

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 2012

PREAMBULE

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

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA confie l'organisation du Championnat de France d'Endurance à Kart Mag Organisation – KMO (17 rue Gambetta, BP 17, 93100 Montreuil, Tél. +33 (0) 1 48 58 90 90). A ce titre, KMO est nommé « 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. Ce Championnat de France se déroulera en une série de 5 épreuves :

6 Heures de Picardie	Abbeville (80)	18 mars
6 Heures du Centre	Mer (41)	21 avril
6 Heures de la Mayenne	Laval (53)	24 juin
6 Heures de Rouen	Rouen (76)	20 octobre
2 x 3 heures de l'Armistice	Angerville (91)	10 et 11 novembre

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

1.3. HORAIRES

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 précédent 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.

1.3.5. 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. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France Endurance sera ouvert à tout pilote de plus de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année 2012 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 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 2012.

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 28 du RSN). Ces équipages seront composés de 2 , 3 ou 4 pilotes.

Les équipages étrangers pourront participer aux épreuves du Championnat de France mais ne pourront pas être classés.

- 3.2.2 Les équipages inscrits pour la totalité du Championnat de France Endurance 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 2011 seront pris en priorité dès lors qu'ils 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.
Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque, à l'ordre de KMO de :
 - **380 € TTC**, représentant l'engagement à une épreuve
 - **1292 € TTC** représentant l'engagement à la totalité du Championnat de France.
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 emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat de France.
Seule des servitudes (camping,électricité,eaux etc...)pourront être facturée 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

Le matériel admis reprend

- Groupe 1 :** Les Catégories Fédérales : KF et 125cc sans boîte approuvé CIK.
Groupe 2 : Les coupes de Marque 2 temps agréées en 2012 par la FFSA et approuvés CIK (Rotax Max,X30,Super Rok etc) ainsi que le KF4
Groupe 3 : La Catégorie Nationale , KFS 100 cc, Rok, X30 Access.
Groupe 4 : Moteurs 4 temps (SA 250 28 ch).

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 des Commissaires Sportifs.

Les moteurs "Coupe de Marque" devront être plombés par l'un des professionnels désignés 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 :

- **KF2** : Moteurs 125 cc selon la réglementation *KF1* à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

- Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon, avec deux vis de réglage.
- Boîte à clapets homologué avec le moteur: réglementation KF2.
- Echappement homologué avec le moteur: réglementation KF2.
- Allumage homologué: réglementation KF 2 (régime limité à 15000 trs/mn).
- Volume de la chambre de combustion: réglementation KF2 min: 9 cc suivant la méthode B
- pompe à eau à l'extérieure autorisée

- **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 14000tr/m maxi
 - carburateur à cuve de diamètre 30 mm maxi

- **Catégorie Coupes de Marque**

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 de 3) :**

Moteurs suivant la réglementation FFSA ou CIK

Moteurs 4 temps 28 Chevaux maxi, régime 11500 tours et injection

4.1.4. Châssis/carrosserie :

Normes CIK/FIA 2002, 2003, 2006 et 2012

Dans le respect des articles 1.3 du RTI et 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 homologations avant 2012 (sauf 100cc et SA 250 35 CH) restent autorisées

4.1.5. Embrayage :

Libre. Il devra cependant conserver sa fonction d'embrayage :

Le moteur doit pouvoir être démarré sans éléments extérieurs et tourner sans caler, kart arrêté. L'enclenchement de l'embrayage doit s'opérer à 5000 t/mn maximum et provoquer l'avancement du kart pilote à bord.

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 .
- 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	165 kg
▪	GP 2	165 kg
▪	GP 3	150 kg
▪	GP 4	168 kg

Au sein d'une même équipe, chaque pilote devra porter sur son 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. Inamovible :

Fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés. Chaque vis de fixation devra pouvoir être scellée par les commissaires techniques dès le début de l'épreuve. Il conviendra de prévoir pour chaque vis de fixation du lest un trou accessible de 3 mm minimum

4.1.9.2. Amovible :

Le système de fixation devra être fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelle large et écrous freinés.

Deux emplacements sont possibles sous réserve de ce qui suit :

- Un système de fixation monté sur le cadre sera en position horizontale avec les plaques de plomb guidées par deux axes et verrouillées, au minimum, avec une goupille « Beta » de 20 mm de diamètre pour chaque axe et tangente à la dernière plaque.

- Un ou (des) systèmes de fixation montés sur le flanc ou dos du baquet sera (seront) en position verticale/tangente et ne devra (devront) porter qu'une seule plaque de plomb de 3,3 kg guidées par deux axes et verrouillées par une bride passant par ces deux axes. Cette bride sera arrêtée sur l'axe supérieur et sécurisée avec une goupille « Beta » de 20 mm de diamètre à l'axe inférieur.

Le pilote embarquant un lest amovible ne pourra pas prendre la piste sans la parfaite mise en place du verrouillage et de la goupille.

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

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),
- la couleur du brassard de chacun des pilotes
- Chaque équipe est responsable des éléments notés sur sa feuille enregistrement.

Une pesée de contrôle sera effectuée lors de cet enregistrement

4.1.9.4. Contrôle d'un pilote utilisant du lest amovible

Le code couleur permettra aux commissaires de stand de contrôler si le ou les lests embarqués correspondent à la couleur portée par le pilote.

