



Règlement Sportif 2010

(Sous réserve d'approbation par le conseil mondial de la FIA)

SOMMAIRE

PREAMBULE : PRESENTATION DE LA SERIE LE MANS SERIES

ART 1	VOITURES ADMISES	ART 18	REPARATIONS ET OPERATIONS D'ENTRETIEN
ART 2	CARBURANT	ART 19	PERSONNES AUTORISEES SUR LA "ZONE DE TRAVAIL"
ART 3	ENGAGEMENTS	ART 20	AMENAGEMENT DES STANDS
ART 4	DISPOSITIONS GENERALES	ART 21	CHANGEMENTS DE PILOTE
ART 5	DISCIPLINE GENERALE ET SECURITE	ART 22	ARRET DES ESSAIS OU DE LA COURSE
ART 6	VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	ART 23	NEUTRALISATION DE LA COURSE : "SAFETY-CAR"
ART 7	VERIFICATIONS TECHNIQUES	ART 24	ARRIVEE
ART 8	PESEE	ART 25	CLASSEMENTS
ART 9	ESSAIS	ART 26	CONFERENCE DE PRESSE
ART 10	WARM-UP	ART 27	TROPHEES ET COUPES
ART 11	PARADE DES PILOTES	ART 28	INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS
ART 12	GRILLE DE DEPART	ART 29	SANCTIONS ET RECLAMATIONS
ART 13	PROCEDURE DE DEPART	ART 30	RELATIONS AVEC L'ORGANISATEUR ET COMITE DE LA REGLEMENTATION
ART 14	PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE	ART 31	COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF
ART 15	INFORMATIONS ET SIGNALISATION	ART 32	REGLEMENT PARTICULIER DE L'EPREUVE
ART 16	ARRETS AUX STANDS	ART 33	TEXTE FINAL
ART 17	RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)		

ANNEXE I	–ASSURANCES
ANNEXE II	–MARQUES ET DROITS
ANNEXE III	–ATTRIBUTION DES POINTS
ANNEXE IV	–PUBLICITE
ANNEXE V	–NUMEROS, DRAPEAUX, PUBLICITE, ORGANISATION ET CAMERAS EMBARQUEES
ANNEXE VI	–FACILITES POUR LES CONCURRENTS "LE MANS SERIES"
ANNEXE VII	–CARBURANT
ANNEXE VIII	–IDENTIFICATION DES STANDS
ANNEXE IX	–SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES

Préambule : Présentation de la Série "Le Mans Series"

Le Mans Series est une série d'épreuves d'endurance des catégories telles que définies ci-dessous. La série est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International et aux Règlements "Sportif" et "Technique" de l'Automobile Club de l'Ouest et du présent Règlement Sportif Le Mans Series.

En cas de contradiction entre ces différents textes, le Règlement Sportif Le Mans Series prévaudra.

La société LMEO, organisatrice de cette série, est domiciliée : 103, rue Lamarck – 75018 Paris – France

ART. 1 - VOITURES ADMISES

1.1 - Catégories "LE MANS" Prototype :

a/ Groupe "LM" P 1

b/ Groupe "LM" P 2

1.2 - Catégories "LE MANS" Grand Tourisme :

a/ Groupe "LM" GT1:

- Voitures conformes au règlement LMGT1 2009 de l'ACO (cf. cahier des charges ACO 2010) et à la fiche de variante option FIA décrivant le kit de performance.

- Voitures homologuées par la FIA avant le 31.12.2008, conformes au règlement GT1 2009 de la FIA et à la fiche de variante option FIA décrivant le kit de performance. Pour ces voitures, une fiche d'homologation ACO devra être remplie par le constructeur ou le préparateur et validée après inspection contradictoire effectuée par l'ACO. Le constructeur ou le préparateur devra régler à l'ACO tous les frais occasionnés par l'homologation de la voiture.

- Voitures conformes au règlement GT1 2010 de la FIA, possédant une fiche d'homologation FIA décrivant la voiture de course et homologuées conjointement par l'ACO et la FIA selon le règlement d'homologation FIA 2010. Le constructeur ou le préparateur devra régler à l'ACO tous les frais occasionnés par l'homologation de la voiture.

b/ Groupe "LM" GT2:

- Voitures conformes au règlement LMGT2 2009 de l'ACO (cf. cahier des charges ACO 2010).

- Voitures conformes au règlement GT2 2010 de la FIA, possédant une fiche d'homologation FIA décrivant la voiture de course et homologuées conjointement par l'ACO et la FIA selon le règlement d'homologation FIA 2010. Si des modifications spécifiques aux courses répondant aux règlements ACO devaient être apportées sur une voiture disposant de la nouvelle fiche d'homologation FIA, celles-ci devront être décrites sur une fiche additionnelle (Variante Option ACO) et validées par l'ACO après une inspection contradictoire éventuelle. Le constructeur ou le préparateur devra régler à l'ACO tous les frais occasionnés par l'homologation de la voiture.

