

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 2015

PREAMBULE

La FFSA organise le Championnat de France d'Endurance, composé de 4 épreuves. Les résultats de ces 5 épreuves font partie et comptent pour l'Euro Endurance Série.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 la FFSA a confié l'organisation du Championnat de France d'Endurance à KMO, 17, rue Gambetta, BP 202, 93100 Montreuil, Tél : +33 (0)1.48.58.90.90), « opérateur » du Championnat de France d'Endurance.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA

1.2. Calendrier 2015

Date	Circuit	Appellation
1 ^{er} mai	Mer	6 Heures du Centre
6 juin	Anneville	6 Heures de Rouen
20 septembre	Laval	6 Heures de la Mayenne
7 et 8 novembre	Angerville	2 x 3 heures de l'Armistice

KMO et la FFSA se réservent le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES (HORS 12 HEURES)

1.3.1 Les horaires seront envoyés aux équipages inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve.

1.3.2. Le contrôle administratif, la distribution et le marquage des pneumatiques se dérouleront le samedi de 9h à 12h. Le contrôle des extincteurs se déroulera le samedi de 9h à 17h.

1.3.3. La manifestation débutera le samedi à 9 h avec les essais libres. Possibilité de roulage le vendredi après-midi (droit de piste à discrétion de l'organisateur). Entre le lundi précédant la manifestation et les essais non officiels du vendredi, aucun roulage, même de location, ne sera autorisé sur le circuit aux membres des équipes engagées dans l'épreuve.

1.3.4. Les essais chronos se dérouleront le jour de la course.
Les épreuves en semi-nocturne feront l'objet d'un horaire spécifique.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement technique du matériel et le contrôle vestimentaire auront lieu le samedi entre 14h30 et 17h30. Les épreuves en semi nocturne feront l'objet d'un horaire spécifique.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France sera ouvert à tout pilote de plus de 15 ans où atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année 2015, détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité, délivrée par la FFSA, et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence internationale délivrée par une ASN étrangère. Sauf pour les pilotes des catégories Nationale, X30 Access et KFS où l'âge pourra être de 14 ans au cours de l'année 2015. Le Championnat de France d'Endurance sera ouvert à tout pilote handisport à partir de 15 ans ou

atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année 2015, détenteur d'une licence nationale Karting "Pilote concurrent conducteur handisport" ou une licence internationale, avec justificatif médical.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1 Le maximum d'équipages admis dans chacune des épreuves sera fonction de la capacité de chaque circuit (Article 3 du RSN). Ces équipages seront composés de 2, 3 ou 4 pilotes.

Les pilotes étrangers pourront participer aux épreuves du Championnat de France mais ne seront pas classés.

3.2.2 Les équipages inscrits pour la totalité du Championnat de France seront retenus en priorité. Pour les engagements à une épreuve, ils seront retenus selon l'ordre d'arrivée chez l'opérateur, dans la limite des places disponibles.

- les 48 premières équipes du classement EE 2014 seront prises en priorité dès lors qu'elles s'inscrivent pour l'intégralité du Championnat de France.

3.2.3 Avant le départ, dans le cas de forfait d'équipages engagés, il pourra être fait appel à des équipages suppléants présents sur le terrain.

3.3. INSCRIPTIONS

3.3.1 Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur KMO (17, BP 202 Rue Gambetta 93100 Montreuil. Tél. : +33.01.48.58.90.90) une demande d'inscription selon le modèle établi, au moins 15 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer. L'engagement pour une épreuve est fixé à **410 € TTC**. L'engagement à la totalité du Championnat de France est fixé à **1 395 €**. Possibilité de fractionner le règlement en deux fois. Les chèques devront obligatoirement être joints au formulaire d'inscription.

3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, les laissez-passer et l'emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat de France.

Seules des servitudes (camping, électricité, eaux, etc...) pourront être facturées en supplément par l'organisateur.

3.3.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

3.4.5 Règlement particulier (voir ultérieurement)

ARTICLE 4. MATERIEL ET EQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Le matériel admis reprend

- **Groupe 1** : KF, 125cc sans boîte approuvé CIK.
- **Groupe 2** : Les Coupes de Marque 2 temps agréées FFSA et/ou approuvées CIK (Rotax Max, X30 Senior, Super Rok etc.) ainsi que le KF 4 **avant 2015**.
- **Groupe 3** : Les catégories Nationale, KFS 100 cc, Rok, X30 Junior.
- **Groupe 4** : Moteurs 4 temps (SA 250 28ch).

