FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

Par e-mail

A : Stéphane ENOUT

De : FFSA- Florian Doukhan

Date : mardi 10 février 2026 page(s) : 1

OBJET : Ferdinand Cup Next Gen

Niveau d'enregistrement : Circuit

Cher Monsieur,

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

C41-2026 en date du 10 février 2026

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

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

- REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF 2026 Ferdinand Cup Next Gen

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Florian DOUKHAN

Chargé de Misson Circuit – FFSA Pôle Sport

FFSA
FÉDÉRATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
PERMIS D'ORGANISATION
N° : C41-2026
DATE : 10 février 2026

ferdinand Cup

FERDINAND CUP NEXTGEN

REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF 2026

Visa FFSA référencé sous le numéro C41-2026 en date du 10 février 2025

La numérotation des articles du présent Règlement Sportif répond à celle utilisée dans le Règlement Standard des Circuits « Asphalte » FFSA

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – ORGANISATION....1
ARTICLE 2 – ASSURANCE....2
ARTICLE 3 – CONCURRENTS ET PILOTES....2
ARTICLE 4 – VOITURES ET ÉQUIPEMENTS....5
ARTICLE 5 – PUBLICITÉ ET IMAGE DE LA COUPE....7
ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES....8
ARTICLE 7 – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE....8
ARTICLE 8 – VEHICULES....11
ARTICLE 9 – RECAPITULATIF DES PENALITES....17
ARTICLE 10 – CLASSEMENT....18

ARTICLE 1 – ORGANISATION

1.1. Organisation

L'organisateur de la série est FlatOrg, 294 Petite Route de Marseille – 83470 Saint-Maximin-la-Sainte-Baume – France
Contact : +33 (0)6 20 33 50 44 – contact@ferdinandcup.com

Stéphane Enout est le manager général de la série ***(Licence OVH N°303613)***

1.2. Règlements applicables

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du Règlement Standard des Circuits ou figureront dans le Règlement

Particulier de chaque épreuve.

Tout pilote ou concurrent inscrit à la Ferdinand Cup NextGen est réputé connaître l'ensemble des règlements précités. Il s'engage à respecter cet ensemble de textes, dans la forme comme dans l'esprit.

Toute modification du présent règlement devra avoir reçu l'accord de la FFSA avant diffusion sous forme d'additif daté et numéroté.

Le présent règlement se base sur les règlements suivants :

ART 253. Equipements de Sécurité Gr. N-A-R-GT-F2000 2024 - MAJ 23.07.2024
RTS en cours

Annexe K au code sportif international

Annexe J d'époque

Dans le cas ou des informations seraient manquantes ou afin de répondre à des cas particuliers, le comité d'organisation se réfèrera à ces documents.

1.3. Calendrier ***2026***

La Ferdinand Cup NextGen se déroulera selon le calendrier ci-après :

DATE	CIRCUIT
18-19 avril	***Dijon-Prenois***
15-16 mai	***Magny-Cours***
11-12 septembre	***Anneau du Rhin***
6-7 novembre	***Circuit Paul Ricard***

1.4. ASN

L'ASN de tutelle est la FFSA.

ARTICLE 2 – ASSURANCE

Voir Article R331.30 et A 331.32 du Code du Sport.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. Engagements

3.1.0. Licences, Engagements

La Ferdinand Cup NextGen est ouverte aux pilotes de l'Union Européenne et pays assimilés par la

FIA, titulaires d'une licence régionale, nationale ou internationale en cours de validité. Le**s** titre**s** de participation code TPRC ou TPRCE pour les étrangers sont également autorisés. Ils ne seront valables que pour la durée de l'épreuve, et pourront être renouvelés. Les pilotes titulaires d'une licence étrangère peuvent marquer des points à la Coupe.

Les copies de la licence et de l'autorisation de l'ASN devront obligatoirement être envoyées à l'organisateur de la Ferdinand Cup en même temps que le bulletin d'engagement. Le libellé de la licence présentée sera le seul retenu pour les documents officiels, le nom du sponsor pourra être ajouté ou remplacé au nom du team sur les documents officiels avec l'accord du team.

Les concurrents mineurs doivent obligatoirement déclarer leur tuteur à l'organisateur, et accompagner la demande d'engagement, d'une autorisation parentale. Ils devront aussi fournir la photocopie de la licence tuteur, sauf pour les étrangers dont leur ASN ne délivre pas ce type de licence.

Les concurrents ne seront considérés comme engagés pour la saison ou pour une épreuve, qu'à réception du paiement de l'intégralité des frais de participation par FlatOrg, dix jours avant le début de celle-ci. Faute de règlement du montant de cette inscription au-delà de ce délai, l'organisateur peut refuser l'inscription.

Dans le cas où un concurrent ne respecterait pas ses engagements financiers envers FlatOrg, l'organisateur se réserve le droit de refuser la participation de ce concurrent à une ou plusieurs autres épreuves.

Les montants des inscriptions payés servant à régler les factures des circuits, ceux-ci ne sont pas remboursables en cas de non-participation à une épreuve à laquelle le concurrent est inscrit.

3.1.1. Inscription à une épreuve de la Coupe

Tout concurrent désirant participer à une épreuve de la Ferdinand Cup NextGen devra envoyer à l'opérateur : **Stéphane Enout / FlatOrg – 294 Petite Route de Marseille – 83470 Saint-Maximin-la-Sainte-Baume – France - Tel : +33 (0)6 20 33 50 44 - E-Mail : contact@ferdinandcup.com** le formulaire d'inscription complété selon le modèle établi par FlatOrg, au plus tard le lundi de la semaine précédant la course de l'épreuve à laquelle il compte participer, accompagné du règlement par chèque à l'ordre de FlatOrg (cachet de la poste faisant foi) ou par virement bancaire, du montant de l'inscription à une épreuve de la Ferdinand Cup NextGen. Le prix à régler est celui inscrit sur le bulletin d'engagement.

FlatOrg prendra en compte les engagements des concurrents dans la limite des places disponibles et la priorité sera donnée aux concurrents engagés à la saison.

3.1.2. Il ne sera effectué aucun remboursement en cas de non-participation d'un concurrent à une ou plusieurs épreuves.

A noter qu'en cas de non-respect de ce règlement ainsi que de tous les règlements qui y sont rattachés, FlatOrg ne remboursera en aucun cas le participant en cas d'impossibilité de participation.

3.1.3. Refus d'inscription

Conformément à l'article 3.14 du Code Sportif International, l'organisateur se réserve le droit de refuser une inscription dans le but de préserver l'esprit de la Ferdinand Cup NextGen et devra motiver sa décision.

Dans ce cas le concurrent en sera averti au plus tard dans un délai de 7 jours à compter de la date de clôture de la réception des inscriptions.

3.2. Equipages

Une voiture peut être engagée pour un ou deux pilotes, qui pourront disputer chacun une course. Seul un pilote pourra être présents dans la voiture lors de chaque passage en piste, à savoir : essais officiels ; essais qualificatifs et courses.

3.3. Vérifications administratives

Les vérifications administratives auront lieu sur chaque épreuve. Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives aux dates, horaires et lieux précisés dans le Règlement Particulier de l'épreuve, munis obligatoirement des documents requis ainsi que de leur licence en cours de validité. Seuls les pilotes ayant satisfait aux vérifications administratives seront autorisés à participer aux essais qualificatifs et à l'épreuve.

3.4. Vérifications techniques

Les vérifications techniques auront lieu sur chaque épreuve et seront effectuées par les Commissaires Techniques mandatés par le Directeur d'épreuve.

Conformément à l'article 5 paragraphe B des Prescriptions Générales de la FFSA :

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter une voiture conforme au Code Sportif International et à ses Annexes, ainsi qu'au règlement technique de la catégorie dans laquelle la voiture est engagée.

Chaque concurrent engagé devra obligatoirement se munir d'une fiche d'homologation FIA, FFSA, Coupe de Marque ou de la revue technique constructeur de son véhicule d'époque et d'un passeport technique de la FFSA ou du récépissé d'obtention du passeport technique FFSA (format « A4) ou du récépissé d'obtention du passeport technique FFSA en cours de validité. Ces documents devront être présentés lors des vérifications techniques.

Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques de la voiture entraînera la disqualification du concurrent sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA. Après la clôture des engagements, un pilote pourra changer de voiture, à condition que celle-ci soit du même groupe et de la même classe de cylindrée que celui figurant sur le bulletin d'engagement.

Les numéros (et plaques) de course devront figurer sur la voiture pour l'inspection pendant les vérifications techniques. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux commissaires techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment de la compétition.

Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

Pendant les vérifications techniques préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le règlement de la compétition, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.

Les concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à la compétition, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs.

On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il signe une décharge ou tout autre document technique, sauf indication expressément formulée dans le règlement de la compétition.

Aucune voiture ne pourra prendre part à une compétition tant qu'elle ne figurera pas sur la liste des autorisés au départ.

Le départ sera refusé aux voitures non conformes à la réglementation en vigueur. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Les Commissaires Techniques peuvent, à la demande de la Direction de Course :

. vérifier la conformité d'une voiture à tout moment d'une compétition ;

. exiger que des éléments soient démontés par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées ;

. demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire ;

. ils présenteront un rapport des activités ci-dessus au Directeur de Course. Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les Commissaires Techniques, est démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation. Le Directeur de Course peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée ou contrôlée.

ARTICLE 4 – VOITURES ET ÉQUIPEMENTS

4.1. Voitures admises

La Ferdinand Cup NextGen est ouverte à toutes les Porsche produites entre 1996 et 2009 faisant partie de la liste en Annexe 1 et ayant reçu l'autorisation de concourir par la FFSA. Toute dérogation pourra être demandée et faire l'objet d'une étude approfondie par l'équipe organisatrice FlatOrg et sera soumis à la validation de la FFSA.

Chaque modèle doit être équipé des éléments de sécurité, à savoir arceau 6 points, baquet, harnais 6 points, extincteur et coupe-circuit.