- Voitures conformes au règlement GT2 2010 de la FIA, possédant une fiche d'homologation ACO décrivant la voiture de course et homologuées par l'ACO selon le règlement d'homologation FIA 2010. Des dérogations pourront être accordées par l'ACO pour permettre au modèle considéré de concourir dans la catégorie LMGT2 et d'être au niveau de performance des autres voitures. Pour ces voitures, une fiche d'homologation ACO devra être remplie par le constructeur ou le préparateur et validée après inspection contradictoire effectuée par l'ACO. Le constructeur ou le préparateur devra régler à l'ACO tous les frais occasionnés par l'homologation de la voiture.

1.3 – Catégorie "Formula Le Mans »

Voitures conformes au règlement technique Formula Le Mans 2010.

Note :

a/ Les **voitures de réserve** ne sont pas admises ;

b/ **L'éligibilité d'une voiture est de la responsabilité de l'A.C.O.** qui effectuera, pour les voitures nouvelles, une inspection technique **contradictoire** avant l'établissement de la fiche d'homologation.

c/ Les voitures utilisant des techniques considérées aujourd'hui comme non habituelles en compétition peuvent être admises **avec l'accord de l'A.C.O.** sur la base de règlements spécifiques afin de respecter l'équilibre des performances entre les voitures ;

d/ La décision de l'ACO, quant à la validation (ou non) de la fiche d'homologation, est une décision technique prise en dernier ressort, et par voie de conséquence, insusceptible de recours, par quelque partie que ce soit, devant quelque juridiction que ce soit.

e/ Les voitures GT1 et GT2 homologuées suivant les règlements de la FIA devront être conformes aux spécifications décrites dans les règlements techniques LMGT1 et LMGT2 du cahier des charges ACO 2010

ART. 2 - CARBURANT

2.1 - Installations : Cf. Règlements Techniques - Annexe A.

2.2 - Un seul carburant est délivré par l'Organisateur : Spécifications sur demande.
(Cf. Annexe VII du présent règlement)

2.3 – Chaque team doit se munir de fûts destinés à l'approvisionnement en essence auprès du fournisseur exclusif de l'Organisateur ; ce dernier ne mettant pas de fûts à disposition des concurrents.

2.4 – La quantité maximum d'essence autorisée par voiture dans chaque garage est de 400 litres.

ART. 3 - ENGAGEMENTS

3.1 - Demandes de participation :

Elles peuvent être adressées à l'Organisateur jusqu'à 1 mois avant l'épreuve à l'adresse suivante :
LE MANS SERIES 103, rue Lamarck - 75018 Paris - FRANCE

3.2 - Les documents originaux de la demande de participation doivent être adressés par courrier postal.

3.3 - Limitation :

L'organisateur se réserve le droit de refuser un engagement. (Cf. Article 74 du Code Sportif International).

Les essais privés sont interdits à tout concurrent (engagé à la saison ou s'engageant à la course) sur tous les circuits de la série et ce durant les 8 (huit) semaines précédant la course sur ces circuits (**sauf dans le cas de tests officiels organisés directement par l'Organisateur**). En cas d'infraction l'Organisateur de la série refusera au concurrent la participation à la course considérée. L'engagement éventuellement déjà payé ne sera pas remboursé.

3.4 – La composition de l'équipage définitif (2 ou 3 pilotes) devra être adressée à l'organisation au plus tard 10 jours avant la course. Toute modification après cette date – cas de force majeure uniquement – ne pourra être acceptée qu'avec l'accord du Collège des Commissaires Sportifs et uniquement jusqu'à la fin des vérifications administratives.

3.4.1) Au plus tard 10 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il souhaite participer, chaque pilote désirant rouler en catégorie LM P2 ou en Formula Le Mans doit transmettre son palmarès à Le Mans Series au moyen du formulaire disponible auprès de l'administration de Le Mans Series (demande par email : competition@lemans-series.com) faute de quoi il devra (par le biais du concurrent avec lequel il s'engage) s'acquitter d'un droit de 450 euros auprès de Le Mans Series pour participer. Les décisions concernant les catégorisations sont prises sous la responsabilité du Comité Sport de l'ACO. Le Comité Sport de l'ACO mandate le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve concerné pour catégoriser les pilotes qui s'annoncent avec leur palmarès une fois que l'Epreuve a commencé. Ceci aura lieu sous la supervision du Comité Sport, qui reste l'organe auquel tous les pilotes ont recours en première instance en cas de contestation. Les pilotes non classés par catégories ne pourront prendre part à une Epreuve. Une liste des engagés spécifique aux catégories LMP2 et Formula Le Mans sera publiée au plus tard 48 heures avant le début de l'Epreuve concernée.

