

## Règlement de l'événement

# **VIRTUAL TO REAL 2021-2022**

**SUR GRAN TURISMO SPORT**



## **Article 1 - Généralités et format :**

Le Championnat « **VIRTUAL TO REAL** » (VTR) est un championnat de courses d'endurances, organisé par l'[APIDALI](#) et [PERFECT'EVENTS](#), sous l'arbitrage indépendant de [Gran Turismo Teams Union \(GTTU\)](#).

Il est divisé en 3 modules :

- **Un championnat de courses d'endurances virtuelles en ligne.**  
Cette première partie de championnat est composée de 3 courses au format [PERFECT WORLD ENDURANCE](#), 3 courses au format [PERFECT GT SERIES](#), et 1 course d'endurance solo.  
Une finale avec :
- **24 heures d'épreuves virtuelles en ligne**, en présentiel au Parc de Loisirs des Bouscaillous (voir Article 2b) dans une salle dédiée.  
Répartitions des 24 heures :
  - 10 heures de GT4.
  - 4 heures de LMP1.
  - 10 heures de GT3.
- **Une course réelle de Karting** (voir Article 3), sur la piste du même parc.

Chaque module a son propre règlement (voir Articles 8, 9 et 10).

Les paramètres de chaque course seront communiqués sur le Discord de [PERFECT'EVENTS](#) (<https://discord.gg/um5rpBn7>), après chaque week-end de course.

## Article 2 - Les dates du championnat et le lieu de la finale :

### Article 2a - Les dates du championnat :

Le VTR 2021-2022 se déroulera du **vendredi 24 septembre 2021** au **dimanche 15 mai 2022** :

- **Entre le vendredi 24 septembre 2021 et le 1<sup>er</sup> mai 2022 :**  
Championnat virtuel en ligne (7 courses).

**VIRTUAL TO REAL**  
World Endurance Championship  
GTU  
Grand Touring Team Union

**Perfect'events**  
NOTRE PASSION, VOTRE PLAISIR

**PROGRAMME ONLINE**

GT-zion BFR TV GTS-BOCA TV SimRacing Tv

Date	Compétition	Format	Durée	Départ	Arrivée
24-25 SEPTEMBRE 2021	PERFECT ST SERIES	DUO	16H	24: 20h40	25: 15h00
22-23 OCTOBRE 2021	PERFECT WORLD ENDURANCES	DUO	24H	22: 20h00	23: 23h40
03-04 DECEMBRE 2021	PERFECT ST SERIES	DUO	12H	03: 20h40	04: 11h00
22-23 JANVIER 2022	ENDURANCE LMP1	SOLO	4H	22: 21h00	23: 01h00
18-19 FEVRIER 2022	PERFECT WORLD ENDURANCES	TRINOME	18H	18: 20h40	19: 18h20
25-26 MARS 2022	PERFECT ST SERIES	DUO	12H	25: 22h00	26: 12h20
29-30-01 AVRIL 2022	PERFECT WORLD ENDURANCES	TRINOME	24H	29: 21h00	01: 02h40

- **Les 13, 14 et 15 mai 2022 :**

Finale avec 24 heures d'épreuves virtuelles en ligne et une course réelle de Karting, au Parc de Loisirs des Bouscaillous.



Les épreuves de la finale débiteront le **vendredi 13 mai 2022 à 9H00**. Nous conseillons donc à tous les participants d'arriver sur place le **jeudi 12 mai** dans la journée pour installer le matériel et faire les réglages nécessaires au bon déroulement des épreuves.

Pour tout ce qui est relatif à la restauration et à l'hébergement, voir l'Article 7.

Les épreuves se termineront le **dimanche 15 mai 2022** en début d'après-midi.

### Article 2b - Le lieu :

L'évènement se déroulera au **PARC DE LOISIRS DES BOUSCAILLOUS**, en région Occitanie.



Adresse : RD 911, Avenue Georges Girard, 12620 CASTELNAU-PEGAYROLS.

Coordonnées GPS : 44°08'50.4"N - 3°00'27.4"E

Mail : [contact@parc-bouscaillous.fr](mailto:contact@parc-bouscaillous.fr)

Site internet : [www.parc-bouscaillous.fr](http://www.parc-bouscaillous.fr)

Téléphone : 05 65 60 33 78.

Le Parc est ouvert 7 jours / 7 de 10H à 19H.

### Article 3 - Planning des épreuves de la finale :

- **Jeudi 12 mai**, A partir de 9H00 :  
Mise à disposition de la salle pour l'installation des équipements nécessaires à la finale du VTR.  
Tous les tests seront à réaliser ce jour-là ou dans la nuit du 12 au 13 mai.
- **Vendredi 13 mai :**
  - 09H00 : Ouverture de l'évènement et briefing essais chrono de la course de Kart.
  - 09H15 : Equipement des pilotes.
  - 09H30 : Mise en grille.
  - 09h45 : **Warm up et essais chronométrés en Kart 270** pour les 14 équipages.  
4 sessions de 14 pilotes - Durée d'une session : 10 mn (moyenne : 1mn 45s/tour).  
Durée des qualifications de la course de Kart : 40 mn.
  - 10H30 : Fin des essais chrono.
  - 10H45 : Essais libres pour les courses d'épreuves virtuelles.  
Durée : 90 mn.
  - 12H00 : Pause déjeuner.
  - 14H00 : Départ de l'épreuve « **Course d'endurance 10 heures en GT4** », en binômes (*voir Article 10*).  
Durée de l'épreuve : 10 heures.
  - 00H00 : Fin de l'épreuve en GT4.
- **Samedi 14 mai :**
  - 00H15 : Départ de l'épreuve « **Course d'endurance 4 heures en LMP1** », en quatuor (*voir Article 10*).  
Durée de l'épreuve : 4 heures.
  - 04H15 : Fin de l'épreuve en LMP1.
  - 04H30 : Départ de l'épreuve « **Course d'endurance 10 heures en GT3** », en binômes (*voir Article 10*).  
Durée de l'épreuve : 10 heures.
  - 14H30 : Fin de l'épreuve en GT3.  
Démontage et rangement des équipements et du matériel.  
Nettoyage de la salle.
  - 19H00 : Soirée musicale avec buffet.
  - 00H00 : Fin de soirée.
- **Dimanche 15 mai :**

- 09H30 : Briefing course de Kart.
- 09H45 : Equipement des pilotes.
- 09H50 : Mise en grille.
- 10H00 : **Départ course de Kart type Le Mans.**  
Course de 4 relais de 10 mn par pilote. Soit 40 mn par pilote.  
Durée de la course de Kart : 2 heures 40 minutes.
- 12H40 : Fin de la course de Kart.
- 13H15 : Proclamation des résultats, podium et pot de l'amitié.
- 14H00 : Fin des épreuves du VTR 2021-2022.