4.1.1. Catégorisation

Les voitures de la Ferdinand Cup NextGen sont réparties dans ***2*** catégories aux classements bien distincts.

- NextGen 1 (NG1) : voitures dont la puissance est supérieure ou égale à 350 chevaux, inférieur ou égale à 500 chevaux et engagés avec des pneus slicks pour les temps secs

- NextGen 2 (NG2) : voitures dont la puissance est inférieure à 350 chevaux. Seuls pneus semi-slicks et type « route » sont acceptés

- NextGen OPEN (NGO) : voitures dont la puissance est supérieure à 500 chevaux, ***voitures invitées du plateau Ferdinand Cup « classiques », et voitures plus récents type 997***

Dans toutes les catégories, les pneus pluie type « compétitions » sont autorisés.

Le classement d'une voiture dans l'une ou l'autre catégorie revient à l'organisateur, qui se réserve le droit de le modifier en cours de saison en fonction des performances de l'auto et du ou des pilote(s). Le respect de la puissance est essentiel, elle est validée selon la bonne foi du concurrent, qui devra remplir un formulaire de déclaration sur l'honneur. En cas de doute ou si la preuve n'est pas apportée que l'auto respecte la limite autorisée, un passage au banc, choisi par l'organisateur, sera à la charge du concurrent. En cas de non-conformité, le concurrent pourra être exclu.

4.2. Equipements

4.2.1. Equipement de l'auto

- Transpondeur : chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur agréé par la FFSA. Les concurrents sont responsables du bon montage du transpondeur et de son bon fonctionnement en permanence.
~~- Le système RaceFlag de marshalling embarqué fourni par l'organisateur est obligatoire. La location est aux frais du concurrent.~~
- Une liaison entre les voitures et les stands est autorisé

4.2.2. Equipement du pilote

Chaque pilote devra être équipé :
- D'une combinaison ignifugée, (Norme FIA 8856-2000)
- De sous-vêtements ignifugés : Tee-shirt à manches longues, pantalon et chaussettes
- D'une cagoule ignifugée (Norme FIA 8856-2000)
- De gants homologués selon liste n° 27 (Partie 3)
- De bottines ignifugées selon liste n° 27 (Partie 2 - Norme FIA 8856-2000)
- D'un casque conforme à la liste n° 41 (voir liste n° 25)
- Du système RFT (Hans) conforme à la liste n° 29

L'année de référence (voir « numéro d'homologation ») indique l'année de révision de la norme. Les équipements doivent donc respecter l'année de référence en cours pour être validés.

De plus, les équipements doivent être en en cours de validité selon indication sur leurs étiquettes.

4.3. Numéros de course

L'opérateur attribuera, à chaque voiture, un numéro de course lors de chaque épreuve. Il sera installé de chaque côté de la voiture, sur le pare-brise et sur la lunette arrière selon les dimensions indiquées en Annexe 2

ARTICLE 5 – PUBLICITÉ ET IMAGE DE LA COUPE

Les voitures et les combinaisons des pilotes participants à la Ferdinand Cup devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par FlatOrg et ce avant le début des vérifications techniques. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités, sans qu'elles puissent être concurrentes des partenaires de la série. Dans ces derniers cas, une demande de dérogation peut être formulée par le concurrent.

En aucun cas, l'identification des voitures et des combinaisons, définie par FlatOrg, ne pourra être modifiée par les pilotes.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité en concurrence avec l'un des partenaires de la Ferdinand Cup. Les publicités faisant concurrence à FlatOrg et à la Ferdinand Cup NextGen sont également interdites.

L'absence des marquages des partenaires de la série sur les autos entraine une non-participation aux tirages au sort des lots et des cadeaux offerts par les partenaires.

Toute personne (pilote, membre de l'équipe et accompagnant) qui portera atteinte à l'image de la Coupe sur les circuits, forums et réseaux sociaux ou par ses commentaires ou son attitude, sera exclue de la Ferdinand Cup.

La publicité sur les voitures est autorisée des deux côtés de la carrosserie sous le niveau des fenêtres mais derrière l'axe des roues avant et devant l'axe des roues arrière. La publicité à l'avant et à l'arrière et sur le reste des côtés de la voiture est limitée à une superficie totale de 1400 cm2.

Les concurrents doivent installer la publicité imposée par l'organisateur, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser. Suivre le plan de stickage en Annexe 2

La publicité au-dessus et au-dessous du numéro de compétition, autre que celle de l'organisateur, peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond.

La publicité sur les voitures de course est limitée à une superficie totale de 2100 cm2

Sur le pare-brise, une bande de 10cm doit être libre pour installer la publicité fournie par l'organisateur. **Publicité que le concurrent ne pourra pas refuser.**

ARTICLE 6 – SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Zone des stands

Sauf disposition particulière annoncée lors du briefing, la vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine de pénalité. Tout usage irrégulier de la zone des stands : accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie, etc. fera l'objet de pénalités.

Les décisions seront prises par le Collège des Commissaires Sportifs ou le Directeur de Course.

6.2. Aire de signalisation

Deux personnes au maximum par voiture en piste, dûment identifiables par un laissez-passer spécifique à la discipline, sont admises en bord de piste. Un emplacement leur sera désigné pendant les essais et la course auxquels participe leur(s) pilote(s).

Ils ne pourront ni atteindre, ni quitter cet emplacement durant les essais et les courses et devront le quitter dès l'injonction qui leur sera donnée à la fin des essais et de la course.

Ces emplacements ne sont prévus que pour permettre de donner aux pilotes les indications utiles sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux semblables à ceux utilisés par l'organisation.

Les remorques servant au transport des voitures de course devront impérativement être rangées à l'extérieur du parc concurrents sur un emplacement réservé par l'organisateur et d'un accès facile. Il en sera de même pour les tracteurs de semi-remorque qui pourront être parqués dans les mêmes conditions à la demande de l'organisateur.

6.3. Tentes, Caravanes et motor-homes

Tous les concurrents auront un emplacement réservé. Chaque voiture devra être sous une structure de 3m de largeur. Les concurrents doivent transmettre au comité d'organisation les dimensions de leur structure lors de leur engagement. Ce dernier lui retransmettra un plan de paddock à respecter impérativement sous peine d'exclusion de l'épreuve.

ARTICLE 7 – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

PREAMBULE : Le présent article s'applique pour les épreuves de Ferdinand Cup NextGen. Lors de l'épreuve de Spa-Francorchamps, hors-championnat, sera appliqué le règlement Ferdinand Cup avec lequel le plateau sera associé.

7.1. Essais

Des séances d'essais libres pourront être proposées par l'organisateur au plus tôt le vendredi matin précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.

7.1.1. Essais qualificatifs
Une séance de 20 minutes à 30 minutes. Le premier meilleur temps réalisé durant la séance définira la grille de départ de la Course 1. Le deuxième meilleur temps réalisé durant la séance définira la grille de départ de la Course 2. A l'issue des essais qualificatifs, une liste des participants aux courses 1 et 2 sera établie et transmis au collège de direction de course. Cette liste ne pourra être modifiée jusqu'à la fin de l'épreuve hors contrainte éventuelles.

7.2. Briefing

Tout concurrent absent du briefing, ou en retard, sera sanctionné d'une pénalité financière de 200€. Il devra en outre assister à un briefing particulier dispensé par la Direction de Course.

Les informations données lors du ou des briefings font partie intégrante aux divers règlements de la série ou de l'épreuve.

7.3. Course

Prérequis : Les voitures pourront être partagées par deux pilotes. Auquel cas chacun devra effectuer au moins une des courses pour prétendre marquer des points à la Coupe. Courses que chaque pilote pourra disputer si et seulement si ils ont participé à au moins un des roulages officiels (Essais officiels ou Essais Qualificatifs).

7.3.0. Durée : Chaque course aura une durée comprise entre 30 et 60 minutes. Dans le cas d'ajout d'une ou plusieurs épreuves plus longues au calendrier, les concurrents en seront avisés au moins deux mois à l'avance.

7.3.1. Départs

La procédure de départ lancé devra être utilisée.

La grille de départ sera affichée au plus tôt 30 minutes après l'affichage du résultat des essais officiels et au plus tard 1 heure avant le départ de la course. 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 (pôle défini dans le règlement particulier de chaque épreuve).

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

DÉPART : Pour un départ classique, les concurrents partiront de leur box ou de leur paddock et seront envoyés en prégrille un à un dans l'ordre des qualifications 30 min avant le départ par le responsable de la pré-grille. La pré-grille sera ouverte 15 minutes avant l'heure théorique du départ de la course et le feu vert sera allumé à la sortie de la zone des stands. Elle fermera 10 minutes avant l'heure théorique du départ. Les voitures partiront pour un tour de reconnaissance, et viendront se positionner. sur la grille de départ. Aucune intervention sur les voitures ne sera autorisée.

Le tour de formation sera lancé derrière une leading-car à l'issue duquel sera donné le départ. Cette dernière se retirera avant la fin du tour de formation. Les pilotes devront rester sur deux files au régime de 60 km/h. A l'extinction des feux, le départ est donné. Les pilotes ont interdiction formelle de changer de ligne avant l'extinction des feux.

Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Le concurrent sera disqualifié de la manche.

Les dépassements pendant le tour de formation sont interdits à moins qu'une voiture concurrente ne ralentisse le reste du plateau ou qu'elle ne puisse quitter son emplacement lors de l'extinction des feux. Le pilote fautif sera disqualifié de la manche.

Un concurrent retardé, n'ayant pu quitter son emplacement au lancement du tour de formation ne peut pas reprendre sa place pendant ce dernier.