3.4.2) Pour les catégories LM P2 et Formula Le Mans uniquement: définitions des catégorisations des pilotes :

A (ou Platine) : Pilote professionnel généralement reconnu comme pilote de notoriété sur la scène internationale, âgé de moins de 55 ans et répondant à au moins un des critères suivants:

- a détenu une Super Licence (de Formule 1) ;
- a remporté les 24 Heures du Mans ;
- a été pilote d'usine payé par un constructeur automobile ;
- a terminé parmi les 10 premiers au classement général en F3000, CART/Champcar, IRL ou GP2 ;
- s'est classé parmi les 6 premiers au classement général d'une série internationale de F3 (British-Euro F3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces International (Exemple : World Series by Renault) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme professionnel par le Comité Sport.

B (ou Or) : Pilote semi-professionnel de séries internationales ou s'étant distingué en Championnats nationaux et répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote répondant aux critères de la catégorie A (platine) mais âgé de 55 à 59 ans ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série internationale secondaire pour monoplaces (A1 GP, Renault V6, FR2000 international,...) ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général d'une série nationale pour monoplaces (F3, FR2000,...) ;
- a remporté une série de premier niveau pour monoplaces (F-Ford, F-BMW; F-ZIP, Autosport Academy,...) ;
- a terminé parmi les 3 premiers du classement général de la Porsche Supercup ;
- a remporté une série nationale ou internationale organisée par un constructeur (Porsche, Seat, Peugeot, Renault,...) ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus peuvent être considérées comme Or par le Comité Sport.

C (ou Argent): pilote amateur répondant à au moins un des critères suivants :

- pilote âgé de moins de 30 ans et ne répondant pas aux critères des catégories A (Platine) et B(Or) ;
- pilote répondant aux critères de la catégorie platine mais âgé de 60 ans ou plus ;
- pilote ayant figuré à la 1^{ère} place du classement général de Championnats nationaux ou de séries internationales en association avec un pilote professionnel ;
- pilote ayant remporté une série pour pilotes non professionnels (Ferrari Challenge, Maserati Trofeo, Lamborghini Supertrophy,...) ;
- pilote ayant couru dans une série pour monoplaces pendant une saison complète.

D (ou Bronze) : pilote amateur. Tout pilote ayant eu sa première licence internationale après l'âge de 30 ans et n'ayant pas d'expérience ou ayant participé épisodiquement en monoplace.

3.4.3) Rectification :

Tout pilote a le droit de demander au Comité Sport que sa catégorisation soit rectifiée au plus tard 7 jours avant le début de la première Epreuve à laquelle il participe avec toutes les justifications et documents nécessaires. A défaut de justification, la demande ne sera pas examinée.

3.4.4) Pour la catégorie LMP2 uniquement, règle de composition des équipages découlant des catégorisations des pilotes : un équipage de 2 ou 3 pilotes doit être composé au minimum d'un pilote Argent ou Bronze

3.5 - Concurrents sélectionnés par le Comité de Sélection et invités à participer aux Essais Libres.

Comité de sélection:

- M. Jean-Claude Plassart

- M. Daniel Poissenot

- M. Patrick Peter

Critères de sélection:

a/ Les critères suivants sont à la discrétion du Comité de Sélection.

b/ Liste non exhaustive et sans ordre de priorité.

- Notoriété du concurrent (constructeur, équipe assistée par un constructeur, équipe privée de renom, écurie privée) • Participation(s) aux "24 Heures du Mans" • Palmarès des concurrents • Pilotes désignés • Qualité des voitures • Intérêt technique • Situation juridique ou financière avec l'A.C.O. et son environnement • Maintien de la participation des concurrents "privés" • etc.

3.6 - Refus d'engagement :

Le nombre de voitures admises au départ de la course est limité à la capacité du circuit.

Le Comité de Sélection sera donc dans l'obligation de refuser les engagements en surnombre (Cf Dispositions générales : Art. 3.12 et Règlement Sportif Art. 3.5 ci-dessus).

En cas de refus d'engagement, signifié conformément à l'article 74 du Code Sportif International, l'Organisateur remboursera au concurrent non retenu l'intégralité de la somme versée au titre de l'engagement considéré.

3.7 - Engagement officiel :

Une demande de participation devient un "Engagement officiel" lorsque le Concurrent a reçu la confirmation de l'Organisateur. Celle-ci ne peut intervenir que dès lors que la somme due au titre de l'engagement considéré (saison ou course) a été intégralement payée.