## **Article 4 - Organisation (Organisateurs, Participants, Matériel) :**

### **Article 4a - L'équipe chargée de l'organisation :**

L'évènement VIRTUAL TO REAL 2021-2022 est un évènement organisé par l'[APIDALI](#), [PERFECT'EVENTS](#), et [Gran Turismo Teams Union \(GTTU\)](#). Les Responsables de l'évènement sont :

Pour l'APIDALI :

- **Stéphane FONVIEILLE :**  
**Superviseur de l'évènement.**  
**Responsable marketing et financier.**  
**Chargé des réservations et des relations partenaires.**  
PSN : APIDALI\_StF69  
Président et Trésorier de l'APIDALI  
Responsable Team APIDALI  
Email : [contact@apidali.fr](mailto:contact@apidali.fr)  
Tél : +33 633 532 895
- **Christophe DELOGE :**  
**Responsable communication et des relations avec le Parc des Bouscaillous.**  
**Chargés de la logistique technique.**  
PSN : APIDALI\_Rasorbac  
Vice-Président de l'APIDALI  
Responsable Team APIDALI  
Email : [contact@apidali.fr](mailto:contact@apidali.fr)  
Tél : +33 633 532 895
- **Adélie CAROCCI :**  
**Responsable juridique de l'évènement.**  
**Coordinatrice des opérations durant la finale.**  
PSN : APIDALI\_Dorilys  
Membre du conseil d'administration de l'APIDALI  
Secrétaire et Responsable Juridique  
Email : [contact@apidali.fr](mailto:contact@apidali.fr)  
Tél : +33 633 532 895  
Facebook : <https://www.facebook.com/assoc.apidali>  
Site : <https://www.apidali.fr>

Pour PERFECT'EVENTS :

- **Vincent OUVRARD, Kevin BINAGOT, Adrien OUSSELIN et Franck SUBLARD :**  
**Responsables de l'organisation du Championnat Virtuel en ligne (7 courses).**  
**Responsables des épreuves de Courses d'Endurances durant la finale.**  
**Chargés de tous les paramètres des qualifications, des courses et des classements.**  
PSN : R4F\_Vincou, R4F\_P3rf3cTo, OSR\_adrien12200\_ et RPMOTORSPORT\_Kif  
Email : [contact@apidali.fr](mailto:contact@apidali.fr)  
Tél : +33 633 532 895  
Facebook : <https://www.facebook.com/PerfectEventsGT>

Pour GRAN TURISMO TEAM UNIONS (GTTU) :

- **Jeff REVEYRAND :**  
**Responsable du collège de commissaires sportifs dédié à l'arbitrage de l'événement.**  
PSN : Jeff\_Reveyrand38  
Email : contact@apidali.fr  
Tél : +33 633 532 895  
Facebook : <https://www.facebook.com/GTTeamsUnion>

Pour le PARC DE LOISIRS DES BOUSCAILLOUS :

- **Philippe et Patricia CLUZEL :**  
**Responsables de l'organisation de la course de Kart.**  
**Chargés de tous les paramètres des essais chrono et de course.**  
**Chargé de l'hébergement, de la restauration et du respect du règlement du parc.**  
Propriétaires et gérants du Parc de Loisirs des Bouscaillous.  
Email : contact@parc-bouscaillous.fr  
Tél : +33 565 603 378  
Facebook : <https://www.facebook.com/bouscaillous.fr>  
Site : <http://www.parc-bouscaillous.fr>

### **Article 4b - Les participants :**

Le nombre de participants pour la finale est limité à 56 pilotes qualifiés repartis en 14 équipages.  
Le nombre de pilotes souhaitant participer au championnat est illimité.

Tous les pilotes sont acceptés (équipes et indépendants), et les mélanges de pilotes d'équipe différentes sont autorisés.

Tous les participants devront se rendre sur le lieu de l'évènement par leurs propres moyens et à leurs frais.  
Ils devront être arrivés sur place suffisamment en avance pour avoir le temps d'installer et de tester le matériel.  
Nous communiquerons la liste complète des participants inscrits et validés avec les villes de résidences et les identifiants PSN correspondants, pour faciliter le co-voiturage.

L'hébergement et la restauration ne sont pas compris dans la participation financière de l'évènement. Toutefois le nécessaire sera fait pour pouvoir installer des tentes sur place et des sanitaires (douches et toilettes) seront mis à disposition. Il est expressément demandé aux participants et accompagnateurs d'utiliser ces lieux d'aisance et en conséquence de respecter et de préserver notre environnement et milieu naturel. Il est par ailleurs demandé à tous de respecter ces lieux qui nécessitent de la part de la direction du Parc une attention et un entretien constant.  
Le Parc de Loisirs des Bouscaillous dispose d'un bar, d'un restaurant et d'une aire de pique-nique (*voir Article 6*).  
Chaque équipage devra être équipé de son propre matériel et devra respecter le présent règlement et les règles de vie et d'hygiène, basées sur le respect d'autrui, des équipements mis à disposition et du matériel personnel, sur la courtoisie et l'humilité, sous peine d'exclusion de l'évènement.

Les participants peuvent être accompagné s'ils le souhaitent. Les accompagnateurs ne pourront pas participer aux épreuves et seront soumis aux mêmes règles que les participants.

**Les pilotes âgés de moins de 18 ans devront pour participer à tout ou partie du championnat, nous fournir une attestation signée des deux parents, avant le 10 septembre 2021, en vertu du décret n° 2017-871 du 9 mai 2017 relatif à l'organisation des compétitions de jeux vidéo et régissant les conditions de participation des mineurs** (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000034633551>).

### **Article 4c - Le matériel :**

Pour participer aux épreuves de la finale, chaque équipage devra être équipé de façon autonome et du matériel suivant :

- Une Playstation 4 Pro ou PS5 idéalement ou Playstation 4 + Le jeu Gran Turismo Sport.
- Un écran de télévision (idéalement jusqu'à 107 cm).
- Un volant + Pédalier ou Manettes.

- Un Playseat, siège, ou fauteuil.
- Un casque audio.
- Tous les accessoires nécessaires à l'installation de ce matériel.

Chaque équipage devra se munir de son propre matériel et en aura l'entière responsabilité.

Nous sommes actuellement en négociation avec des équipementiers afin de vous éviter d'avoir à déplacer votre propre matériel. Nous vous tiendrons informés des résultats de ces négociations prochainement.

## **Article 5 - Inscriptions et réservations :**

Les inscriptions et réservations sont ouvertes depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021 et seront fermées le 31 août 2021, et se font sur la page : <http://www.apidali.fr/reservations>, du site de l'[APIDALI](#).

Le nombre de place est illimité, mais seulement 56 pilotes seront qualifiés pour la finale IRL (In Real Life) du championnat. Les inscriptions se font obligatoirement par équipe de **4 pilotes**.