Tout pilote dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation doit le signaler (en levant le bras ou en ouvrant sa portière). Après que toutes les autres voitures ont entamé leur tour de formation, ses mécaniciens sont autorisés à pousser la voiture sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des commissaires. En aucun cas la mise en route de la voiture ne pourra être effectuée à l'aide d'un véhicule d'intervention. La voiture peut dès lors accomplir son tour de formation mais il lui est interdit de doubler toute autre voiture en mouvement. Si elle refuse de démarrer après plusieurs tentatives, elle doit être poussée dans la zone des stands où les mécaniciens pourront essayer de la faire démarrer. Si elle démarre alors, elle peut rejoindre la course après l'extinction des feux de départ. Le pilote et les mécaniciens devront suivre les instructions des commissaires de piste à tout moment pendant cette procédure. Il en sera de même dans le cas où un pilote regagne la zone des stands à l'issue du tour de formation.

Si les conditions ne sont pas réunies pour donner le départ, la direction de course pourra faire effectuer un deuxième tour de formation, le panneau « Extra Formation Lap » sera présenté et la rampe de départ passera en jaune clignotant, la formation sera sous la direction de la voiture en pole position qui prendra le rôle du « leading car ». Si une voiture est en difficulté, et ne peut pas partir à H-5, 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.

7.3.1.2 Départs allégés

Les voitures étant dans le parc concurrents rejoignent une pré-grille située à proximité de la piste au minimum 35 minutes avant l'heure de départ de la course. Les concurrents partiront de leur box ou de leur paddock et seront envoyés en prégrille un à un dans l’ordre des qualifications 30 min avant le départ, par le responsable de pré-grille.

Une voiture rapide (voiture pilote) conduite par un licencié FFSA ayant les qualités requises est placée devant les voitures. A l’initiative du Directeur de Course, le responsable de la pré-grille fait partir un par un les pilotes pour un tour de formation derrière la voiture pilote. Le Directeur de Course peut, s’il le juge utile, faire effectuer un ou plusieurs tours de formation.

Une voiture de sécurité suit le peloton lors du ou des tours de formation. Dès que le dernier pilote a quitté sa place au départ du tour de formation, le Directeur de Course pourra admettre, en dernière ligne, le ou les suppléants. A l’issue du tour de formation, la leading car quitte la piste et les concurrents prennent le départ lancé de même manière qu’un départ classique.

7.3.2. Safety Car

Voir Article 7.3.3. du Règlement Standard des Circuits « Asphalte » FFSA. Il pourra y avoir un ou plusieurs Safety Car en fonction du circuit et sur décision du coordinateur, directeur d’épreuve.

7.3.3. Changements de roues : ***Sauf pour des raisons de sécurité validées par le directeur de course***, les changements de roues ne sont pas autorisés sur la grille de départ.

7.3.4. Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles seront comblés jusqu’à une heure avant le départ.

7.3.4.1. Cas des suppléants

1. Un abandon est officiellement validé quand le concurrent ou le team manager de l’écurie vient le déclarer par écrit (formulaire abandon) à la direction de course.

2. Si une écurie a plusieurs voitures, les pilotes d'une voiture du team ayant abandonné deviennent automatiquement suppléants sur les autres voitures du même team dès l'officialisation de l'abandon, dans la limite du nombre maximum de pilotes autorisés par voiture (article 3.6). Demande à formuler auprès de la Direction de Course.

7.3.5. Arrêt au stand

En cas de pluie durant la course, afin de changer ses pneus, un arrêt au stand est autorisé sans restriction de temps.

7.3.6. Arrivée

Le drapeau à damiers sera présenté sur la voiture de tête franchissant la ligne d’arrivée. La procédure d’arrivée est enclenchée au drapeau à damier. Ce dernier est présenté au premier pilote ayant effectué le plus de tours complets à la fin du temps impartie. Les pilotes devront suivre les indications données lors du briefing en ce qui concerne la procédure du dernier tour. Dès lors de la présentation du drapeau à damier, les voitures sont sous régimes de Parc Fermé régis par le règlement technique FFSA (circuit asphalte).

Le comité d'organisation se garde le droit de contrôle technique sur les voitures pendant le régime de parc fermé.

ARTICLE 8– VEHICULES

~~PREAMBULE :~~

LONGUEUR : La longueur hors-tout de la voiture ne doit pas dépasser 4800mm.

LARGEUR : La largeur hors-tout de la voiture y compris les roues complètes ne pourront dépasser 2000 mm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.

HAUTEUR : La hauteur mesurée verticalement du point le plus bas de la surface plane définie à l'article 3.7.4 de l'article 253 au point le plus élevé de la voiture ne devra pas être supérieure à 1030 mm, sauf en ce qui concerne l'arceau de sécurité qui ne devra pas donner lieu à une structure aérodynamique.

8.1 Transmission

8.1.1 Boite et Pont

La boite et le pont, y compris les rapports internes, sont libres si et seulement si sa commande est mécanique (pas de système robotisé ou assisté) et le nombre de rapports avant est limité à 6, la marche arrière étant obligatoire.

Pour les différentiels, le choix est libre, mais les différentiels à glissement sous contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdits

LES VOITURES 4 ROUES MOTRICES SONT INTERDITES

8.1.2 Embrayage

L'embrayage doit être enclenché par le conducteur.

8.2 Suspension, freins, pneumatiques et roues

8.2.1 Amortisseurs

Libres sauf le nombre et les points de fixations qui doivent être ceux d'origine.

Les suspensions actives sont interdites

8.2.2 Ressorts

Les caractéristiques des ressorts sont libres mais le type doit être conservé.

8.2.3 Butées et caoutchouc

Les butées de suspensions concentriques aux tiges d'amortisseurs sont libres.

8.2.4 Disques de freins, pneumatiques et roues

Pneumatiques « secs » : Pour la catégorie NG1, les pneumatiques slicks sont autorisés. Ils devront être de marque Michelin, fournis par APR (Auvergne Pneumatique Racing), partenaire de la Ferdinand Cup NextGen.

Pour la catégorie NG2, la monte de pneumatiques de marque NANKANG, partenaire de la Ferdinand Cup NextGen, est souhaitée, sous réserve qu'il s'agisse de pneumatiques « semi-slicks », homologués route.

Le ou les modèles de pneus utilisés doivent-être impérativement communiqués au comité d'organisation lors de l'engagement. Un concurrent éligible à la catégorie NG2 souhaitant chausser des pneumatiques slicks sera par exemple reclassé en catégorie NG1.

Pneumatiques « pluie » : Le règlement autorise l'usage de pneus pluie compétition en cas de pluie ou de piste détrempée.

NB : Il appartient au Directeur de Course, et à lui seul, de juger si la piste est humide ou mouillée pour l'utilisation des pneus à sculptures. Cela sera indiqué dans des plus brefs délais aux concurrents par les moyens à disposition.

Dans un souci d'équité, les couvertures chauffantes sont strictement interdites. L'utilisation de pneus « non marqués » est autorisée. Seuls les pneus identifiables sont autorisés.

Un nombre limite de pneus n'est pas imposé.

Jantes : Les roues en Magnésium et/ou composées d'éléments composites sont strictement interdites

Les disques de freins d'origine peuvent être remplacés par des produits équivalents dans le respect des dimensions et la matière d'origine ou homologuées. Le mode de fixation est libre.

LES FREINS CARBONE / CERAMIQUES SONT INTERDITS

Les largeurs de voies sont libres

Seuls les systèmes ABS s'origines sont autorisés. Systèmes d'antipatinages interdit.

8.3 Chassis et carrosserie

8.3.1 Chassis

La suppression des vérins pneumatiques et de leurs supports est permise.

Le remplacement des pièces de carrosserie mécaniquement démontables (pare-chocs avant et arrière, ouvrants, ailes) par des pièces géométriquement identiques, réalisées en résine polyester armée de fibres de verre, est autorisé. Dans le cas où ces éléments existeraient chez le constructeur du modèle considéré en fibres de carbone et d'aramide (Kevlar®) et qu'ils sont géométriquement identiques à ceux d'origine, le remplacement est aussi autorisé.

Exemple : Les portes d'une Porsche 996 de Série peuvent être remplacées par des portes de 996 Cup. Les supports de pare-chocs sont libres dans la stricte limite de cette fonction.

Les attaches des capots avant et arrière doivent être clairement indiquées par des flèches d'une couleur rouge ou contrastée, et doivent être manœuvrables sans l'aide d'outils.

8.3.2 Vitres

Le remplacement des vitres latérales et de la lunette arrière par des éléments en polycarbonate est autorisé. Si nécessaire, un encadrement du vitrage pourra être réalisé sur les portes en résine polyester armées de fibres de verre dans le respect de l'aspect extérieur de la voiture d'origine. Pour améliorer la ventilation de l'habitacle, une écope peut être installée sur chaque vitre de porte si elle respecte les points suivants :

▪ Elle ne doit pas dépasser du périmètre de la vitre, avoir une hauteur maximum de 100 mm et ne doit pas faire saillie de plus de 50 mm par rapport à la surface de la vitre

▪ Elle doit être réalisée en polycarbonate translucide et doit pouvoir être obturée par un volet réalisé dans le même matériau

▪ Elle ne doit pas perturber la rétrovision du pilote

▪ Afin d'extraire l'air de l'habitacle, la vitre arrière peut comporter un maximum de 5 trous circulaires de diamètre maximum 50 mm chacun

▪ Chaque vitre latérale arrière peut comporter une ouverture circulaire d'un diamètre maximum de 50 mm

▪ Tout autre système de ventilation (tuyau, durite etc…) est rigoureusement interdit

Le pare-brise doit être en verre feuilleté

Si les vitres latérales sont en verre trempé, l'utilisation de film anti déflagrant transparent et incolore sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. [Voir NOTE France de l'article 253-11 de l'Annexe J en cours]. Voir aussi l'article 9.4-1 du présent règlement dans le cas de vitrage en polycarbonate.

8.4 Habitacle

8.4.1 Sièges

Sièges homologués FIA en cours de validité obligatoires

8.4.2 Arceau

La plaque d'identification doit porter le nom du constructeur, le numéro d'homologation ou de certification de la fiche d'homologation ou du certificat de l'ASN ou FIA et le numéro de série unique du constructeur.