3.8 - Cession d'un engagement : interdite.

L'Organisateur reprendra l'engagement d'un Concurrent qui ne peut honorer son invitation.

3.9 - Forfait :

Tout forfait déclaré est irrévocable, il ne sera fait aucun remboursement.

3.10 - La catégorie et le groupe d'une voiture sélectionnée ne peuvent pas être modifiés.

Les **caractéristiques techniques** d'une voiture (portées sur la Fiche d'Homologation ACO), ne peuvent pas être changées moins d'un mois avant la course, sauf cas de force majeure apprécié par l'Organisateur.

3.11- Voitures ne disposant pas encore d'une Fiche d'homologation ACO :

Toute voiture "nouvelle" doit faire l'objet d'une inspection technique effectuée par l'A.C.O. au moins un mois avant la course afin d'établir sa Fiche d'Homologation.

3.12 - Conditions financières (par voiture) :

✧ Le paiement doit être uniquement effectué par virement bancaire

✧ Au plus tard :

- Pour la saison : Le **15 Janvier 2010**.

- Par course : un mois avant **chaque** course

✧ Si une voiture est refusée lors des Vérifications Techniques, le droit d'engagement ne sera pas remboursé.

✧ Avance sur fourniture et autres frais techniques : un dépôt de 1,000 € devra être versé en même temps que le paiement de l'engagement.

✧ Avance sur carburant : un dépôt de 2,000 € devra être versé en même temps que le paiement de l'engagement

3.13 - Dossier de candidature :

Il doit être accompagné de :

a/ L'attestation du paiement du droit de participation ;

b/ La photocopie de la licence du Concurrent pour l'année **2010** :

Nota : Le libellé de la licence présentée sera le seul retenu pour les documents officiels (le nombre de caractère maximum autorisé est de 25, les espaces étant comptés comme des caractères).

c/ La copie de la Fiche d'Homologation A.C.O. de la (des) voiture(s) ;

d/ De photographies de la voiture (3/4 AV et 3/4 AR, intérieur de l'habitacle, etc.) ;

e/ D'explications détaillées susceptibles d'éclairer le choix du Comité de Sélection ;

f/ Des noms, prénoms et palmarès de chacun des pilotes (3 maximum par voiture) ;

g/ L'attestation d'installation d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (permettant l'identification des pilotes) pour tous les concurrents (qu'ils soient engagés à la saison ou à la course) ;

- h/ La confirmation par le team qu'il a informé tous ses pilotes de l'obligation d'utiliser un système de retenue de la tête approuvé par la FIA et de disposer d'un casque compatible avec le transpondeur utilisé (fiche de connexion au transpondeur). En aucun cas un casque ne peut être modifié après sa livraison par le fabricant ;
- i/ L'attestation du paiement de l'avance sur fourniture et autres frais techniques (1,000 €) ainsi que l'attestation du paiement de l'avance sur carburant (2,000 €).

3.14 – Suppléants :

Des suppléants pourront être admis sur certaines épreuves. Il sera établi une liste des voitures suppléantes numérotées de 1 à X. Ces suppléants participeront aux séances d'essais mais ne pourront participer à la course qu'en cas de **forfait d'un – ou plusieurs – concurrent(s) régulièrement inscrit(s)** (à la saison ou à la course). Les suppléants seront autorisés à participer à la course dans l'ordre de leur numéro de suppléant en cas de forfait d'un ou de plusieurs concurrents notifié à la direction de course 1 heure au plus tard après la fin du warm-up ou 1 heure au plus tard avant le début de la procédure de départ de la course.

ART. 4 - DISPOSITIONS GENERALES

4.1 - Les Concurrents doivent s'assurer que toutes les personnes concernées par leur engagement respectent le Code Sportif International, le Cahier des Charges 2010 de l'A.C.O, le présent Règlement Sportif et le Règlement Particulier de l'épreuve.

4.2 - Responsabilité :

Pendant l'épreuve, la responsabilité individuelle et solidaire d'un Concurrent est de s'assurer que les règlements sont respectés.

4.3 - Conformité :

Pendant toute la durée de l'épreuve il est de la responsabilité des Concurrents d'assurer la conformité technique et de sécurité de leur(s) voiture(s).

4.4 - Laissez-passer & Accréditifs :

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée et se trouvant pour n'importe quelle raison dans les Parcs Concurrents, les stands ou sur la voie des stands doit porter son laissez-passer bien visiblement.

4.5 - Parcs Concurrents et Stands :

✧ L'Organisateur est seul compétent en ce qui concerne l'affectation des stands et des emplacements dans les Parcs Concurrents.

✧ L'entrée des concurrents sur le circuit et l'installation dans les stands peuvent se faire à partir du mercredi matin précédant l'épreuve. (mardi lorsque la course se déroule le samedi).