4.1.2. Généralités, identification, plombage :

Chaque équipage disposera d'un châssis et de deux moteurs identifiés, qui pourront être de marque identique ou différente, mais de même catégorie.

Seul le cadre pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation du cadre par les Commissaires Techniques et autorisation des Commissaires Sportifs.

Les moteurs "Coupe de Marque" devront être plombés par l'un des professionnels agréés par l'organisateur de la « Coupe de Marque » et figurant dans son règlement spécifique. Ce plombage devra interdire tout démontage moteur.

4.1.3. Moteurs :

Tous les moteurs devront être d'une cylindrée de 125 cc maximum sauf moteur 4 temps

- **KF 2** : Moteurs 125 cc selon la réglementation KF1 à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

- Carburateur libre à venturi de **diamètre 24 mm maxi** ou à cuve diamètre maxi. de 30 mm.
 - Boite à clapets homologuée avec le moteur : réglementation KF2.
 - Echappement homologué avec le moteur : réglementation KF2.
 - Allumage homologué : réglementation KF 2 (régime limité à 15000 tr/min).
 - Volume de la chambre de combustion : réglementation KF2 min: 9 cc suivant la méthode B.
 - Pompe à eau à l'extérieur autorisée.
 - Possibilité de changer de joints ou en apporter de nouveau sur le Rotor de l'allumage.
- **KF4** : suivant réglementation générale du KF4 à savoir :
- les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine.
 - volume minimum de la chambre de combustion : 9 cc suivant la méthode B.
 - limitation du régime moteur à 14000 tr/m maxi.
 - carburateur à cuve de diamètre 30 mm maxi.

- **Catégorie Coupes de Marque**

Les moteurs de marque Rotax Evo Max et Rok DVS agréés concourront au classement général et non dans le GP2. Ils devront répondre aux caractéristiques de la fiche d'identification du constructeur. Toutefois ils peuvent répondre aux points spécifiques de l'endurance (adaptation du démarreur sur le moteur, clapets renforcés autorisés).

Moteur selon la réglementation de la Coupe de Marque en référence à l'article 4.1.1.
à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

- **Catégorie Nationale, KFS 100cc (Groupe 3)** :
Moteurs suivant la réglementation FFSA ou CIK.
- Moteurs 4 temps 28 chevaux, régime 11500 tours et injection.
- Moteurs électriques : obligation d'un bruiteur.

Points spécifiques à l'endurance pour toutes les catégories (Groupe 1 et Groupe 2) :

4.1.4. Châssis/carrosserie :

Normes CIK/FIA 2006 à 2012.

Définition du châssis : aucun élément extérieur ne doit dépasser le spoiler avant et les protections des roues arrière.

Les protections des roues arrière et les carrosseries latérales ne doivent pas dépasser les roues arrière.

Les freins avant restent autorisés dans tous les karts sauf ceux du GP3.

Dans le respect de l'article 1.1 du RTN, il est rappelé qu'il est autorisé de renforcer divers points du châssis et de monter des éléments de freinage de marques différentes.

Moteurs : toutes les homologations avant 2013 (sauf 100cc et SA 250 35 CH) restent autorisées.

4.1.5. Embrayage libre

Dans la voie des stands, un démarreur extérieur peut être utilisé mais seulement à l'intérieur du stand.

4.1.6. Faisceau électrique :

Le faisceau électrique doit rester d'origine, connectique comprise. Tolérance : le circuit basse tension pourra être prolongé par 2 fils (un plus, un moins) entre la batterie et l'extrémité du faisceau d'origine coté batterie. Une prise d'accouplement rapide pourra être incluse.

De plus et plus particulièrement pour les challenges de marque :

- Bougie : marque libre suivant le règlement national.
- Capuchon de bougie : marque libre.
- Batterie : marque libre (sèche).

4.1.7. Réservoir et radiateur :

Réservoir standard de karting régulièrement commercialisé, à bouchon vissé.
Le ravitaillement en carburant par changement de réservoir est obligatoire.
- Ecran de radiateur autorisé dans le respect de l'article 21.3. du RTN.