Une participation de 35 € devra être versé individuellement à l'APIDALI (*voir Article 5*), pour participer à l'intégralité du championnat.

Les réservations ne pourront être validées qu'après versement de l'acompte et acceptation du présent règlement.

## **Article 6 - Participations financières :**

Une participation financière est demandée pour l'ensemble des épreuves du championnat, y compris la finale. Les épreuves du championnat ne sont pas dissociables.

Le montant de la participation est de 70 € par personne mais la moitié de cette participation est prise en charge par l'[APIDALI](#). **Le montant de la participation passe donc à 35 € par personne.**

L'[APIDALI](#) prend en charge tous les autres frais liés à l'organisation de l'événement.

Le montant de la participation de 35 € par personne, est payable par CB et PayPal (paiement en ligne sécurisé sur le site de l'[APIDALI](#)), par mandat, chèque (à l'ordre de l'[APIDALI](#)) ou virement sur le compte bancaire de l'[APIDALI](#) (IBAN : FR 76 10278072350002113100172).

A l'issue des 7 courses du championnat d'endurances virtuelles en ligne, les 14 premières équipes seront qualifiées pour la finale.

Toutes les équipes non qualifiées seront alors intégralement remboursées du montant de la participation (soit 35 €) versée initialement.

Toutefois si une équipe parmi les 14 qualifiées se désiste, sans raison valable et sans justificatif, elle ne sera pas remboursée. L'organisation contactera alors la 15<sup>ème</sup> équipe, puis la 16<sup>ème</sup>, etc..., pour intégrer le championnat. L'équipe intégrante devra alors s'acquitter du montant de sa participation financière pour valider son inscription, si le remboursement a déjà été effectué.

Cette participation sera intégralement remboursée en cas d'annulation due à une crise sanitaire ou autre situation de crise, ou en cas d'annulation du participant pour raison valable et sur justificatif.

## **Article 7 - Hébergement et restauration durant la finale :**

L'hébergement et la restauration ne sont pas compris dans la participation financière à l'événement.

Toutefois des tentes pourront être installées sur le site, et des sanitaires (douches et toilettes) seront mis à disposition. Le site devra rester propre et les équipements mis à disposition devront être entretenus.

Le Parc de Loisirs des Bouscaillous dispose d'un bar, d'un restaurant et d'une aire de pique-nique.

Les tarifs sont :

- Petit déjeuner : 5 €.
- Repas (menu unique) : 17 € (entrée + plat + dessert).

- Plateau repas (restauration rapide) : 8 € (croque-monsieur, frites, salade...).

Il est impératif que les participants et les accompagnateurs réservent leurs repas et plateaux repas auprès des responsables de l'événement pour que le Parc puisse s'organiser.

Nous étudions une formule : petit déjeuner + déjeuner + diner, pour les 3 jours d'épreuves de la finale. Nous vous tiendrons informé prochainement.

## **Article 8 - Les paramètres du championnat de courses d'endurances (7 courses) :**

Il sera composé de **7 manches**.

Les courses se dérouleront sur les mêmes dates que les courses d'endurances de [PERFECT'EVENTS](#). Une poule sera spécialement créée pour les participants au championnat VTR, et une section dédiée sera créée dans le Discord de [PERFECT'EVENTS](#) (<https://discord.gg/um5rpBn7>).

Bien que les équipes soient déjà inscrites sur le site de l'[APIDALI](#), elles devront comme tout participant s'inscrire aux épreuves sur le Discord de la [PERFECT'EVENTS](#) (<https://discord.gg/um5rpBn7>), en indiquant leurs dates de préqualifications. Ces inscriptions seront ouvertes en avance spécialement pour les participants au championnat VTR, pour leur laisser plus de choix sur les créneaux disponibles.

Chaque équipe passera une épreuve de préqualifications pour chaque course d'endurance virtuelle en ligne, et les 14 meilleurs en prendront le départ. Cela se répètera pour chacune des 7 courses afin de permettre à des équipes non qualifiées à une course de pouvoir l'être pour la suivante.

Un classement à l'issue des 7 courses sera fait pour retenir les 14 meilleures équipes pour la finale.

Toute équipe non qualifiée pour une des courses pourra en revanche s'inscrire à celle-ci et y participer de manière publique (en salons PRO et/ou AM). Le résultat de l'équipage ne sera évidemment pas pris en compte pour le championnat VTR.

De même, les pilotes d'équipages participant au championnat VTR et ne roulant pas sur une endurance (car c'est en solo, binôme ou en trinôme) peuvent participer à celle-ci en catégorie PRO ou AM avec les mêmes conditions que les autres catégories (PRO et/ou AM).

## **Article 9 - Les fréquences de roulages et les remplacements :**

Durant le championnat virtuel, chaque pilote doit obligatoirement participer à 3 manches au minimum et 4 au maximum. Libre aux équipages d'organiser leur line-up pour chaque manche.

Est considéré remplaçant le ou les pilotes ne faisant pas partie de la line-up d'une manche. Les remplacements sont limités à 1 par manche. Sur les 7 manches, chaque pilote ne pourra effectuer qu'un seul remplacement. Tout remplacement doit intervenir une fois la course lancée. Le remplacement ne peut se faire que si le pilote a effectivement pris le départ de son premier relais. Si un remplacement se décide avant, alors le pilote remplaçant ne pourra intégrer la manche qu'à partir du deuxième passage du pilote remplacé. Il est rappelé que le line-up prenant part à la séance de préqualification doit être le line-up de départ de la course.

Contrairement au fonctionnement classique des PWE et PGTS, le ou les pilotes remplaçants ne devront pas participer aux séances de préqualifications.

Pour la finale (24H en présentiel + Course de Karting), il sera autorisé de remplacer un pilote en cas d'indisponibilité de celui-ci. Ce remplacement doit avoir lieu avant le jour de la finale.

## **Article 10 - Les épreuves virtuelles de la finale en présentiel :**

Cette épreuve sera divisée en 3 modules :

- 10 heures GT4 en binôme.
- 4 heures LMP1 en quatuor.
- 10 heures GT3 en binôme.



**VIRTUAL TO REAL**  
World Endurance Championship

GT4  
GRAN TURISMO TEAM UNION

Perfect Events  
NOTRE PASSION, VOTRE PLAISIR

NÜRBURGRING

GT4

BFR TV

GTS-BOCA TV

SimRacing TV  
expérience

PIDA

**PROGRAMME 24 H DE COURSE VIRTUEL EN IRL**  
10H DE COURSE GT4 / 4H DE COURSE LMP1 / 10H DE COURSE GT3

GT4	LMP1	GT3
MONZA	MONOTYPE PEUGEOT 908	LE MANS
EDP/SANS REGLAGES	ST CROIX C	EDP/AVEC REGLAGES
1 <sup>ER</sup> DUO	EN QUATUOR	2 <sup>EME</sup> DUO

Chaque équipe devra désigner parmi ses 4 pilotes : 2 pilotes en GT4 et 2 pilotes différents en GT3. Ces pilotes prendront respectivement le départ des deux endurance de 10 heures.