✧ Le démontage des installations et l'évacuation du matériel doivent être terminés le lundi suivant l'épreuve à 12h. A défaut, une somme de 1,000 € par jour de dépassement sera retenue sur la caution ;

✧ Toute installation doit répondre aux normes de sécurité, et faire l'objet d'un rapport du bureau de contrôle.

✧ Lorsque le nombre de stands est inférieur au nombre de voitures engagées, ils seront divisés.

✧ L'ordre de sélection des voitures devant partager un stand sera comme suit :

1/ voitures engagées à la course - 2/ "LM" GT2 - 3/ "LM" GT1 - 4/ "LM" P2 - 5/ "LM" P1.

L'organisateur se réserve le droit de déroger à cette règle pour des raisons de sécurité.

✧ Les concurrents qui, pour quelque raison que ce soit, ne peuvent prendre le départ, soit de la course, soit des essais libres ou des essais qualificatifs, doivent libérer les stands qu'ils occupent au plus tard à la fin de la journée au cours de laquelle est survenue la cause de leur retrait de l'épreuve.

ART. 5 - DISCIPLINE GENERALE & SECURITE : VOIR CAHIER DES CHARGES A.C.O. 2010.

5.1 - Il est interdit de conduire une voiture dans la **direction opposée** à celle de la course (**Exclusion**), sauf et uniquement pour la dégager d'une position dangereuse et suivant les instructions des Commissaires de circuit.

5.2 - Les pilotes doivent impérativement respecter la route de course (note spécifique remise par le directeur de la course lors du briefing des pilotes).

Pénalités en cas d'infraction :

A/ Au cours des essais :

1^{ère} infraction : annulation du temps du tour au cours duquel l'infraction a été commise ;

2^{ème} infraction : annulation des temps réalisés depuis le début de séance d'essais jusqu'au moment de l'infraction.

B/ Pendant la course :

1^{ère} infraction : Stop and Go : 1 seconde ;

2^{ème} infraction : Stop and Go : 3 minutes ;

3^{ème} infraction : Stop and Go : exclusion possible du pilote.

5.3 - Pendant les essais et la course, une voiture arrêtée sera dégagée de la piste par les Commissaires afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement des essais ou de la course :

a/ Si le pilote ne peut pas dégager sa voiture d'une position dangereuse par ses propres moyens, les Commissaires lui prêteront assistance ;

b/ Pendant la course, le pilote ne doit pas profiter de cette aide pour relancer le moteur :

Pénalité : Exclusion possible du Concurrent.

- c/ Pendant la course, si le pilote s'éloigne de sa voiture d'une distance supérieure à 10 mètres, la voiture sera considérée retirée de la course ;
- d/ Pendant la course, personne excepté les commissaires ne peut approcher à moins de 10 mètres de la voiture et/ou du pilote :

Pénalité : Exclusion possible du Concurrent.

- 5.4 -** En aucun cas le pilote ne peut pousser sa voiture (Code Sportif International - Annexe L - Chapitre IV : Art. 3 § f), y compris dans la zone des stands :

Pénalité : Exclusion du Concurrent.

- 5.5 -** Tout ravitaillement en carburant, eau, huile, etc., sur la piste est interdit :

Pénalité : Exclusion du Concurrent.

- 5.6 -** Sauf cas prévus par le Code Sportif International ou le présent Règlement Sportif, personne (le pilote excepté) n'est autorisé à toucher une voiture immobilisée à moins qu'elle ne se trouve devant son stand, dans son stand, ou sur la grille de départ :

Pénalité : Exclusion du Concurrent.

- 5.7 -** Dès l'évacuation de la grille (Art. 13.4) et jusqu'à ce que les voitures aient rejoint le Parc Fermé après l'arrivée (Art. 7.10 et 25.3), personne ne doit se trouver sur la piste à l'exception des Commissaires dans l'exercice de leur mission et des pilotes en course ou sous les ordres des Commissaires.

- 5.8 - Pendant la course,** lorsqu'une voiture s'arrête, le moteur doit être relancé **avec le démarreur par le pilote seul** : Un système de démarrage extérieur est autorisé seulement pendant un arrêt au stand et dans les limites fixées à l'Art. 18.11.

- 5.9 -** Pendant les essais, le warm-up et la course, les pilotes doivent toujours porter les vêtements et les casques conformes aux normes de sécurité fixées par la **FIA** pour les épreuves internationales sur circuits, **ainsi qu'un dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA, dans les conditions définies par l'annexe L du Code Sportif International.**

- 5.10 -** ✧ Le début et la fin de la Zone des Stands seront définis précisément sur chaque circuit.
✧ Dans la zone des stands, 4 personnes maximum sont autorisées à pousser une voiture de leur équipe jusqu'à son stand.