Une copie authentique du document d'homologation ou du certificat portant les mêmes numéros, approuvé par l'ASN ou la FIA et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présentée aux commissaires techniques de la compétition.

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

L'armature de sécurité doit obligatoirement être validée par la FFSA.

Toute réparation d'une armature de sécurité homologuée ou certifiée, endommagée à la suite d'un

accident doit être effectuée par le constructeur de l'armature ou avec l'approbation de celui-ci.

Le chromage de toute ou partie de l'armature est interdit.

Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer de fluide ou quoi que ce soit d'autre.

Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote.

A l'intérieur de l'habitacle, le passage des éléments suivants entre les longerons de coque latéraux et l'armature de sécurité est interdit :

▪ Câbles électriques

▪ Canalisations véhiculant des fluides (sauf liquide de lave glace)

▪ Canalisations du système d'extinction

Les entretoises peuvent empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord, les garnitures.

Voir Annexe 3 pour les spécifications nécessaires aux arceaux

8.4.3 Harnais

Les dispositions selon art. 253-6 de l'annexe J sont intégralement applicables.

Voir Annexe 3 pour les indications de montages

8.4.4 Essuie-Glaces

Toutes les voitures doivent avoir au moins un essuie-glace de pare-brise fonctionnel.

8.4.4. Direction

Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant.

Le système de réglage de la colonne doit être bloqué et ajustable uniquement au moyen d'outils.

8.4.5 Chauffage

Le système de chauffage pourra être retiré ou changé mais un système de désembuage du pare-brise doit être installé et opérationnel

8.5 Réservoir, canalisations et pompes

Le réservoir d'origine doit garder son emplacement d'origine ainsi que son orifice de remplissage d'origine.

La modification ou le remplacement du réservoir d'origine et de son caisson est autorisé suivant l'une de ces conditions :

▪ Conserver le réservoir de série avec un réservoir additionnel FT3 homologué FIA en cours de validité avec modification de la forme du caisson

▪ Montage d'un réservoir FT3 homologué FIA, selon l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours

Les canalisations extérieures doivent être prévues contre tout type de détériorations (pierres etc…). Les canalisations intérieures doivent être protéger contre les incendies. Ces dernières doivent suivre les spécifications indiquées dans l'article 253 sur les équipements de sécurité.

Une coupure automatique de carburant est conseillée.

8.6 Moteur

8.6.1 Allumage

Le système d'allumage d'origine doit être conservé. La gestion électronique du moteur est libre.

8.6.2 Refroidissement

Le radiateur de refroidissement, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur, le thermostat, le ventilateur sont libres, de même que leur emplacement.

8.6.3 Carburant

Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle. Le carburant doit répondre aux spécifications de l'article 252.9.1 de l'annexe J FIA en cours.

Tout dispositif visant à réduire la température du carburant est interdite.

Tout adjonction de produit visant à augmenter la puissance de la combustion interne est strictement interdit.

Aucun ravitaillement ne sera autorisé pendant les manches

La quantité maximum de carburant embarqué ne peux excéder 100 litres

8.6.4 Démarrage

Un démarreur avec une source d'énergie électrique ou autre emportée à bord est obligatoire dans la voiture ; il doit pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège. Le démarreur doit pouvoir mettre le moteur en marche à tout moment.

8.6.5 Echappement.

Le niveau sonore maximal est défini à 100dB à 75% du régime maximal suivant le règlement applicable par la FFSA. Il en va de la responsabilité du concurrent de se renseigner sur toutes modalités éventuelles concernant le niveau sonore imposé sur chaque épreuve. Le comité d'organisation rejette toutes responsabilité en cas de non-respect de cette prérogative.

8.6.6 Refroidissement

L'utilisation de tout agent réfrigérant, solide, liquide ou gazeux tel que : glace, eau pulvérisée, neige carbonique, etc., appliqué à l'extérieur du système de refroidissement de la voiture à tout moment y compris avant le départ.

En cas de constatation d'utilisation de tels dispositif, le concurrent se verra immédiatement exclu.

8.7 Equipements

8.7.1 Eclairage

Toutes les voitures doivent être équipées d'un éclairage, de sorte à voir et à être vu, sans gêner les autres concurrents et permettant de pouvoir identifier la voiture à tout moment. Ce dernier doit pouvoir être actionné par le pilote à tout moment depuis le cockpit de la voiture et en toutes sécurité.

8.8. Sécurité

8.8.1. Extincteurs

Chaque voiture doit être équipée d'un extincteur.

8.8.2. Ceintures de sécurité

Le port de deux sangles d'épaules, d'une sangle abdominale et de deux sangles d'entre-jambe est obligatoire. Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

Points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux ou bien un symétrique par rapport au siège pour les sangles d'épaules, deux pour les sangles d'entrejambe.

8.8.3. Rétroviseurs

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un de chaque côté de la voiture, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière.

8.8.4. Coupe-circuit

Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant bouclées et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit antidéflagrant. L'interrupteur intérieur doit être indiqué par un symbole montrant une étincelle rouge dans un triangle bleu à bordure blanche.

Il doit y avoir également une manette de déclenchement extérieure clairement signalée qui pourra être manœuvrée à distance par le personnel de secours, à l'aide d'un crochet. Cette manette doit être située dans la partie inférieure du montant du pare-brise du côté du pilote pour les voitures fermées, et dans la partie inférieure du montant de la structure anti-tonneau côté pilote pour les voitures ouvertes.

8.8.5. Anneau de remorquage

Un anneau de prise en remorque d'un diamètre intérieur de 80 mm et une épaisseur de 10 mm au minimum doit être solidement fixé aux structures avant et arrière de la voiture.

Il doit être placé de façon telle qu'il puisse être utilisé si la voiture est arrêtée dans un bac à graviers.

Cet anneau sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange. Il sera situé à l'intérieur du contour de la carrosserie vue du dessus.

8.9 Dispositif aérodynamiques

Vus du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture, mais ne pourront en aucun cas dépasser la largeur de la carrosserie mesurée aux axes de roues.

Ils ne doivent pas dépasser de plus de 100 mm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine vers

l'avant et doivent rester dans la limite de la projection verticale de la carrosserie d'origine. Ils doivent obligatoirement être installés en dessous du plan passant par l'axe des roues et doivent s'inscrire entre la partie suspendue la plus basse et le sol.

Ils ne doivent pas dépasser la limite hors-tout de la carrosserie d'origine et du profil de sa projection verticale.

8.9 Accessoires

8.9.1 Caméras

Voir possibilités d'installations en Annexe 4

ARTICLE 9 – PENALITES

ART.	MOTIF	PENALITE
3.1.1	Puissance non conforme de l'auto	Exclusion de l'épreuve
3.2.2	Pneumatiques non conformes	Points de l'épreuve retirés
6.2	Absence ou retard au briefing	Amende forfaitaire de 100€
6.3	Non-respect de la ligne de course en essais	Suppression du chrono
	Non-respect de la ligne de course 1 en course	1er avertissement
	Non-respect de la ligne de course 2 en course	Dernier avertissement
	Non-respect de la ligne de course 3 en course	Drive-Through Converti en pénalité de ***45*** secondes dans les trois derniers tours
	Conduite antisportive	
	Non-respect des drapeaux	
6.3	Provoque un accrochage	Stop & Go Converti en pénalité de ***60*** secondes dans les trois derniers tours

Toutes infractions qui ne sont pas mentionnées dans le tableau ci-dessus, seront pénalisées selon le Règlement Standard des Circuit Asphalte ***2026***.

ARTICLE 10 – CLASSEMENT

9.1. Attribution des points

9.1.1. Le classement de la Coupe sera établi à partir des points obtenus au classement général de chaque course.

9.1.2. Tous les pilotes ayant pris le départ de la course marqueront des points. En cas d'abandon, le(s) pilote(s) concerné(s) marquera(ont) des points qui seront divisés par deux.

Si deux pilotes sont engagés sur une voiture, chaque pilote ayant participé à l'une des deux courses marquera le même nombre de points que son coéquipier.

- Il sera établi un classement général **NextGen 1 (NG1)** par course

- Il sera établi un classement général **NextGen 2 (NG2)** par course

- Il sera établi un classement général **NextGen OPEN (NGO)** par course

9.4. Barème de points

Barème valable pour chaque catégorie toutes les catégories.

CLASSEMENT	POINTS
1er	40
2e	32
3e	28
4e	24
5e	20
6e	18
7e	16
8e	14
9e	12
10e	11
11e	10
12e	9
13e	8
14e	7
15e	6
16e	5
17e	4
18e	3
19e	2
20e	1

En cas d'ajout d'une ou plusieurs épreuves de plus longues durées au calendrier, chaque épreuve avec plus de 2 heures de course bénéficiera de l'attribution du double de points.