Pour la course en LMP1, les 4 pilotes de l'équipe devront prendre le volant.

L'ordre de passage des pilotes ainsi que les temps de roulage pour chaque course restent libres et à la charge de chaque équipe.

### **Article 11 - Les classements :**

Un classement sera fait pour chacun des 3 modules. Un barème spécifique à chaque épreuve sera édité. Les points seront donc cumulés pour faire le classement général du championnat VTR.

A l'issue du championnat virtuel, le classement déterminera l'ordre pour le choix des véhicules utilisés pour l'endurance en présentiel, de la même manière que chaque épreuve d'endurance virtuelle. Toujours de la même manière, les réservistes (15<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup>) auront le choix de leur véhicule parmi les choix des 4 derniers (11<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup>) sélectionnés.

### **Article 12 - Le code sportif de GTTU (Gran Turismo Teams Union) :**

Le **Code Sportif** de [Gran Turismo Teams Union \(GTTU\)](#) sera pris en référence durant tout le championnat. Il est annexé au présent règlement, et est disponible sur le site de l'[APIDALI](#), ainsi que sur le Discord de [PERFECT'EVENTS](#) (<https://discord.gg/um5rpBn7>).

Le code sportif au même titre que le présent règlement est à lire et à accepter pour que l'inscription d'un pilote soit validée.

### **Article 13 – L'arbitrage par GTTU (Gran Turismo Teams Union) :**

Entre 3 et 5 commissaires totalement indépendants seront nommés prochainement pour juger des situations litigieuses.

Il est formellement interdit aux participants et à l'organisation du VTR d'interférer dans les débats ou de contacter les commissaires. Une pénalité motivée par le code sportif de [Gran Turismo Teams Union \(GTTU\)](#) pourra être appliquée, et estimée par son degré de gravité (3 grandeurs) et documentée par un bulletin de sanction, qui sera annexé aux résultats.

Le responsable du collège de commissaires sportifs, [Jeff Reveyrand](#), ne participera pas aux débats mais vérifiera la qualité du jugement et remettra le bulletin à l'organisation et au responsable de l'équipe concernée.

Il faudra indiquer le temps de l'action sur la rediffusion de manière à ne pas à avoir à juger sur des vidéos de mauvaises qualités, sans télémétrie ou autres informations.

Les résultats des délibérations seront communiqués maximum 48 heures après la course.

Les commissaires ne trancheront pas sur les passages sur les lignes de stands ou les pénalités mal purgées (sauf si réclamation).

Les réclamations complètes et détaillées, doivent être transmises sur Messenger à : [Jeff Reveyrand](#).

En cas de faute très grave, le responsable du collège de commissaires sportifs pourra convoquer le team manager en vocal pour lui expliquer les causes et la sanction.

## **Article 14 - Le stationnement et la circulation des véhicules sur le Parc :**

Les parkings sont gratuits. Ce n'est pas une raison de ne pas les respecter et surtout de s'y stationner en utilisant les emplacements réservés et de ne pas occasionner de gêne à l'égard des autres usagers.

Durant l'événement, les autres lieux et activités du Parc sont et restent opérationnels, il est donc demandé aux participants et accompagnateurs de tenir compte de cette situation et de se comporter en connaissance de cause. La circulation sur le Parc s'effectue au ralenti.

## **Article 15 - Usage de produits :**

L'usage de produits stupéfiants est strictement prohibé. Toute personne faisant usage, commerce ou distribution de ces produits se verra exclu immédiatement du lieu et de la manifestation.

La consommation d'alcool doit se faire dans le respect des lois en vigueur, et tout écart de conduite se verra sanctionné par une exclusion immédiate du lieu et de la manifestation.

Nous rappelons que le Parc reste ouvert au public durant l'événement et qu'aucun écart de conduite ne pourra être toléré.

## **Article 16 - Responsabilités :**

Il n'y a pas de service d'ordre ni d'agent de sécurité de prévu, il appartient donc à chacun de prendre soin et de veiller à ses effets personnels.

L'APIDALI déclinera toute responsabilité en cas de perte, vol ou casse du matériel et des effets personnels des participants et accompagnateurs...

Il est demandé à tous de respecter les installations et équipements mis à disposition, ainsi que le site sur lequel l'évènement aura lieu.

## **Article 17 - Les médias et les partenaires :**

CIS Immobilier, CIS Promotion, Internet Anywhere, SARL Bric et RR ASSET sont partenaires financiers de l'évènement.

Le Député de l'Aveyron, Monsieur Arnaud VIALA, viendra inaugurer l'évènement au moment du départ du Championnat Virtuel, le vendredi 13 mai 2021 à 14H00.

La chaîne de télévision France 3 Occitanie sera présente pour couvrir l'événement.

Nous sommes également en relation avec Millau TV, ES1 et France Bleu Occitanie, qui doivent nous confirmer leurs participations à l'événement.

Les courses du championnat VTR seront diffusées exclusivement sur les chaînes YouTube :



## Article 18 - La crise sanitaire :

En raison de la crise sanitaire, il sera demandé un test PCR de moins de 72 H ou présentation du pass sanitaire, à tous les participants et accompagnateurs. Le port du masque restera obligatoire dans tous les cas et les règles de distanciations devront être respectées.

En fonction des décisions prises par le gouvernement, le test PCR sera ou non obligatoire.

Nous vous informerons de tout changement concernant une éventuelle crise sanitaire.

Nous rappelons qu'en cas d'annulation de l'événement, les participations financières seront entièrement remboursées.

**7 ENDURANCES EN LIGNE**  
du 1er octobre 2021 au 7 mai 2022

**1 COURSE DE KARTING IRL**

**1 COURSE DE 24H EN LIGNE IRL**  
les 13, 14 et 15 mai 2022

**Perfect'events**  
NOTRE PASSION, VOTRE PLAISIR

**GT GRAN TOURISMO SPORT**

**APIDALI**  
Présentation  
Préparation  
Innovation  
Développement  
Régulation  
Logiciel  
Internet

**VIRTUAL TO REAL 2022**  
World Endurance Championship

**GTU**  
www.apidali.fr

Ce règlement est susceptible d'évoluer durant le championnat...

Règlement original édité le 02/07/2021 par l'APIDALI, PERFECT'EVENTS et GTTU.

# CODE SPORTIF COMMUNAUTAIRE GTTU

## 1. Principes généraux

### 1.1 Généralités

**1.1.1.** La GTTU est le seul organe qualifié pour établir et faire appliquer le présent règlement (*basé sur les principes fondamentaux de l'équité sportive, du Fair-play et du comportement des pilotes*) sur les courses organisées par les membres de la GTTU.