Toute voiture se rendant au bout de la zone des stands en attente du feu vert, doit s'y rendre par ses propres moyens :

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

- 5.11 -** Zone de "Stop and Go" : (localisation à préciser)

Lorsque la Direction de Course arrête une voiture avec le **drapeau noir** pour infliger une pénalisation en temps ("Stop and Go") :

- a/ Le pilote dispose de 4 (quatre) tours maximum pour s'arrêter dans la zone de "Stop and Go";

A la fin de la pénalité, le pilote doit obligatoirement rejoindre la course sans s'arrêter à son stand :

En cas d'infraction : nouvelle pénalité ;

- b/ Personne n'est autorisé à s'approcher pour vérifier quoi que ce soit sur la voiture ou pour communiquer avec le pilote :

En cas d'infraction : pénalité doublée.

- 5.12 -** Le Directeur de Course et le Médecin Chef peuvent demander à un pilote ou à un Officiel de se soumettre à un contrôle médical à tout moment de l'Epreuve.

- 5.13 -** Il est interdit d'introduire des animaux dans et derrière les stands, sur la piste et dans toutes les enceintes réservées aux spectateurs. Seuls sont autorisés les animaux utilisés par l'Organisateur pour les contrôles et la sécurité.

- 5.14 -** La voie des stands est interdite aux personnes ayant **moins de 16 ans**.

- 5.15 -** Signes distinctifs :

Toute personne devant accéder à la zone de "signalisation" doit porter le signe distinctif requis dans cette zone.

- 5.16 -** Phares :

Les 2 projecteurs principaux doivent être allumés **en permanence** de jour comme de nuit lorsque la voiture se déplace sur la piste ou sur la voie des stands :

Pénalité : arrêt de la voiture par la Direction de Course.

- 5.17 -** Les concurrents doivent veiller en permanence à la fixation et au bon état des persiennes au dessus des roues et à l'arrière des roues arrières. Toute persienne manquante ou avec au moins une lame manquante doit être remplacée immédiatement lors de l'arrêt au stand. Une réparation avec du ruban adhésif n'est pas acceptable. Si la voiture repart sans avoir fait les réparations nécessaires elle sera arrêtée par la direction de course.

- 5.18 -** Pour toute infraction aux dispositions du Code Sportif International, du Cahier des Charges ACO 2010 ou du présent Règlement concernant la discipline générale et la sécurité :

Pénalité : Exclusion possible de la voiture et/ou du pilote concerné(s).

En tout état de cause,

1. En cas de non respect des drapeaux et/ou de conduite anti-sportive pendant les essais,
2. Pendant la course, en cas de :
 - départ anticipé,
 - simulation de départ lors du tour de formation,
 - non-respect des distances imposées pendant le tour de formation lors d'un départ,
 - dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure de safety-car,
 - non-respect des drapeaux,
 - conduite anti-sportive

STOP and GO prononcé par la Direction de Course.

5.19 - Dès lors qu'il s'avèrera impossible d'exécuter les pénalités en temps qui auront été décidées par le Directeur de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs, celles-ci seront transformées en pénalités en tours sur la base du temps réalisé par le concurrent pour accomplir le dernier tour avant la commission de l'infraction pour laquelle il a été sanctionné.

En ce cas, la conversion ne sera pas davantage susceptible d'appel que la pénalité en temps qui a été infligée.

- 5.20** - Le Collège des Commissaires Sportifs sera impérativement constitué de trois membres :
- 2 membres permanents désignés, par LMEO, pour toutes les courses de la saison (sauf cas de force majeure),
 - 1 membre désigné pour chaque épreuve de la série par l'ASN locale.

ART. 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

6.1 - Elles concernent :

6.1.1 - Présentation des documents obligatoires en cours de validité :

- a/ Licence de Concurrent ;
- b/ Licences de Pilotes : minimum Degré B FIA.
- c/ Pour les pilotes et concurrents dont les licences ne prévoient pas d'autorisation permanente de participer aux épreuves internationales inscrites au calendrier FIA : autorisation de courir dans le pays de l'épreuve, délivrée par l'Autorité Sportive Nationale (A.S.N.).

6.1.2 - Lors des Vérifications Administratives, les Concurrents doivent confirmer par écrit leur(s) représentant(s) officiel(s) et leur(s) adjoint(s).

6.1.3 - Nomination des équipages officiels : 3 pilotes maximum par voiture :

- a/ Un pilote ne peut être désigné que sur une seule voiture ;
- b/ Les conducteurs suppléants ne sont pas admis.