4.1.8. Poids

Le poids minimum devra être conforme au règlement à tout moment de l'épreuve.
Définition : le poids minimum kart-pilote est égal à pilote équipé + châssis sans réservoir.
Poids minimum:

GP 1	162 kg
GP 2	165 kg
GP 3	150 kg
GP 4	168 kg

Au sein d'une même équipe, chaque pilote devra porter sur le bras gauche de sa combinaison un galon d'une largeur minimale de 15 mm, selon le code couleur défini ci-dessous :

- Jaune pour le pilote le plus léger
- Orange
- Bleu
- Rouge

4.1.9. Lest :

Le lest éventuel peut être de deux sortes :

4.1.9.1. Fixe :

Fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés.
Il conviendra de prévoir pour chaque vis de fixation du lest un trou accessible de 3 mm minimum.

4.1.9.2. Amovible :

Le lest amovible sera composé d'une, deux ou trois plaques de 3,3 kg chacune, soit un total de 9,9 kg.

4.1.9.3. Enregistrement d'un pilote utilisant du lest amovible :

Pour l'enregistrement du matériel, les équipes devront inscrire sur les feuilles d'enregistrement techniques :

- le nombre de gueuses embarquées par chaque pilote (0, 1, 2 ou 3),
et l'identification des pilotes pourrait se faire suivant la couleur du brassard.
- La feuille d'enregistrement est sous l'entière responsabilité du pilote, concurrent ou tuteur.

Une pesée de contrôle sera effectuée lors de cet enregistrement.

4.1.9.4. Sanction pour les équipages utilisant du lest amovible, ne respectant pas le règlement :

Le contrôle, sans tout ou partie de son lest, d'un pilote ayant déclaré utiliser son lest amovible, pourra entraîner la mise hors course de son équipage sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Le mélange utilisé pour la compétition est fourni directement par le concurrent (voir article 10 du RTN). Toutefois, une station unique pourra être choisie par l'organisateur.

L'essence devra être de la SP 98 sans plomb.

4.2.2. Pneumatiques

Chaque équipage disposera, par épreuve, de pneus slick (3 avant - 3 arrière) **en GP2 et GP3 et 4 avant et 4 arrière en GP1**, ainsi que de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre sauf épreuve au-delà de 8 heures de course qui aura son règlement particulier.

La marque et le type de pneus seront identiques pour toutes les catégories admises dans le Championnat de France. Les pneus de course (slick) devront impérativement être les pneus vendus sur place par l'opérateur KMO.

Les pneus slicks seront tirés au sort. Le tirage au sort sera effectué par l'organisateur, fournisseur de la catégorie et sous sa responsabilité. L'attribution se fera pendant les enregistrements administratifs le samedi de 9h à 12h. Les concurrents devront impérativement faire marquer leurs pneus dès leur attribution, à la sortie du camion du manufacturier. Seuls les pneus achetés le jour même pourront être marqués et utilisés en course.

Tout pneu utilisé en course, pneus pluie inclus, doit impérativement être marqué sur les deux flans et à l'intérieur au numéro du kart. Aucun pneu ne pourra être marqué après la clôture des enregistrements techniques, sauf avis contraire de l'organisation (Commission Technique ou Sportive).

Il est de la responsabilité des équipes de faire marquer et de vérifier le marquage des pneus, avant le début de la course.

Référence des pneumatiques :

Pneus slick : Le Cont LH03 endurance

Pneus pluie : Le Cont LH06W endurance

4.2.3. Huiles de mélange :

Seules les huiles homologuées CIK/FIA de l'année en cours sont autorisées.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1.1. L'opérateur attribuera, à chaque équipage, 3 numéros de course et 3 plaques du numéro, sur lesquelles le nom de l'équipe (situation géographique) devra figurer, la 4^{ème} plaque (sur un des côtés) servant à l'identité nationale par un drapeau (côté extérieur).

4.3.2. Les plaques numéros, les numéros et les identifications seront fournis par l'opérateur et pourront inclure une publicité obligatoire.

- Fond rouge et chiffres blancs : GP1
- Fond bleu et chiffres blancs : GP2
- Fond vert et chiffres blancs : GP3

ARTICLE 5. PUBLICITE

- 5.1. Les pilotes auront la possibilité d'apposer des publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA et l'opérateur ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, toute équipe se verra infliger une amende de 100 €. **Chaque pilote devra arborer sur sa combinaison la broderie de l'Euro Endurance Série.**
- 5.2. Chaque équipe pourra poser une banderole sur le circuit aux places réservées par l'opérateur. Cette publicité ne pourra rentrer en concurrence avec les annonceurs de l'Euro Endurance Série ou du Championnat de France et/ou du circuit.
- 5.3. Chaque équipage doit être identifié par le nom d'une région, d'un département, d'une ville ou d'un club et pourra éventuellement y acoler le nom d'un partenaire.
- 5.4. Les équipes devront faire un effort d'uniformité dans la présentation de leurs combinaisons et de leurs karts.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

Des essais libres se dérouleront le samedi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures.