ANNEXE 1

Voitures Eligible à la Ferdinand Cup NextGen

Année 1996 :

- Porsche Boxster type 986 moteur 2.5l phase 1 boite manuelle

Année 1997 :

- Porsche 911 Carrera 3.4l Phase 1 coupé
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.5l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster NASA boite manuelle

Année 1998 :

- Porsche 911 type 996 Carrera 3.4l Phase 1 coupé
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.5l phase 1 boite manuelle

Année 1999 :

- Porsche 911 type 996 Carrera 3.4l Phase 1 Coupé
- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 1
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 GT3 R
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.5l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 986 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle

Année 2000 :

- Porsche 911 type 996 Carrera 3.4l Phase 1 Coupé
- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 1
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuerCup
- Porsche 911 type 996 GT3 R
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.5l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle

Année 2001 :

- Porsche 911 type 996 Carrera 3.4l Phase 1 Coupé
- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 1 et 2
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 Carrera 3.6l Phase 2
- Porsche 911 type 996 GT2
- Porsche 911 type 996 GT2R
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle

Année 2002 :

- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 RS 3.6l phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 Carrera 3.6l
- Porsche 911 type 996 GT2
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle

- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 2 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 2 boite manuelle

Année 2003 :

- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 RS 3.6l phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 Carrera 3.6l phase 2
- Porsche 911 type 996 GT2
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 2 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 2 boite manuelle
- Porsche Carrera GT

Année 2004 :

- Porsche 911 type 996 GT3 3.6l Phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 RS 3.6l phase 2
- Porsche 911 type 996 GT3 RSR
- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 Carrera 3.6l phase 2
- Porsche 911 type 996 GT2
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 2 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 2 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Carrera GT

Année 2005 :

- Porsche 911 type 996 GT3 Carrera CUP 3.6l et SuperCup
- Porsche 911 type 996 GT3 RSR
- Porsche Boxster type 986 moteur 2.7l phase 2 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 986 moteur 3.2l phase 2 boite manuelle
- Porsche Boxster type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 S moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Carrera GT

Année 2006 :

- Porsche Boxster type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Carrera GT

Année 2007 :

- Porsche Boxster type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle

- Porsche Boxster type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman CUP type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle

Année 2008 :

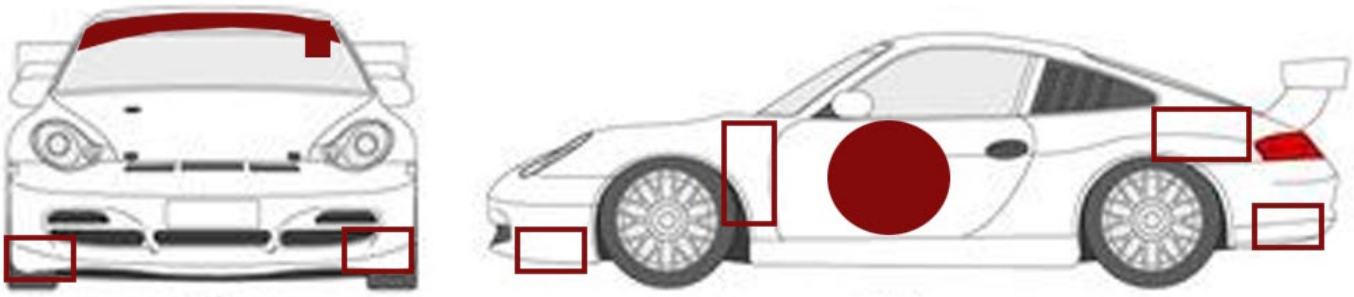
- Porsche Boxster type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster type 987 moteur 2.9l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.2l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Boxster RS type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman CUP type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S CUP « Porsche IMSA » type 987 moteur 3.8l phase 1 boite manuelle

Année 2009 :

- Porsche Cayman type 987 moteur 2.7l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman S type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle
- Porsche Cayman CUP type 987 moteur 3.4l phase 1 boite manuelle

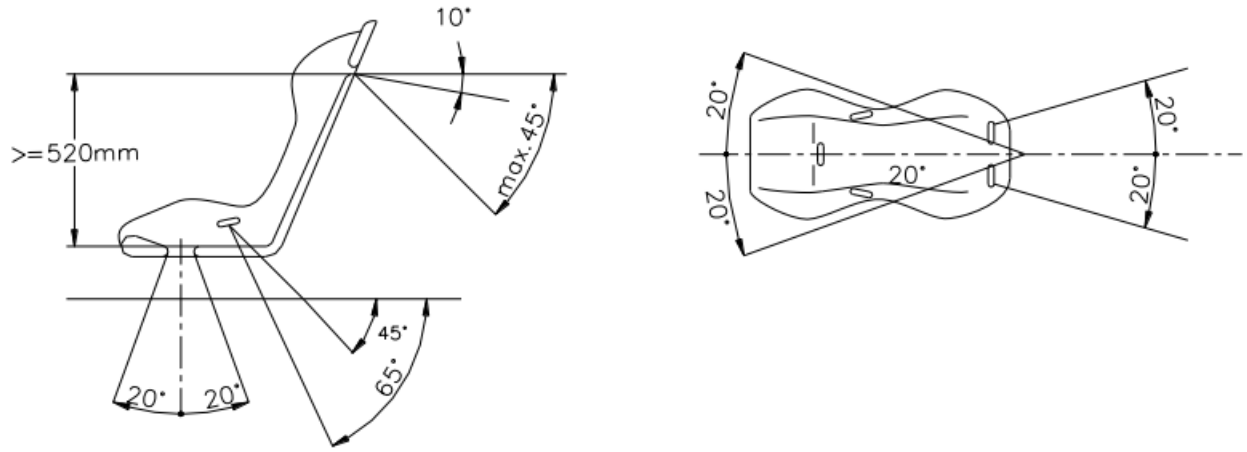
ANNEXE 2

Plan de stickage



ANNEXE 3

Il est interdit de fixer les harnais de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série. Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur dessin n°253- 61.



253-61

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°.
Les angles maximums par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant).

Dans le cas d'utilisation d'un système RFT se référer au chapitre « Installation du système RFT » du présent livret. Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C devra être utilisé.

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA.
Dans ce cas, les sangles d'épaules peuvent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture. Un harnais de sécurité ne doit pas être installé sur un siège sans appuie-tête ou un dossier avec appuietête intégré (sans orifice entre dossier et appui-tête).

Les sangles abdominales et d'entrejambes ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.

Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale.

Pour ce faire, le siège de série pourra être percé. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.

Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules.

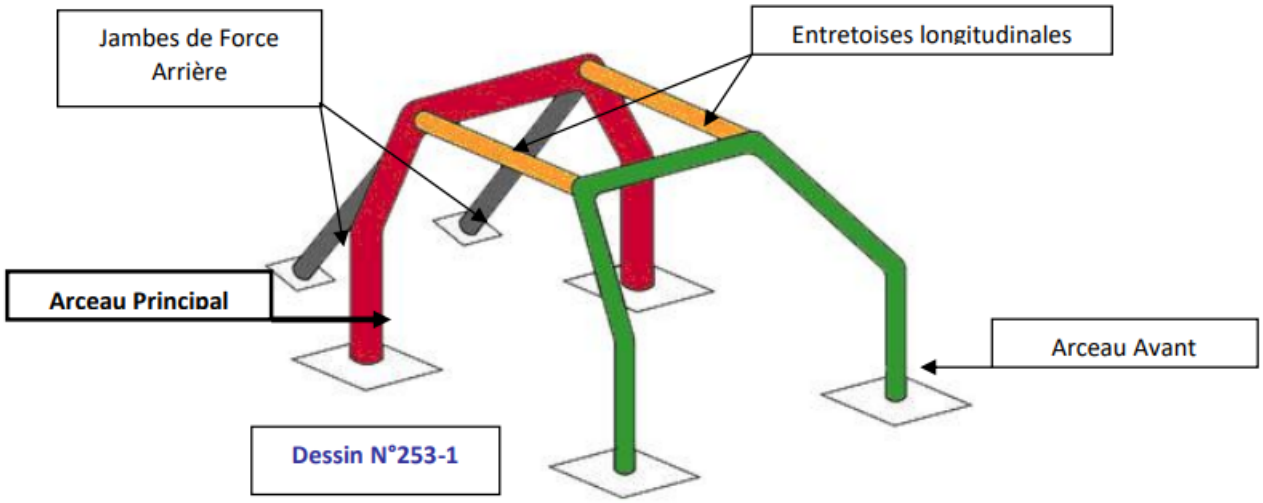
Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre antirapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des

ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé entre les jambes de force arrière de l'armature (voir dessin 253-66) ou sur les renforts tubulaires transversaux selon les Dessins 253-18, 253- 26, 253-27, 253-28 ou 253-30.

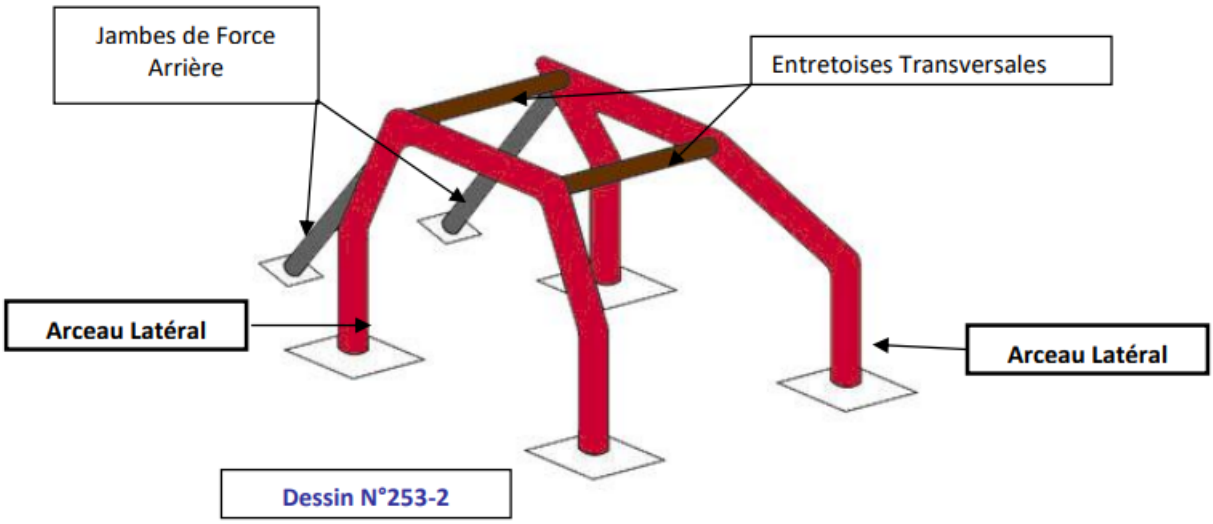
ANNEXE 4

Structure de base

La structure de base doit être composée de l'une des façons suivantes :
- Structure de base 1 (Dessin 253-1) 1 arceau principal + 1 arceau avant + 2 entretoises longitudinales + 2 jambes de force arrière