4.1.9.5. 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.

4.2.2. Pneumatiques

Chaque équipage disposera, par épreuve, de pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

La marque et le type de pneus seront identiques pour toutes les catégories admises dans le Championnat de France Endurance. 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 09h 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 par l'organisation (commission technique où 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 KW endurance

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. 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 cotés) servant l'identité nationale par un drapeau (côté extérieur)

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

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 €.

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 où 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 accoler le nom d'un partenaire.

5.4. Présentation

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 sono métriques se dérouleront le dimanche matin ou le samedi après-midi pour les épreuves en semi nocturne (ou le vendredi après-midi pour une 12 où 24 Heures) sur une durée de 10 minutes avec toutes les équipes engagées sauf une 12 où 24 heures en 4 qualifications (Q4, Q3, Q2 et Q1) en changeant de pilote à chaque qualification de 10 minutes (voir règlement particulier).

PROCEDURE DE PARC FERME

A l'issue des essais chronométrés, les karts resteront en parc assistance départ, pour être placés ensuite directement en pré-grille.

Toute intervention mécanique dans le parc assistance départ est interdite.

Seules des interventions en rapport avec la sécurité pourront être effectuées après avoir reçu l'accord du délégué technique FFSA.

Les compléments d'essence sont interdits pendant toute cette période.

7.3.2 Procédure départ

En cas d'incident pendant les **essais chronométrés** (sauf 24 heures karting) le kart en panne devra être ramener en parc fermé et pourra rejoindre son stand pour réparation après le départ donné par le directeur de course .

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 de la ligne rouge.

7.3.2.3 Départ

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

Tous manquement à ces règles sera pénalisé.

7.3.3. Course

Hormis les 24 heures, la durée de chaque épreuve sera de 6 heures (possibilité de 5 heures, 2 fois 3 heures, 2 fois 200 kms ou 500 kms), avec un minimum de 7 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.

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

- o La durée d'un relais est libre pour toutes les épreuves.
- o Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer moteur arrêté.
- o 5 minutes avant l'arrivée (panneau présenté par le directeur de course) les changements ne seront plus autorisés.
- o 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 damiers sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.
- o Pour les courses semi-nocturne ,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 où le pilote soit une femme, dans lequel cas un 3ème mécaniciens pourra être autorisé.

7.3.5 Ravitaillement

Dans la voie des stands,toutes interventions mécaniques avec outil devront s'effectuer avec 4 mécaniciens intervenant maximum. Dans les stands le nombre d'intervenant n'est pas limité. Pour le ravitaillement d'essence il devra être imposé sur un tapis de sol de 60 cm x 40 cm minimum. Il n'est autorisé devant les stands seulement le changement de pilote ,graisage (sur le tapis) ,changement de bougie et de la batterie.

7.3.6 Arrêt de course

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident, pour des raisons de sécurité ou pour tout 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.

Suite à l'arrêt de la course :

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

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

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 l'arrêt.

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 où 5 minutes

Lors de toutes les épreuves d'endurance((sauf règlements particulier) 5 minutes ou 5 tours avant l'arrivée signalés par le panneau du directeur de course ,l'entrée des stands et la sortie des stands sera fermé. Il est bien entendu que si une équipe est rentrée pour une quelque raison qu'il soit 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 où 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) où un passage dans les stands.
- Non-respect des 7 relais : 10 tours.
- Couper le circuit moteur en marche pour regagner le stand : 5 minutes (stop and go) où hors-course.
- Entrée et sortie des stands non respectées : 5 minutes où 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 minute (stop and go) (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)
- Tricherie dans les pneus : hors course.
- Pneus non marqués : hors course.

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 prévu lors du briefing : 3 minutes

Pour toutes infractions mineurs et sur décisions des commissaires sportifs,une pénalité de passage dans les stands pourra être appliqué

***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**
- **de 1 à 2 kg en dessous du poids : remise en conformité et 2 minutes de pénalité**
- **de 2 à 3 kg en dessous du poids : remise en conformité et 3 minutes de pénalité**
- **de 3 à 4 kg en dessous du poids : remise en conformité et 4 minutes de pénalité**
- **de 4 à 5 kg en dessous du poids : remise en conformité et 5 minutes de pénalité**
- **supérieur à 5 kg : 1 minute 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 1er	18 points au 8ème	11 points au 15ème	4 points au 22ème
40 points au 2ème	17 points au 9ème	10 points au 16ème	3 points au 23ème
32 points au 3ème	16 points au 10ème	9 points au 17ème	2 points au 24ème
26 points au 4ème	15 points au 11ème	8 points au 18ème	1 point du 25ème au
22 points au 5ème	14 points au 12ème	7 points au 19ème	dernier classé
20 points au 6ème	13 points au 13ème	6 points au 20ème	
19 points au 7ème	12 points au 14ème	5 points au 21 ^{ème}	

Bonus ; Pour les épreuves avec le principe des 4 qualifications , 1 point seront attribués aux équipes qualifiées en Q2 et 2 points pour les équipes finissant en Q1

9.2. **CLASSEMENT PAR EQUIPAGE**

Lors de chaque épreuve du Championnat de France, un classement sera édité, dans lequel figurera 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 partage ne peut être effectué, ces équipages seront considérés comme ex æquo.

Le classement final 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 où 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.