6.2 - Modification d'un équipage :

La modification d'un équipage déclaré est interdite lorsque les Vérifications Administratives sont terminées, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

ART. 7 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

7.1 - Elles concernent :

7.1.1 - La conformité technique des voitures.

7.1.2 - Le contrôle de l'homologation des casques et des vêtements des Pilotes y compris le dispositif de retenue de la tête homologué par la FIA (dans les conditions définies par l'annexe L du Code Sportif International), et des équipements de sécurité des voitures. Aucune modification du casque et du dispositif de retenue de la tête n'est autorisée en dehors de celles prévues par le fabricant.

Afin de créer une meilleure identification et unité des équipages les pilotes d'une même voiture ont l'obligation de porter la même combinaison.

7.1.3 - La Fiche d'Homologation A.C.O. des voitures et les schémas d'installation :

- a/ Du circuit de carburant ;
- b/ Des commandes du tableau de bord d'origine et additionnelles ;
- c/ Des capteurs et contacts avec leurs fonctions.

7.3 - Les voitures doivent être présentées :

7.3.1 - Sans carburant.

7.3.2 - Avec un drapeau mesurant 26 x 16 cm de la nationalité de la licence du Concurrent apposé sur le capot avant.

Cet autocollant n'est pas fourni par l'organisation.

7.3.3 - Les numéros et les autocollants de catégorie conformes à l'Annexe V ci-après doivent être mis en place dans leur intégralité (sauf autorisation écrite) avant les Vérifications Techniques.

7.3.4 - **Six personnes maximum** d'une équipe sont autorisées par voiture pendant les Vérifications Techniques.

7.4 - Les Commissaires Techniques vérifieront :

7.4.1 - Les brides à air avec indication du diamètre gravé en mm. Il doit être possible de les plomber.

7.4.2 - La vérification du système de ravitaillement en carburant se fera soit le jeudi, soit le vendredi en fonction du jour de la course (le programme sera précisé).

7.4.3 – Les scellées sur le moteur :

Chaque moteur sera associé au châssis. Tout moteur, tel que défini à l'Article 18.9 ci-dessous, doit être scellé par les Commissaires Techniques avant d'être utilisé par le concurrent lors d'une épreuve. Toute rupture d'un ou plusieurs scellés doit être préalablement approuvée par les Commissaires Techniques sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La rupture de tout scellé sera considérée comme un changement de moteur.

Le remplacement d'un moteur doit être signalé aux commissaires techniques par les concurrents.

En cas d'accident ou de force majeure qualifiés comme tels par le Collège des Commissaires Sportifs (la charge de la preuve incombe au concurrent) les pénalités pourront ne pas être appliquées.

Au cours d'une épreuve, afin de permettre uniquement le réglage des jeux des soupapes, le concurrent pourra demander officiellement aux Commissaires Techniques, l'autorisation de rompre les scellés des couvre culasses. Cette opération doit obligatoirement avoir lieu en sa présence et ne doit donner lieu à aucun remplacement de pièces (sauf le (les) joint(s) de couvre culasse(s)). Une fois cette opération effectuée, ce dernier procédera à nouveau à la pose des scellés sur la pièce concernée. Lors de l'épreuve suivante, les moteurs précédemment scellés ne seront pas scellés à nouveau.

Nombre et/ou l'utilisation des moteurs :

Un bonus ou un malus de points sera attribué par épreuve en fonction du nombre de moteurs utilisés pour les 5 épreuves de Le Mans Series de la façon suivante :

- 1 moteur : +2 points par épreuve si la voiture est classée.
- 2 moteurs : +1 point par épreuve si la voiture est classée.
- 3 moteurs : pas de bonus. La voiture marque uniquement les points correspondant à son classement.
- Au delà de 3 moteurs : 1 point sera retiré du total de points acquis depuis le début du championnat même si la voiture n'est pas classée. Toutefois, si la voiture ne totalise aucun point au championnat à la fin de l'épreuve où ce moteur supplémentaire a été utilisé, le retrait de point ne sera pas effectué.

Pour obtenir le bonus de 2 points, il est obligatoire de n'utiliser qu'un seul moteur pendant l'épreuve.

Une épreuve comprend les séances d'essais libres, la séance d'essais qualificative et la course.

Un moteur sera considéré comme utilisé pour la première fois à Le Mans Series lorsque le transpondeur de chronométrage de la voiture aura montré qu'elle a quitté la voie des stands.

Si au début ou pendant une épreuve un 2^{ème} moteur est utilisé le bonus ne sera plus que d'un seul point. Une fois ce 2^{ème} moteur mis en service, il sera possible de remplacer le 1^{er} moteur par le deuxième moteur et vice-versa à tout moment d'une épreuve sauf pendant la course (cf. article 18.9 ci-dessous).