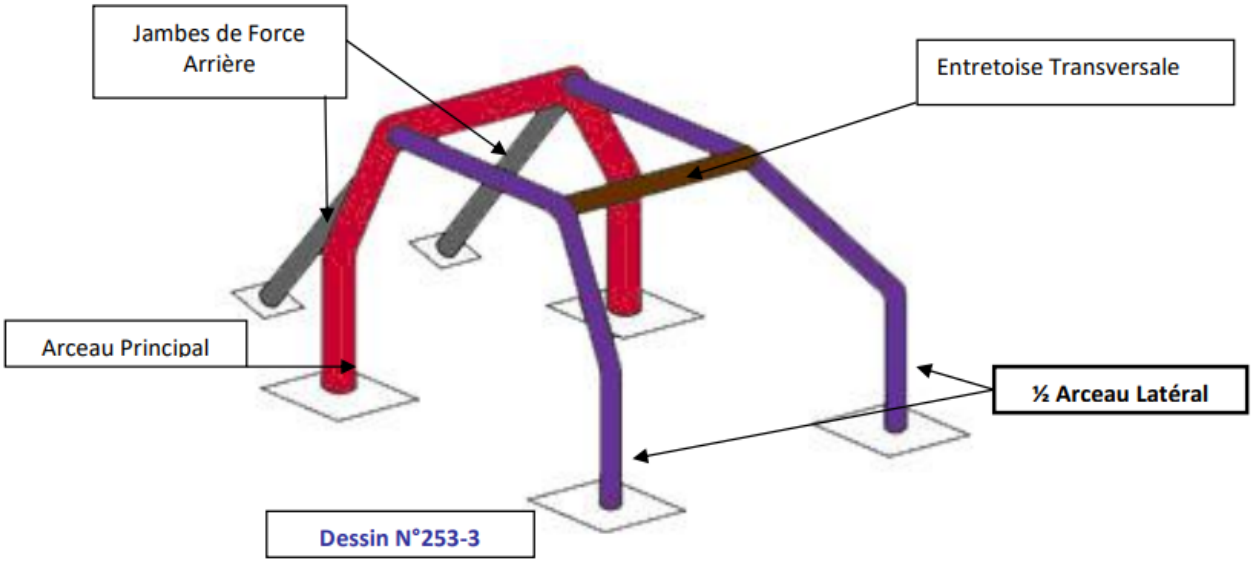


Ou :
- Structure de base 2 (Dessin 253-2) 2 arceaux latéraux + 2 entretoises transversales + 2 jambes de force arrière



Ou :

- Structure de base 3 (Dessin 253-3) 1 arceau principal + 2 demi-arceau latéraux + 1 entretoise transversale + 2 jambes de force arrière



La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque et ne comporter qu'un seul coude entre sa partie inférieure et sa partie supérieure. Le montant d'un arceau avant (ou le montant avant d'un arceau latéral ou d'un demi-arceau latéral) doit suivre les montants du pare-brise au plus près et ne comporter qu'un seul coude entre sa partie inférieure et sa partie supérieure.

Les connexions suivantes doivent se situer au niveau du toit :

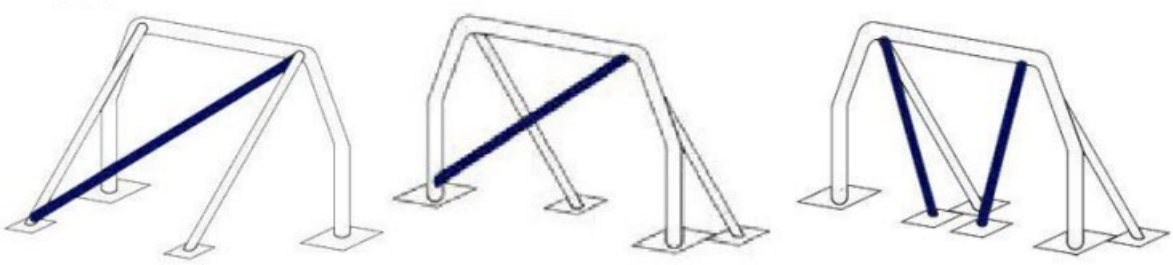
- Entretoises longitudinales aux arceaux avant et principal
- Entretoises transversales aux arceaux latéraux
- Demi-arceau latéral à l'arceau principal

Il ne doit pas y avoir plus de 4 connexions démontables au niveau du toit. Les jambes de force arrière doivent être fixées au niveau du toit et à proximité des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal, des deux côtés de la voiture (connexions démontables autorisées) Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être rectilignes et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque.

Une fois la structure de base définie, elle doit être complétée par des entretoise et renforts obligatoires

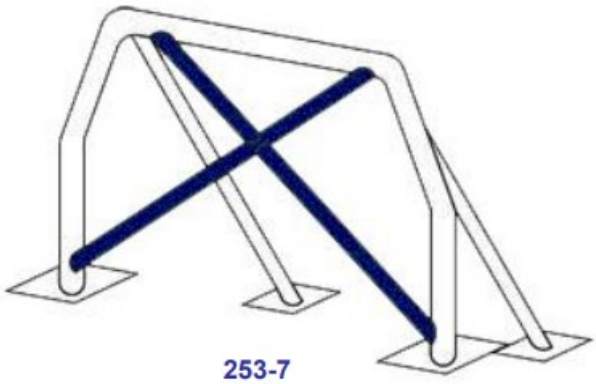
Entretoises diagonales **(pour les voitures homologuées à partir du 01/01/2002)** :

Voitures homologuées avant le 01/01/2002 : L'armature doit comporter une des entretoises diagonales définies par les dessins 253-4, 253-5 et 253-6.



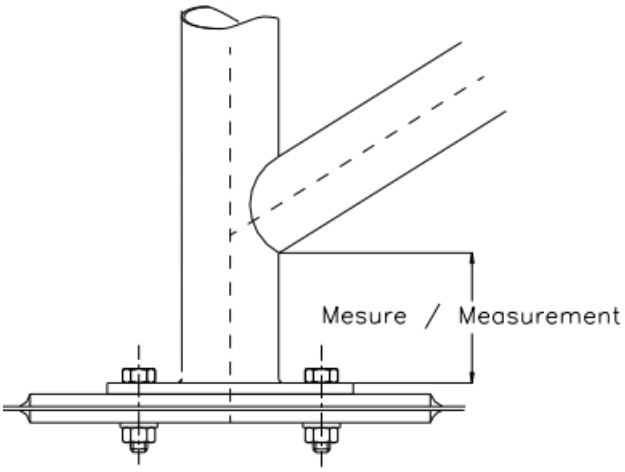
253-4 253-5 253-6

L'armature doit comporter deux entretoises diagonales d'arceau principal conformément au dessin 253- 7



253-7

Les entretoises doivent être rectilignes et peuvent être amovibles.
L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm du pied d'ancrage (voir dessin 253-52 pour la mesure).
L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de sa jonction avec la jambe de force arrière.



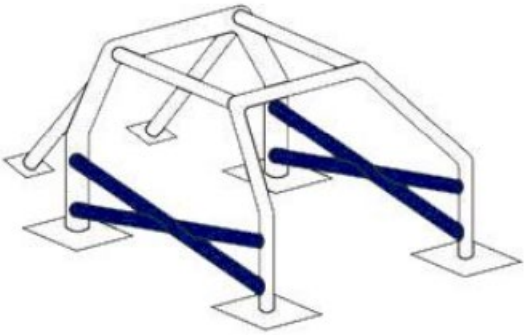
253-52

Entretoises latérales **(pour les voitures à partir du 01/01/2007):**

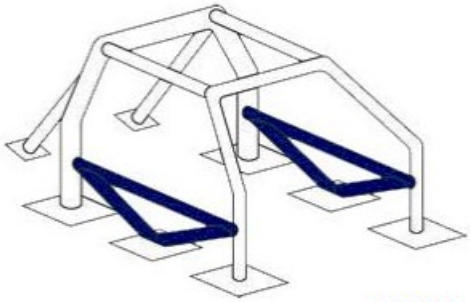
Des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté de la voiture conformément aux Dessins 253-9, 253-10 et 253-11.

Les dessins peuvent être combinés entre eux. Une entretoise longitudinale peut être ajoutée à chaque conception représentée par les Dessins 253-9, 253-10 et 253-11.

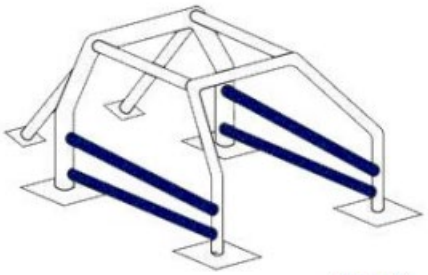
La conception doit être identique des deux côtés



253-9



253-10



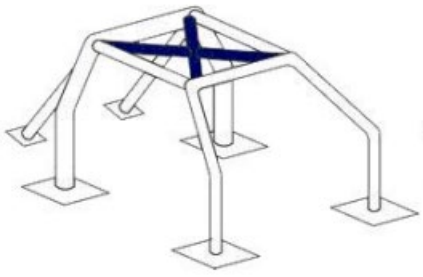
253-11

La ferdinand CUP Next Gen étant une compétition sans copilotes, les entretoises de portières peuvent être montées seulement cotés conducteur.
Ces entretoises peuvent être amovibles
La protection latérale doit être aussi haute que possible mais son point supérieur de fixation ne doit pas être plus haut que la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte mesurée depuis sa base.

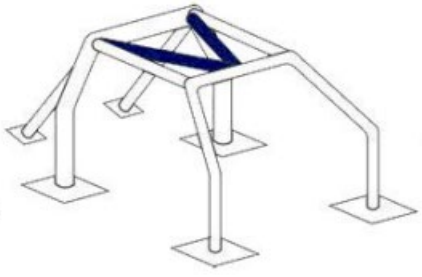
Si ces points de fixation supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur s'applique à l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte vue de côté).