**1.1.2.** Ni la GTTU, ni aucun de ses administrateurs, membres, directeurs ou officiels ne seront responsables envers toute autre partie pour toute réclamation, dommage ou perte résultant de toute action, décision ou omission de la GTTU et/ou administrateurs, membres, directeurs ou officiels dans l'exercice de leurs fonctions, sauf dans le cas d'une faute lourde ou dolosive.

**1.1.3.** Le présent règlement peut être changé à tout moment uniquement par les membres GTTU habilités à le faire. Toute situation inédite doit faire l'objet d'une modification ou précision en sous article (*voir article 1.2.4.*).

### 1.2 Généralités sportives

**1.2.1.** La GTTU a créé ce règlement sportif à l'intention des pilotes et teams managers membres de la GTTU. Il a pour vocation d'établir avec précision les règles à respecter sur une épreuve labélisée GTTU.

**1.2.2.** Les pilotes des équipes membres de la GTTU sont réputés connaître le règlement et l'appliquer.

**1.2.3.** Le dépositaire et gestionnaire du présent règlement est le bureau sportif de la GTTU, qui aura en charge l'application, l'amélioration et la modification de ce dernier.

**1.2.4.** Toute modification ou ajout à ce règlement doit passer par un vote à la majorité des 2/3.

**1.2.5.** Toutes situation ambiguë ou extrême fera automatiquement l'objet d'une proposition d'ajustement du paragraphe concerné.

### 1.3 Champs d'application GTTU

**1.3.1.** La GTTU ne se veut pas être un organe répressif communautaire. Ce présent règlement ne s'applique qu'aux pilotes, teams managers et équipes membres de la GTTU, officiant sur des courses labélisées GTTU.

**1.3.2.** La règlementation instaurée par ce règlement ne se substitue en aucun cas au règlement des épreuves organisées par des équipes membres de la GTTU, sauf dans le cas d'événement, coupe, trophée ou championnat organisés directement par la GTTU. Dans ce cas, ce règlement prévaut sur le reste.

### 1.4 Définition d'une année sportive

**1.4.1.** Une saison sportive se déroule du **1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre** de l'année civile en cours.

**1.4.2.** La pause estivale se déroule du **1<sup>er</sup> juillet au 31 août** de l'année civile en cours

**1.4.3.** En cas d'un éventuel classement annuel, tous les classements peuvent être enregistré sur cette période.

## 2. Principes de fair-play des pilotes

### 2.1 Principes fondamentaux

**2.1.1.** Le fair-play est une conduite honnête dans un jeu, et par extension dans toutes circonstances. Ce concept regroupe à la fois le respect de l'adversaire, des règles, des décisions de l'encadrement des épreuves, du public, la maîtrise de soi et la dignité dans la victoire comme dans la défaite.

**2.1.2.** Dans le cadre de l'union, il est expressément demandé aux équipes ayant rencontrées des difficultés avec un pilote, concurrent, team-manager, host, casteur ou organisateur de discuter entre elles de manière privée afin de préserver une bonne communication sans parasite

# CODE SPORTIF COMMUNAUTAIRE GTTU

## 2.2 Règles de base de roulage en piste

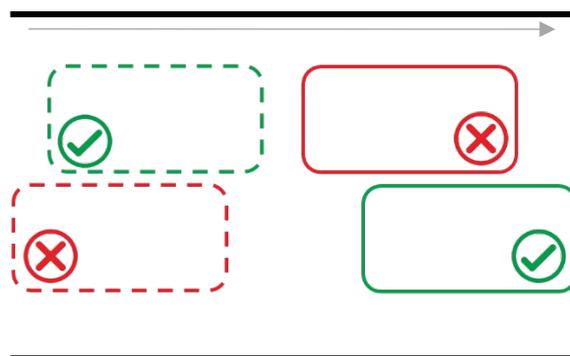
**Préambule :** Dans toutes circonstances, même détaillée ci-dessous, il sera durement réprimandé le fait de tenter délibérément de mettre un autre concurrent hors de la piste. La base du fairplay est de respecter l'adversaire, le contraire est considéré comme de l'antijeu. En cas de contact provoquant la sortie d'un pilote, le fait de ne pas attendre pour celui qui a provoqué la sortie constitue une sortie délibérée d'un autre concurrent.

### 2.2.1. Dépassement

**2.2.1.A** Le principe de base dans un dépassement est que le pilote de derrière (attaquant) est responsable de sa manœuvre donc doit être attentif au pilote de devant.

**2.2.1.B.** Le pilote attaquant est celui qui engage la manœuvre de dépassement, le défenseur est celui qui subit le dépassement.

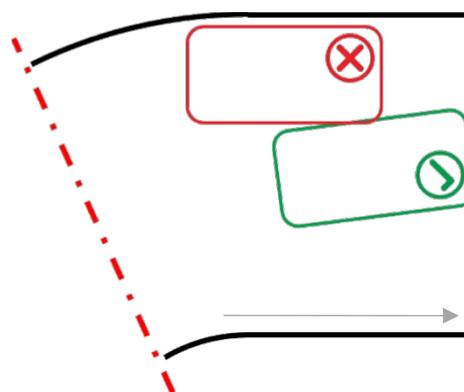
**2.2.1.C.** Le pilote attaquant est considéré comme devant à partir du moment où tout ou partie de son véhicule est passé devant le véhicule du pilote défenseur. (Annexe 1, schéma 1).



**2.2.1.D.** Si le pilote défenseur est positionné devant, il n'a aucune obligation de favoriser le dépassement.

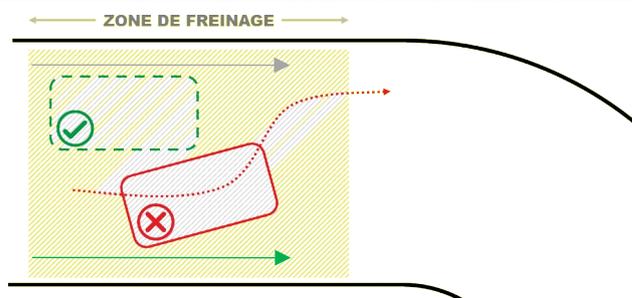
**2.2.1.E.** Si le pilote défenseur se maintient coute que coute à l'extérieur et cause une collision, il sera tenu pour entier responsable.