Cas particuliers

Lors des épreuves en semi nocturne, où le départ de la course est fixé le samedi à 18 heures, les essais libres se dérouleront le vendredi de 13h30 à 18h30 et le samedi de 9 heures à 12 heures et de 13h30 à 16h30. Toutefois, KMO se réserve le droit de modifier les horaires.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs (sanction d'absence 150 €).

L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le dimanche matin ou le samedi après-midi pour les épreuves en semi nocturne (ou le vendredi après-midi pour une 24 Heures), sur une durée de 10 minutes avec toutes les équipes engagées en 4 qualifications (Q4, Q3, Q2 et Q1), en changeant de pilote à chaque qualification de 10 minutes (voir règlement particulier).

En cas d'incident pendant les **essais chronométrés**, le kart en panne devra être ramené en parc d'assistance (parc fermé) et pourra rejoindre son stand quand tous les karts seront pesés. Après les pesées de tous les concurrents, les karts pourront regagner leurs stands.

Aire de réparation pendant les essais chronométrés : tout changement de pièces est interdit, sauf remplacement de la bougie.

PROCEDURE DE PESEE DANS LE PARC D'ARRIVEE (ASSISTANCE)

A l'issue des essais chronométrés, les karts seront pesés et resteront en parc assistance jusqu'au dernier kart pesé.

Toute intervention mécanique dans le parc assistance départ est interdite, sauf la pression des pneumatiques.

Seules des interventions en rapport avec la sécurité pourront être effectuées après autorisation du Délégué Technique FFSA.

7.3.2 Procédure départ

L'accès à la pré-grille sera fermé 5 minutes avant le départ. Tout concurrent en retard partira de l'allée des stands après le baisser du drapeau plus 6 secondes.

7.3.2.1 Tour de formation

Lors des **tours de formation** du départ, un équipage pourra rentrer à son stand pour toutes interventions et pourra reprendre la piste seulement après le départ donné + 6 secondes.

7.3.2.2 Ligne Rouge

Lors du tour de formation, un pilote peut rejoindre sa position initiale avant le passage sur la ligne rouge.

7.3.2.3 Départ

Au départ un pilote doit laisser un écart visible avec le kart qui le précède.

Tout manquement à ces règles sera pénalisé.

7.3.3. Course

La durée de chaque épreuve sera de 6 heures (possibilité de 5 heures, 2 fois 3 heures, 2 fois 200 km ou 500 km), avec un minimum de 8 relais avec changement de pilote (le départ de la course n'est pas considéré comme un relais). Exemple (schéma théorique) : concernant une épreuve au-delà de 6 heures, il faudra se référer à son règlement particulier.

Suite à l'arrêt de la course et dans l'impossibilité de repartir :

Départ	1er relais	2ème	3ème	4ème	5ème	6ème	7ème	8ème
y	x	y	x	y	x	y	x	y

- La durée d'un relais est limitée à **40 MINUTES** maximum pour toutes les épreuves (sauf règlement particulier).
- Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer moteur arrêté.
5 minutes avant l'arrivée (panneau présenté par le Directeur de Course) les changements ne seront plus autorisés et l'accès au stand ne sera plus possible.
- En cas de panne lors des 5 dernières minutes de course, le kart devra être ramené au parc fermé.

- A l'issue du temps réglementaire, le tour entamé sera poursuivi et comptabilisé jusqu'au passage sur la ligne du dernier de ce tour. Le drapeau à damier sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.
- Le classement de la course sera déterminé par le nombre de tours effectués. L'arrêt de la course sera au baissé du drapeau.
- Pour les courses semi-nocturnes, les éclairages seront obligatoires.

7.3.4. Ramassage des karts

Les karts en panne sur la piste seront ramenés au stand, sans utilisation de matériel de transport, par 3 personnes maximum, le pilote et 2 mécaniciens ou chef de stand, et cela dans le respect des règles de sécurité, hormis si le pilote est une femme, auquel cas un 3ème mécanicien pourra être autorisé.