Renfort de toits **(pour les voitures à partir du 01/01/2006):**

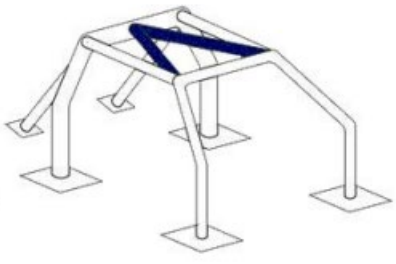
La partie supérieure de l'armature de sécurité doit être renforcée par des entretoises conformément à l'un des dessins 253-12, 253-13 et 253-14.



253-12



253-13



253-14

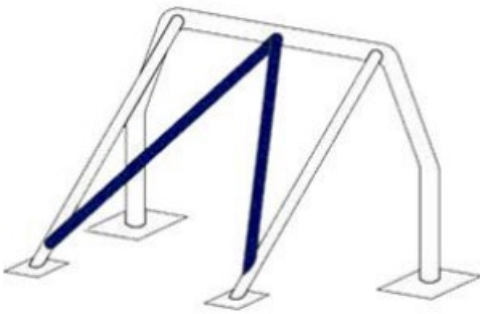
Les entretoises peuvent suivre la courbure du toit.

Dans le cas de Ka Ferdinand Next Gen, le modèle du dessin 253-12 peux être composé d'une seule diagonale.

Les extrémités des entretoises doivent se trouver à moins de 100 mm des jonctions entre les arceaux et entretoises de la structure de base (non applicable au sommet du V formé par les renforts des dessins 253-13 et 253-14).

Jonction des tubes au sommet du V : Si les tubes ne sont pas jointifs, la distance entre eux ne doit pas être supérieure à 100 mm au niveau de leurs jonctions avec l'arceau ou l'entretoise transversale.

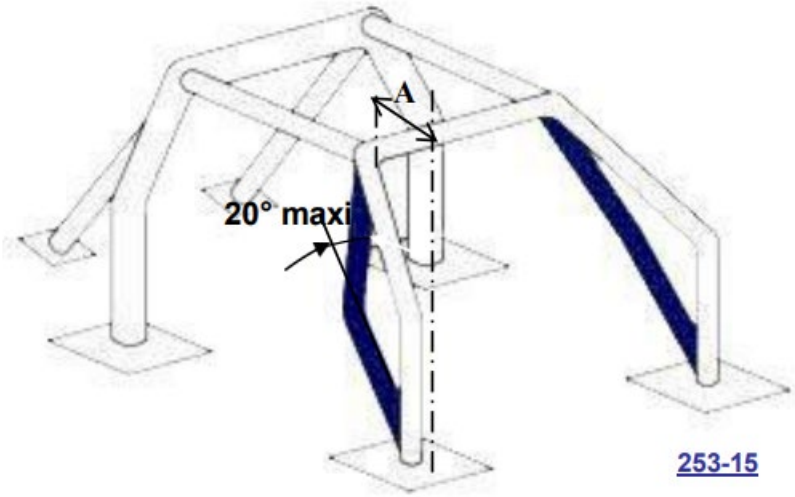
Dans le cas de l'utilisation du Dessin 253-14, la configuration du dessin 253-22 est obligatoire pour les jambes de force arrière. La configuration du dessin 253-22 peut être utilisée uniquement si un renfort de toit conforme au dessin 253-14 est utilisé.



253-22

Renfort de montant de pare-brise (dessin 253-15) (Voitures homologuées à partir du 01/01/2006) :

Uniquement facultatif pour les voitures homologuées avant le 01/01/2006. Ce renfort peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

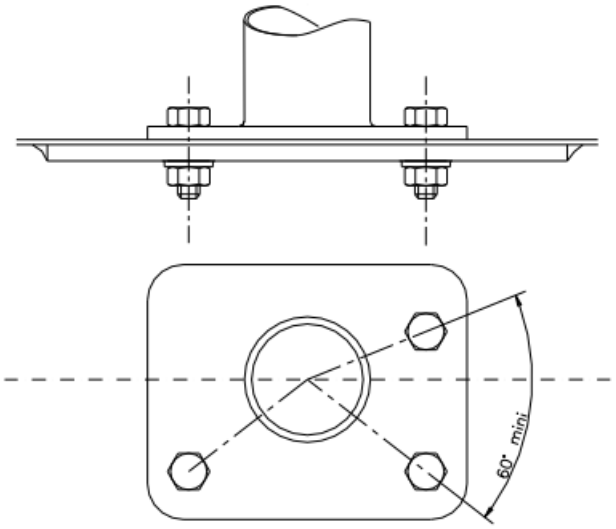


253-15

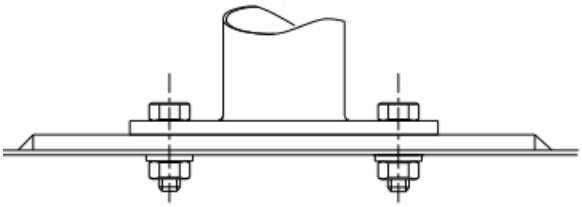
Ancrages :

Les points d'ancrage minimum sont : ▪ un pour chaque montant de l'arceau avant ▪ un pour chaque montant des arceaux latéraux ou demi-latéraux ▪ un pour chaque montant de l'arceau principal ▪ un pour chaque jambe de force arrière

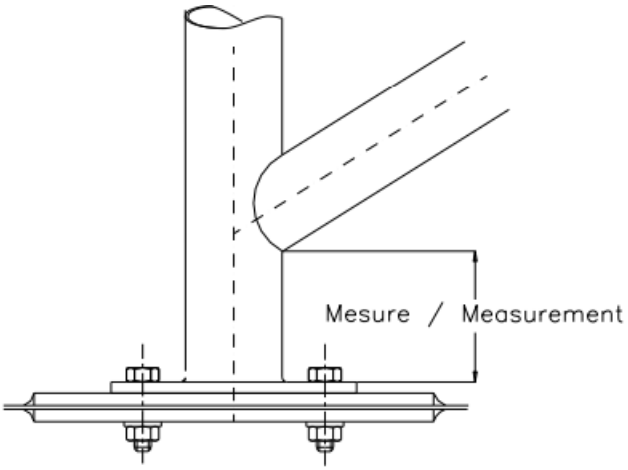
Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier soudée à la coque, d'une épaisseur minimale de 3 mm et d'une surface minimale de 120 cm2. La surface de 120 cm2 doit être la surface de contact entre la plaque de renfort et la coque. Exemples suivant les dessins 253-50 à 253-56.



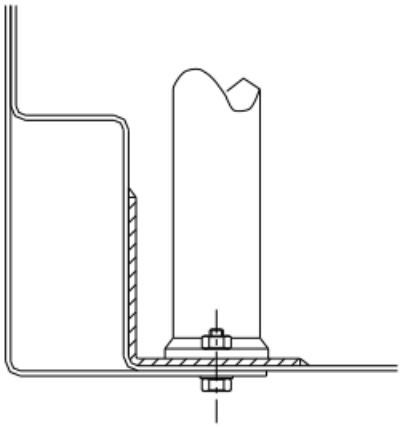
253-50



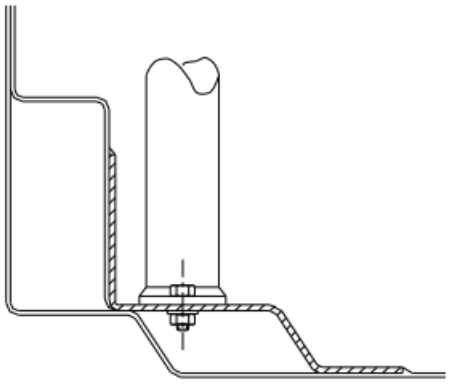
253-51



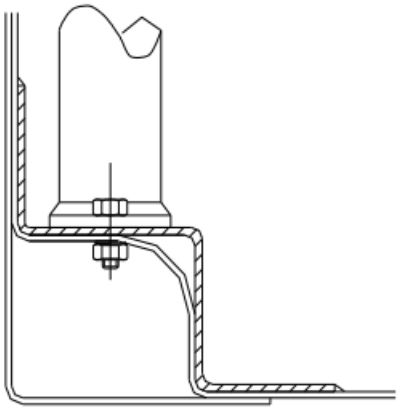
253-52



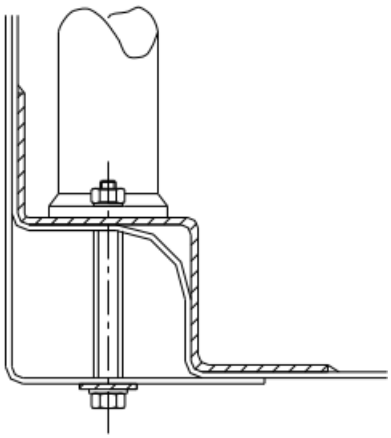
253-53



253-54



253-55



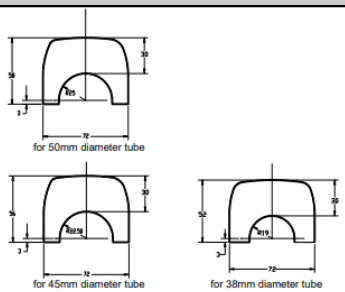
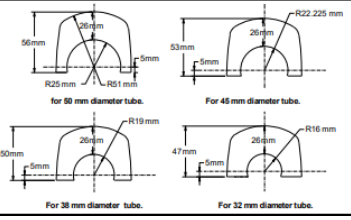
253-56