**2.2.1.F.** En sortie de virage, le pilote défenseur, si tout ou partie du véhicule de l'attaquant est positionné devant, doit favoriser la reprise de trajectoire normale du pilote attaquant. (Annexe 1, schéma 2). À l'accélération, la voiture est naturellement déportée vers l'extérieur et le pilote doublant n'a pas à couper son effort (Annexe 1, schéma 3 & 4)

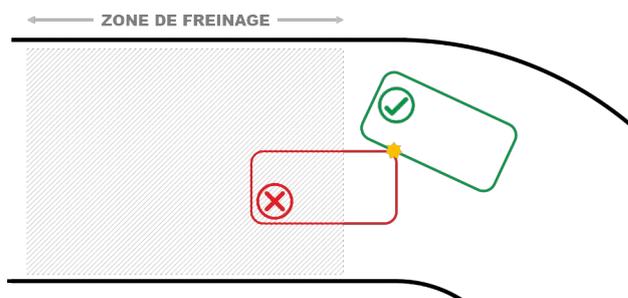


**2.2.1.G.** En cas de collision sur zone de freinage, la situation sera jugée comme qui suit :

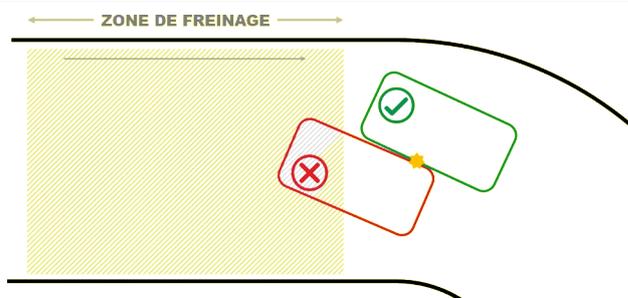
**2.2.1.G.a.** En cas de collision, à la suite de changement de ligne, celui qui changera de ligne une fois le freinage déclenché aura les pleins torts



**2.2.1.G.b.** l'attaquant ne doit pas se servir du véhicule du défendeur pour se freiner et passer



**2.2.1.H.** Si l'attaquant vient s'appuyer sur le doublé de manière forte ex : freinage tardif ou l'attaquant s'arrête, il pourra être considéré une tentative délibérée de nuire à l'autre pilote, qu'il soit devant ou pas.



## 2.2.2. Défense de position

**2.2.2.A.** La protection de sa position ne constitue en rien une faute quelconque. Au gré des règlements particuliers des épreuves, elle peut être définie de manière précise ou non. Pour autant, un pilote plus rapide ne peut pas prétendre à ce qu'un pilote de devant laisse passer. La base de la course automobile est le combat pour sa position.

**2.2.2.B.** Lors d'une action de protection de sa position, et dès lors que le défendeur a choisi sa ligne, il n'aura plus le loisir d'en changer. Le fait de le faire constitue une faute (voir schéma Art. 2.2.1.H.).

**2.2.2.C.** Dans le cas où le défendeur s'appuie sur l'attaquant alors que tout ou partie du véhicule de ce dernier est devant et même si l'attaquant est à l'extérieur, cette action constitue une défense excessive.

**2.2.2.E.** Dans le cas où le pilote défendeur vient de purger une pénalité attribuée par le jeu, en aucun cas le pilote ne peut défendre sa position. Il devra se trouver hors trajectoire habituelle, de manière à ne pas provoquer une collision par suite de sa sortie de transparence.

## 2.2.3. Collisions

**2.2.3.A.** Une collision par l'arrière est au tort exclusif du pilote à l'arrière, mais doit quand même faire l'objet d'une étude sur :

**2.2.3.A.a.** Modification délibérée de la zone de freinage du pilote devant ou celui de derrière. Les torts seront alors admis à celui qui a grandement modifier sa zone de freinage (attention à l'usure ou la différence de dureté des pneumatiques qui est un paramètre qui augmente la zone de freinage)

**2.2.3.A.b.** Changement brutal de rapport ralentissant exponentiellement le véhicule

**2.2.3.A.c.** Changement intempestif ou tardif de ligne sur la zone de freinage – voir schéma article 2.2.1.G.a.

**2.2.3.A.d.** Les poussettes en lignes droites (bump) sont autorisées. Si, en procédant ainsi, un pilote suiveur devait provoquer la sortie ou des dégâts sur le véhicule du pilote de devant, cela constitue une faute exclusive au pilote qui aurait provoqué le contact.

**2.2.3.A.e.** Si un pilote freine en ligne droite, occasionnant un choc arrière, la manœuvre est réputée volontaire et a pour but la sortie de l'autre pilote. Si la faute est constatée de manière irréfutable, elle doit être jugée avec une circonstance aggravante – *appuis des jauges de freinage et accélération sur le replay de la course*

**2.2.3.A.f.** Dans le cas où un pilote serait heurté par l'arrière, par la suite d'une purge de pénalité, la faute entière lui en reviendrait, qu'elle qu'en soit la situation, sauf cas exceptionnel sur jugement.

**2.2.3.B.** Une collision latérale doit être jugée en fonction de la position des pilotes et des hypothétiques changements de trajectoires :

# CODE SPORTIF COMMUNAUTAIRE GTTU

**2.2.3.B.a.** Une collision en ligne droite est au tort de celui qui change de ligne

**2.2.3.B.b.** Une collision latérale en virage doit être jugée en fonction de l'article 2.2.1 relatif aux dépassements.

**2.2.3.B.c.** Si la manœuvre est volontaire et a pour but la sortie de l'autre pilote, cela constitue une circonstance aggravante

## 2.2.4. Entrée aux stands

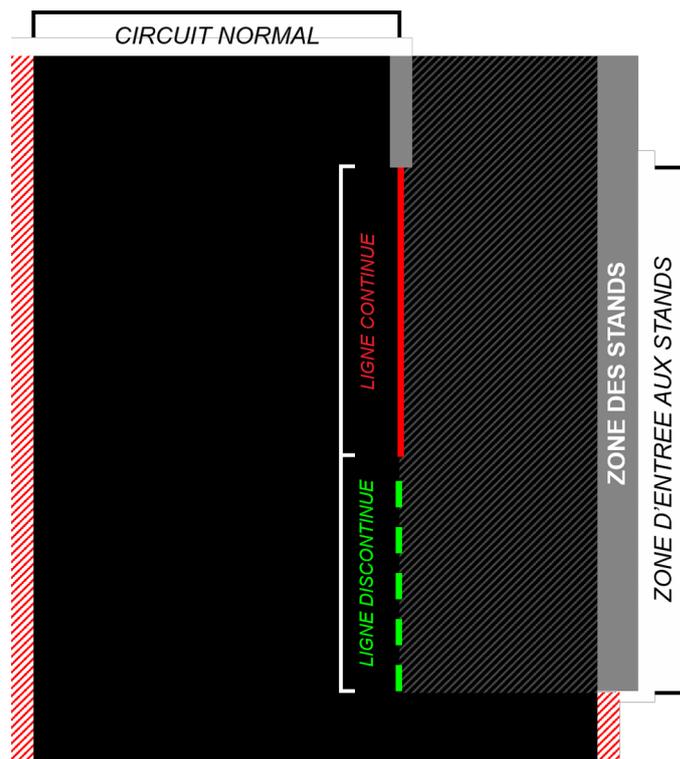
**2.2.4.A.** – Définitions des zones lors d'une entrée de stand sur annexe 2

**2.2.4.B.** - L'entrée aux stands peut être signalée par clignotant sur le côté de l'entrée des stands au moins sur la ligne droite précédant cette entrée, et doit se positionner à ne pas laisser de doute.