Lors d'un incident ou panne sur la piste d'un équipage handisport, le pilote en fauteuil pourra être rapatrié par une personne licenciée FFSA avec le fauteuil roulant et 2 mécaniciens seront autorisés à ramener le kart au stand. Donc 3 personnes pourront partir simultanément des stands dont une avec le fauteuil roulant. Lors de cette intervention, il sera appliqué la procédure SLOW (Art.7.3.6.1 Drapeau Slow du règlement EE 2015).

7.3.5 Ravitaillement

Dans la voie des stands, toute intervention mécanique est interdite sauf changement de réservoir, pression, bougie, changement de batterie et graissage de la chaîne et seuls 4 mécaniciens pourront intervenir devant les stands. Toute autre intervention mécanique devra s'effectuer dans les stands où le nombre d'intervenants n'est pas limité. Pour le ravitaillement d'essence, un tapis de sol de 60 cm x 40 cm minimum est imposé.

Lors du ravitaillement et du changement de pilote pour les équipes handisport ayant des pilotes en fauteuil roulant, il est admis d'avoir deux karts identiques, afin de faciliter le changement de pilote ainsi que d'effectuer le changement de réservoir en toute sécurité. Le pilote prêt dans le 2ème kart devra attendre l'arrêt total du 1er kart à son stand et devra effectuer la mise en place du transpondeur avant de reprendre la piste.

7.3.6 Arrêt de course ou suspension

7.3.6.1 Drapeau Slow : en cas d'accident quelconque, la Direction de Course pourra mettre le drapeau slow sur la tête de la course. Durant ce drapeau, les concurrents pourront ravitailler et reprendre la piste mais en dernière position du peloton.

7.3.6.2 Drapeau rouge : s'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident, pour des raisons de sécurité ou pour toute autre raison, un drapeau rouge immobile sera déployé par le Directeur de Course et simultanément, le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signalisation, indiquant que la course est arrêtée.

a/ Si moins de 30 % de la course est effectué :

La course sera courue à nouveau et le premier départ déclaré nul et non avenu.

b/ Si de 30 % à 60 % de la course est effectué :

Attribution de 50% des points et le résultat sera donné par ordre final à la fin du tour précédent La suspension. *Cependant, si la course peut être reprise, la durée de la nouvelle course sera égale à la différence entre le temps prévu et le temps déjà accompli.*

c/ Si plus de 60% de la course est effectué :

Course déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

7.3.7 Panneau 5 tours ou 5 minutes

Lors de toutes les épreuves d'endurance (sauf règlement particulier) 5 minutes ou 5 tours avant l'arrivée signalée par le panneau du Directeur de Course, l'entrée des stands et la sortie des stands seront fermées. Il est bien entendu que si une équipe est rentrée avant la présentation du panneau 5 tours ou 5 mn, cette équipe pourra ressortir des stands et reprendre la piste. Autrement, toutes les équipes qui tomberont en panne après la présentation du panneau 5 minutes ou 5 tours, doivent se rendre automatiquement en parc fermé. Pour le non- respect de ce point de règlement, la Commission Sportive appliquera la pénalité prévue.

ARTICLE 8. PENALITES

Les pénalités «stop and go» seront effectuées à l'endroit déterminé par le Directeur de Course lors du briefing et seront décidées par le Collège des Commissaires Sportifs sur proposition de la Direction de Course ou des Commissaires Sportifs.

- Non-respect de la procédure de départ : 5 minutes.
- Non-respect de la configuration du circuit : 3 minutes (stop and go) ou un passage dans les stands.
- Non-respect des 8 relais : 10 tours.
- Couper le circuit moteur en marche pour regagner le stand : 5 minutes (stop and go) ou hors-course.
- Entrée et sortie des stands non respectées : 5 minutes ou hors-course.
- Kart en panne ramené par plus de 3 personnes ou par un matériel de transport : 3 minutes (stop and go).
- Mécanique sur la piste * : 3 minutes (stop and go) (sauf changement de bougie).
- Ravitaillement sur la piste : 3 minutes (stop and go).
- Présence sur la piste d'un membre de l'assistance du pilote sans raison évidente : 3 minutes (stop and go).
- Vitesse excessive dans les stands : 1 passage par les stands sans arrêt (la notion de "vitesse excessive" sera laissée à l'appréciation des Commissaires Sportifs).
- Doubler sous un drapeau jaune : 3 minutes (stop and go).
- Non-respect de la sécurité, de l'environnement : 3 minutes (stop and go).
- Non-respect du temps de roulage : 1 passage par les stands sans arrêt (drive trough).
- Utilisation d'un démarreur extérieur hors des stands : 1 passage par les stands sans arrêt.
- Pneus non marqués : hors course.
- Non-respect de la réglementation technique : déclassement, hors course, ou exclusion de la Manifestation.
- Matériel non enregistré : hors course.
- Non-respect des officiels et comportement anti-sportif : stop and go, déclassement, exclusion de la manifestation, Commission Discipline.
- En fin de course dans l'impossibilité d'exécuter une pénalité en stop et go ou drive through, toute pénalité sera transformée en tour(1 minute ou 1 tour).