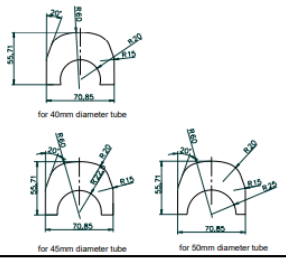
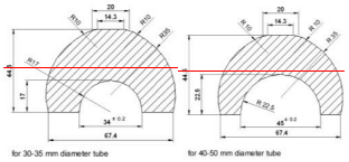
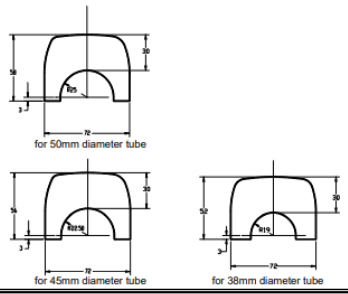
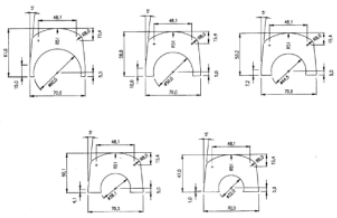
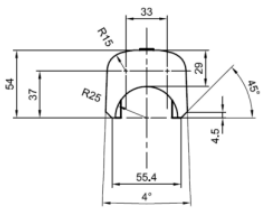
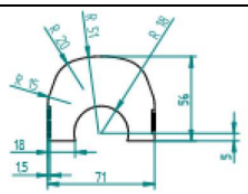
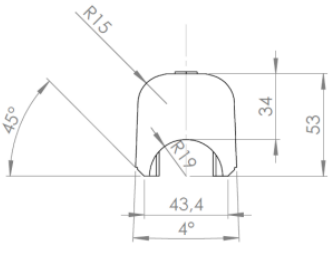
Pour les dessins 253-50 et 253-52, la plaque de renfort ne doit pas nécessairement être soudée à la coque.
Dans le cas du Dessin 253-54, les côtés du point d'ancrage peuvent être refermés par une plaque soudée. Les boulons de fixation doivent avoir au minimum le diamètre M8 et une qualité minimale de 8.8 (norme ISO).
Les fixations doivent être auto-bloquantes ou équipées de rondelles-freins. L'angle entre 2 boulons (mesuré par rapport à l'axe du tube au niveau du pied cf.253-50) ne doit pas être inférieur à 60° degrés.

Protections des armatures

Tous les tubes de l'armature identifiés sur le Dessin 253-68 et tous les renforts de toit doivent être équipés de garnitures conformes à la norme FIA 8857-2001 type A (voir Liste Technique n°23).
Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.

Application : Pour toutes les catégories. Pour les compétitions sans copilote, les garnitures sont obligatoires uniquement du côté du pilote.

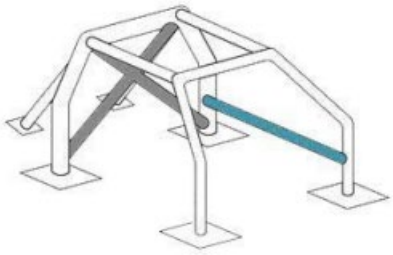
FABRICANT / *MANUFACTURER*	NOM DE LA GARNITURE / *PADDING NAME*	NORME / *STANDARD*	HOMOLOGATION			VUE EN COUPE *CROSS SECTION*
			NUMERO/ *NUMBER*	Début *Beginning*	Fin (1) *End*(1)	
BSCI	BSCI 155-60	8857-2001 Type A	CP.001.02.A	03.02	03.22	
SAFETY DEVICES	SD-10 SD-9 SD-11	8857-2001 Type A	CP.002.02.A	05.02	05.17	

SPARCO	FIA PADDING	8857-2001 Type A	CP.003.03.A	01.03	01.27	
~~**OMP**~~	~~SICURA~~	~~8857-2001~~ ~~Type B~~	~~CP.004.03.B~~	~~03.03~~	~~N/A~~	
SCHROTH	ROLL CAGE PADDING	8857-2001 Type A	CP.005.06.A	07.06	07.17	
LIFELINE FIRE & SAFETY SYSTEMS LTD	LIFELINE ROLL CAGE PADDING	8857-2001 Type A	CP.006.06.A	10.06	10.22	
OMP	AA115A	8857-2001 Type A	CP.007.06.A	07.06	07.22	
SPARCO	00706035	8857-2001 Type A	CP.008.17.A	07.17	07.22	
OMP	AA116A	8857-2001 Type A	CP.009.18.A	10.18	10.23	

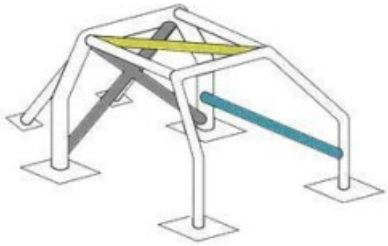
Cette garniture n’est pas obligatoire dans le cas où :
▪ les renforts de porte sont incrustés dans le panneau de porte lorsque celle-ci est fermée,
▪ le corps des occupants est déjà protégé par les sièges [par l’intermédiaire des oreilles et des retours latéraux au niveau des cuisses],
▪ elle est en interférence avec les mains du pilote sur le volant au niveau du renfort du montant de pare-brise [dessin 253-15 – repéré en noir] :

CONFIGURATION MINIMALE

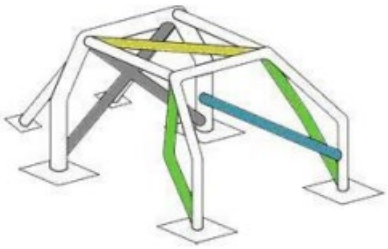
Voitures homologuées	Avec copilote	Sans copilote
entre le 01/01/2002 et le 31/12/2004	Dessin 253-35A	Dessin 253-36A ou symétrique
entre le 01/01/2005 et le 31/12/2005	Dessin 253-35B	Dessin 253-36B ou symétrique
à partir du 01/01/2006	Dessin 253-35C	Dessin 253-36C ou symétrique



253-36 A



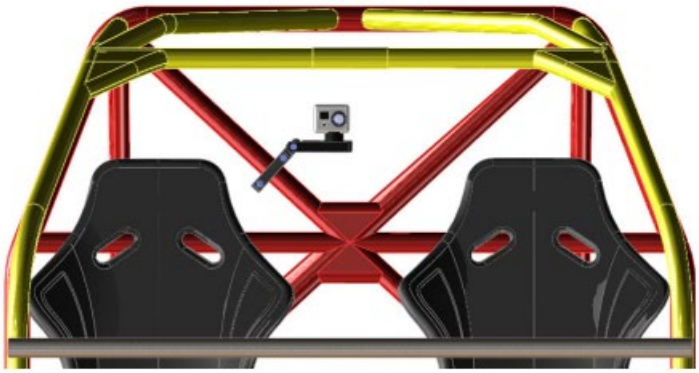
253-36 B



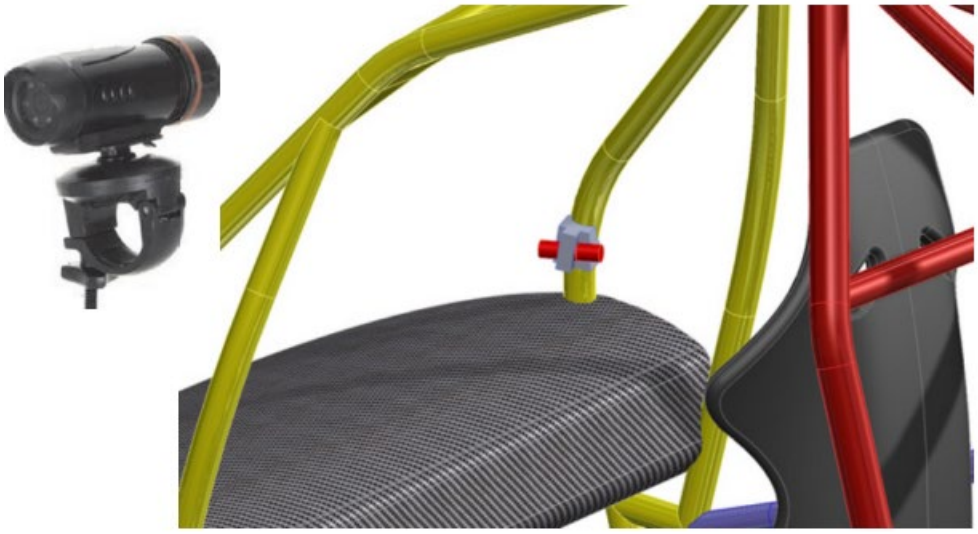
253-36 C

ANNEXE 5

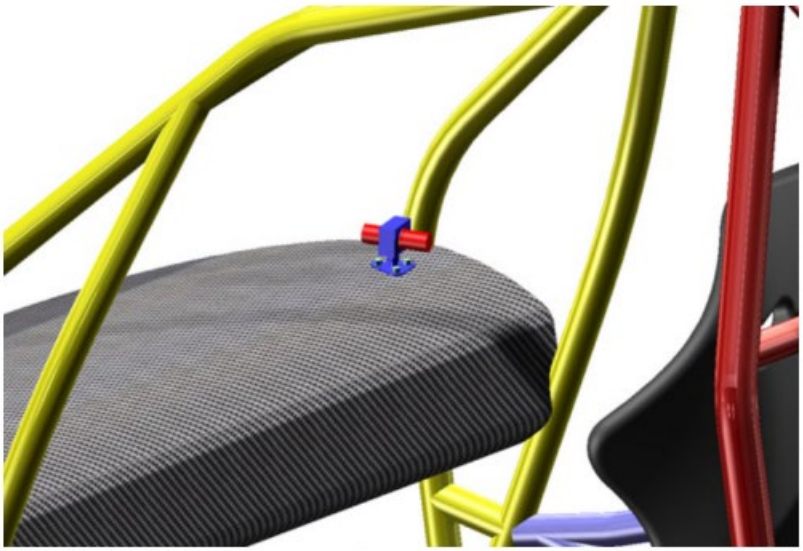
Caméra type « GOPRO »



Caméra type « Crayon »



Ou



Les fixations extérieures ne sont pas autorisées

Exemple de Fixations INTERDITES