**2.2.4.C.** - À partir du moment où cette entrée est signalée, le pilote de derrière doit absolument prendre en compte le futur changement de trajectoire et se placer de manière à ne pas bloquer le pilote souhaitant entrer aux stands

**2.2.4.D.** En cas d'accrochage entre 2 pilotes sur une entrée de stand, et que le pilote qui souhaite rentrer à signaler son entrée, les torts sont exclusivement à celui qui est derrière mais la séquence doit faire l'objet d'une étude pour voir s'il n'y a pas de tentative de gêne délibérée de la part du pilote qui rentre aux stands

**2.2.4.F.** En cas d'accrochage entre 2 pilotes sur une entrée de stand et que cette dernière n'est pas signalée par le pilote qui souhaite entrer, les torts lui reviendront totalement.



## 2.2.5. Sortie des stands

**2.2.5.A.** Définitions des zones lors d'une sortie de stand sur l'annexe 3

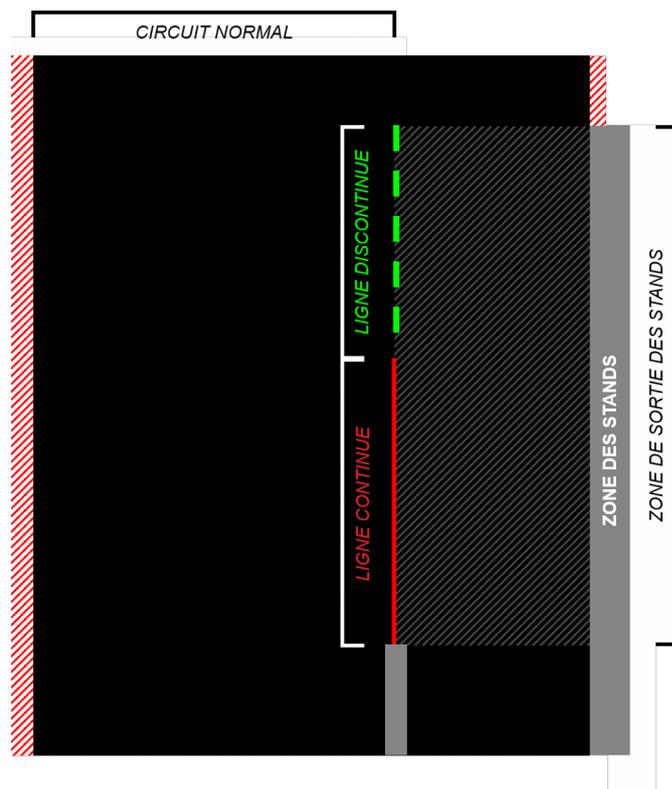
**2.2.5.B.** Le pilote qui sort des stands doit respecter strictement la ligne blanche qui définit la zone de sortie des stands.

**2.2.5.C.** La ligne discontinue peut être franchie mais le pilote qui sort des stands ne doit en aucun cas provoquer un accrochage ou gêner un autre pilote.

**2.2.5.D.** En cas d'accrochage entre un pilote sur le circuit normal et le pilote qui sort des stands, que ce dernier franchi la limite de la zone de sortie et que l'accrochage a lieu sur la zone dite « circuit normal », les torts sont exclusivement à celui qui sort des stands.

**2.2.5.E.** En cas d'accrochage entre le pilote qui sort des stands & un pilote sur le circuit normal, que ce dernier entre dans la zone dite de « sortie des stands » et que l'accrochage a lieu sur cette zone, les torts sont exclusivement à celui qui a pénétré la zone de « sortie des

stands ».



## 2.2.6. Retour en piste après une sortie

**2.2.6.A.** Le retour en piste consécutif à une sortie doit se faire avec bon sens, en toute sécurité et surtout hors des trajectoires normales.

**2.2.6.B.** Le retour en piste doit se faire hors trajectoire et s'il se présente de la couper, il faut que le pilote qui entre en piste vérifie qu'aucun pilote n'arrive de manière à ne pas créer de collision.

**2.2.6.C.** En cas de collision sur un retour en piste d'un pilote, par suite d'une sortie, les torts seront exclusivement imputés au pilote entrant à partir du moment où cette collision se passe dans une zone de trajectoire normale.

**2.2.6.D.** En cas de collision sur un retour en piste d'un pilote, par suite d'une sortie et que ce même pilote a fait en sorte de ne pas être dans la zone de trajectoire normale, l'accident devra faire l'objet d'une étude de manière à déterminer les responsabilités à imputer.

## 2.2.7. Règles particulières s'appliquant à un retardataire

**2.2.7.A.** Dans le cas où un retardataire est en train de se faire prendre un tour, il est seul responsable de la sécurité du dépassement et doit favoriser ce dernier au détriment de sa performance.

**2.2.7.B.** Tout blocage (stratégique ou non) d'un pilote prenant un tour à un retardataire constitue une faute grave et surtout un geste anti-fairplay. Ce sera retenu comme circonstance aggravante.

## 2.2.8 Règles particulières s'appliquant aux séances qualificatives

**2.2.8.A.** Le but d'une séance qualificative est de produire le meilleur temps au tour possible. Aucun élément extérieur ne doit venir altérer la prestation du pilote en cours de tentative.

**2.2.8.B.** Les règles techniques en matière de qualifications doivent être précisées dans le règlement individuel des épreuves.

**2.2.8.C.** Un pilote n'étant pas dans un tour rapide ou suite à une erreur coupant son effort, se doit, par quelque moyen, de ne pas gêner les autres pilotes arrivant derrière. Si cette situation devait survenir, le pilote gêneur serait pénalisé (si et seulement si la situation est concrètement visualisée par l'organisation, le casteur, le commissaire présent ou sur la foi du témoignage d'un autre pilote d'une équipe différente des pilotes concernés).

## 2.2.9 Ragequit, standquit et abandon

# CODE SPORTIF COMMUNAUTAIRE GTTU

**2.2.9.A.** Est considéré comme ragequit l'action de quitter volontairement le salon pendant le déroulement de la course (entre le départ des essais chronométrés et l'arrivée). Cette action est considérée comme une faute lourde

**2.2.9.B.** Est considéré comme Standquit l'action de rentrer aux stands pour abandonner et de quitter volontairement le salon pendant le déroulement de la course (entre le départ des essais chronométrés et l'arrivée). Cette action est considérée comme une faute grave.

**2.2.9.C.** Est considéré comme abandon le fait de rentrer au stand et d'y rester, au moins, la course 25% de la course. Cette action est considérée comme une faute légère.