Il est toléré, en cas d'incident ou panne sur la piste, de se faire pousser par un mécanicien, celui-ci devant partir des stands.

- Kart en panne sorti du circuit par une autre sortie que celle prévu lors du briefing : 3 minutes.

Pour toutes infractions mineures et sur décisions des Commissaires Sportifs, une pénalité de passage dans les stands pourra être appliquée.

*Précision : il est considéré comme intervention mécanique l'usage d'un outil sur la piste, seule l'utilisation d'une clé à bougie est tolérée.

Pénalité de poids :

- de 0,100 gr à 1 kg au-dessous du poids : remise en conformité et 1 minute de pénalité. Pesée finale 1 place
- de 1 à 2 kg en dessous du poids : remise en conformité et 2 minutes de pénalité ou 2 places.
- de 2 à 3 kg en dessous du poids : remise en conformité et 3 minutes de pénalité ou 3 places.
- de 3 à 4 kg en dessous du poids : remise en conformité et 4 minutes de pénalité ou 4 places.
- de 4 à 5 kg en dessous du poids : remise en conformité et 5 minutes de pénalité ou 5 places.
- Supérieur à 5 kg : 1 minute par tranche de kg supplémentaire. 1 place supplémentaire par tranche de kg supplémentaire.
- supérieur à 10 kg : déclassé.

ARTICLE 9. BAREME D'ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

L'ensemble des équipages et des pilotes des groupes 1, 2 et 3 marqueront des points.

Chaque course donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	18 points au 8 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	1 point du 25 ^{ème} au dernier classé
22 points au 5 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}	
20 points au 6 ^{ème}	13 points au 13 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}	
19 points au 7 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}	

Cas particulier : lors d'une épreuve en deux parties telle les 2 X 3 Heures de l'Armistice ou lors d'une épreuve au-delà de 6 heures de course, un barème de points à mi-course sera attribué à l'issue de la mi-course.

9.2. CLASSEMENT PAR EQUIPAGE

Lors de chaque épreuve du Championnat de France, un classement sera édité, dans lequel figureront le nom des pilotes et la catégorie dans laquelle sont inscrits les équipages. A l'issue de la saison, seule l'équipe en tête du classement final, tout matériel confondu, remportera l'un ou l'autre titre.

Chaque équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante : le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la dernière épreuve les départagera.

Si aucun départage ne peut être effectué, ces équipages seront considérés comme ex æquo.

Le classement final de l'Euro Endurance Série et du Championnat de France se fera sur la totalité des résultats. Une équipe pourra changer de pilote à son gré, mais seuls les 4 pilotes ayant participé à 50% des épreuves dans la même équipe seront retenus dans le classement final.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. REMISE DES PRIX

A l'issue de chaque épreuve, les trois premiers équipages classés, ainsi que les trois premiers équipages des catégories Coupe de Marque, se rendront au podium ou une coupe leur sera remise.

Une coupe supplémentaire sera remise au Team Manager de l'équipe gagnante.

L'équipage Champion de France sera invité à la remise des prix FFSA.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque épreuve, et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers équipages classés, ainsi que le premier équipage de la catégorie Coupe de Marque, seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée, avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différentes interviews.

ARTICLE 11. PROMOTION

11.1 Caméra

Il pourra être autorisé **deux** caméras adaptées lors des essais et de la course après l'aval de l'opérateur KMO. Cette mise en place ne pourra se faire que dans un but d'effectuer des images pour la promotion de notre sport. En aucun cas ces images ne pourront être utilisées dans le cas d'un fait de course, accident ou tout autre incident durant l'épreuve contre ou pour les officiels.

ARTICLE 12. EVOLUTION OU CHANGEMENTS DES POINTS DU REGLEMENT

- 12.1 Les divers points du règlement nommés peuvent être modifiés durant la saison dans l'intérêt sportif ou technique.