## 2.2.10 Règles particulières s'appliquant aux pénalités GT Sport et leur purge

**2.2.10.A** Les pénalités sont distribuées de manière parfaitement équitable par le jeu à tous les concurrents. Leur récupération occasionne une mise en transparence du joueur pénalisé.

**2.2.10.B.** Compte tenu du risque potentiel occasionner par la mise en transparence du pilote pénalisé, elles doivent être purgées dans des portions de circuit dégagées avec une grande visibilité (ex : ligne droite).

**2.2.10.C.** Dans le cas d'une collision suivant la purge d'une pénalité, le pilote qui vient de purger sera responsable quoi qu'il arrive de l'incident. Le degré de gravité de la faute sera considéré par les juges de l'événement en question.

## 2.3 Règle de base comportementales

### 2.3.1. Comportement envers autres concurrents ou équipes

**2.3.1.A.** Sur les salons de courses, il est strictement interdit de proférer des mes commentaires péjoratifs ou négatifs, des insultes ou autres messages visant à régler les comptes entre pilotes ou entres équipes.

**2.3.1.B.** Les messages à destination d'un autre concurrent, pendant une course, sont strictement interdits, pour la gêne visuelle occasionnée pour les autres concurrents.

**2.3.1.C.** La détection de ses messages se fera par toute dénonciation (par un membre ou non membre de la GTTU), sur la base d'une image claire faisant apparaître le PSN du ou des pilotes concernés.

**2.3.1.D.** Les sanctions appliquées seront déterminées selon le barème par le Pass Fairplay GTTU.

**2.3.1.E.** Nous préconisons un dialogue oral entre les protagonistes ou TM de manière à ne pas créer de règlement de compte public amenant de grave distension au sein de la communauté.

**2.3.1.F.** Ces règles s'appliquent à **tous supports de communication publics** tels que les réseaux sociaux, plateforme vidéo (liste non exhaustive). Les messages privés ne sont pas concernés, dans la limite du respect.

**2.3.1.G.** Ces règles s'appliquent également à une séance d'essais qualificatifs.

### 2.3.2. Comportement envers les hosts et casteurs

**2.3.2.A.** Sur les salons de courses, il est strictement interdit de proférer des mes commentaires péjoratifs ou négatifs, des insultes ou autres messages visant directement les hosts et casteurs.

**2.3.2.B.** Le rôle du casteur est de veiller à la bonne conduction de la course, mais aussi à l'application du règlement particulier de l'épreuve. Il est la seule habilité à prendre une décision influant directement sur le déroulement de la course. Il est facilitateur de jeu et ses décisions doivent être respecté

**2.3.2.B.a** Une contestation publique appuyée de la décision d'un casteur sans insulte(s), sur n'importe quel sujet que ce soit, peut conduire à une sanction comprise entre un avertissement jusqu'à une pénalité en places sur la grille de départ ou en temps à la fin de la course.

**2.3.2.B.b** Une contestation publique et appuyée de la décision d'un casteur avec insulte(s), sur n'importe quel sujet que ce soit, peut conduire à une sanction comprise entre une pénalité en places sur la grille de départ (ou en temps à la fin de la course) jusqu'à un déclassement ou expulsion du salon.

# CODE SPORTIF COMMUNAUTAIRE GTTU

**2.3.2.C.** En cas de sanction émise par le casteur, il devra être transmis aux organisateurs les preuves de l'infraction commise par le ou les pilotes concernés.

**2.3.2.D.** La détection de ses messages se fera par toute dénonciation (par un membre ou non membre de la GTTU), sur la base d'une image claire faisant apparaître le PSN du ou des pilotes concernés.

**2.3.2.E.** Les sanctions appliquées seront déterminées selon le barème par le Pass Fairplay GTTU.

**2.3.2.F.** Ces règles s'appliquent à **tous supports de communication publics** tels que les réseaux sociaux, plateforme vidéo (liste non exhaustive). Les messages privés ne sont pas concernés, dans la limite du respect.

**2.3.2.G.** Ces règles s'appliquent également à une séance d'essais qualificatifs.

## 2.3.3. Comportement envers un membre de l'organisation

**2.3.3.A.** Un membre de l'organisation peut être un organisateur direct, un commissaire, un gestionnaire de classement ou tout membre de l'organisation de près ou de loin.

**2.3.3.B.** Il est strictement interdit de contester publiquement une sanction émise par l'organisation d'un event ou championnat en public. L'organisateur devra fournir dans son règlement particulier un moyen de communication privé à cet effet et répondre aux messages reçus.

**2.3.3.D.** La détection de ses messages se fera par toute dénonciation (par un membre ou non membre de la GTTU), sur la base d'une image claire faisant apparaître le PSN du ou des pilotes concernés.

**2.3.3.E.** Les sanctions appliquées seront déterminées selon le barème par le Pass Fairplay GTTU.

**2.3.3.F.** Ces règles s'appliquent à tous **supports de communication publics** tels que les réseaux sociaux, plateforme vidéo (liste non exhaustive). Les messages privés ne sont pas concernés, dans la limite du respect.

## 2.3.4. Comportement en message privés

**2.3.4.A.** Les messages privés sont un espace de liberté totale a une exception près :

**2.3.4.A.a.** S'il est porté à la connaissance de GTTU des insultes par message privés a un organisateur, host ou membres de l'organisation, à la suite d'une course ou à une sanction, ce cas de figure ferait passer ces messages pour une insultes publiques, donc tombant sous le coup de la sanction inhérente cette faute lourde définie par le détail des sanctions du Pass Fairplay GTTU.

**.3.4.A.a.** S'il est porté à la connaissance de GTTU des insultes par message privés à un autre concurrent consécutivement à une course, ce cas de figure ferait passer ces messages pour une insultes publiques, donc tombant sous le coup de la sanction inhérente cette faute lourde définie par le détail des sanctions du Pass Fairplay GTTU.

## 3. Organisateurs

### 3.1 Règlement particulier d'une épreuve

**3.1.1.** Le règlement particulier d'une épreuve est la référence technique (catégorie, durée de la course, usure, consommation...) et fixe quelques points sportifs (barème des pénalité, endroit de purge des pénalités du jeu...). Il ne peut aller en aucun cas contre le règlement sportif communautaire.

**3.1.2.** Le règlement particulier de chaque épreuve est fixé par les organisateurs et doit être disponible à la lecture pour les concurrents.

**3.1.3.** Il doit être clair afin d'être compréhensible par le plus grand nombre.

### 3.2 Conformité

**3.2.1.** Pour vérifier son règlement, l'organisateur peut éventuellement faire appel aux membres de l'union

---

## **3.3 Classification des courses**

---

**3.3.1.** Event : un event est une course unique (hors préqualification éventuelles)

---

**3.3.2.** Challenge : un challenge est une compétition comprenant au moins 4 courses

---