Le même principe sera appliqué si un 3^{ème} puis un 4^{ème} moteur est utilisé.

L'utilisation et le remplacement d'un moteur n'est possible que si:

- il est signalé aux commissaires techniques par le concurrent,
- les scellés n'ont pas été enlevés.

Pour toute infraction à ces dispositions : exclusion possible de la voiture concernée.

Les bonus/malus de points s'appliquent aux classements suivants de Le Mans Series :

- Teams
- Pilotes
- Constructeurs

7.5 - Numéros de course :

7.5.1 - Ils sont attribués et fournis par l'Organisateur (sauf pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit). Ils incluent la publicité de l'organisation.

Les numéros de course doivent respecter le Code Sportif International (Hauteur : 23 cm - Epaisseur : 4 cm).

Ils doivent être de couleur blanche ;

Le fond des numéros doit être de couleur :

- "LM" P1 : Rouge pantone 485,
- "LM" P2 : Bleu pantone 653,
- "LM" GT1 : Vert pantone 355,
- "LM" GT2 : Orange pantone 021C,

7.5.2 – Les numéros devront être mis en place avant les Vérifications Techniques.

7.5.3 - Les numéros latéraux doivent être apposés autant que possible sur une surface plane et verticale et rester lisibles en toutes circonstances.

Ils doivent être situés entre les roues avant et arrière.

Pour les courses se déroulant de nuit ou en partie de nuit, les voitures devront être équipées de supports électroluminescents blancs, le fond de couleur sera découpé à la forme des numéros de façon à ce qu'ils soient éclairés la nuit.

En cas d'impossibilité d'identifier une voiture par ses numéros (de jour ou de nuit), elle sera arrêtée par la Direction de Course.

7.5.4 - Conformément au Code Sportif International (Chapitre XVII), les concurrents doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 45 cm (hauteur) x 45 cm (largeur) pour les numéros de course et l'espace réservé à l'Organisateur.

7.6 - Autocollants de catégorie :

7.6.1 - Ils sont attribués et fournis par l'Organisateur

Rouge : "LM" P1 – *Bleu* : "LM" P2 – *Vert* : "LM" GT1 - *Orange* : "LM" GT2.

7.6.2 – Les 3 autocollants de catégorie doivent être mis en place avant les Vérifications Techniques. Pour les prototypes, ils doivent être disposés sur chaque côté et sur le capot avant. Pour les GT, ils doivent être disposés sur chaque côté et à l'arrière de la voiture.

7.6.3 – Les prototypes doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 16 cm (largeur). Les GT doivent prévoir trois emplacements libres mesurant 16 cm (hauteur) x 20 cm (largeur).

7.7 - Autocollants de conformité :

7.7.1 - Ils seront apposés à la fin des Vérifications Techniques une fois les voitures acceptées par les Commissaires Techniques et après la vérification de la conformité des systèmes de ravitaillement et de l'apposition du panneau de stands obligatoire (annexe article VIII – Identification des stands).

7.7.2 - Une voiture ne peut participer à l'Epreuve sans ces autocollants de conformité. Ils ne doivent jamais être enlevés (**Pénalité : Exclusion**) et doivent rester visibles en permanence.

7.8 - Les Commissaires Techniques peuvent :

7.8.1 - Vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment de l'épreuve.

7.8.2 - Exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pendant les Vérifications Techniques pour vérifier les conditions d'admissibilité ou de conformité.

7.8.3 - Demander à un concurrent de :

a/ Payer les frais résultant de l'exercice des droits ci-dessus ;

b/ Fournir tel échantillon ou tel pièce jugés nécessaires.

7.9 - Une fois approuvée par les Commissaires Techniques, toute voiture qui est démontée ou modifiée d'une manière susceptible d'affecter sa sécurité ou de mettre en question son éligibilité, ou qui aurait été impliquée dans un accident avec des conséquences similaires, sera de nouveau vérifiée pour acceptation.

7.10 - Des voitures prises au hasard seront vérifiées après chaque séance d'essais qualificatifs et après l'arrivée de la course.

7.11 – Parc Fermé :

7.11.1 - Après l'arrivée, les voitures gagneront le **Parc Fermé** sous le contrôle des Officiels. Une voiture qui ne rejoindrait pas immédiatement et directement le Parc Fermé pourra être **exclue** des classements.

7.11.2 - Un responsable de chaque Equipe devra être présent à l'entrée du Parc Fermé pour être informé des mesures éventuelles à prendre en cas de vérifications techniques.

7.12 - Contrôles Techniques :

Les contrôles seront effectués par les Commissaires Techniques mandatés par le Directeur de Course. Ils sont responsables des opérations dans le Parc Fermé et habilités à donner des instructions aux concurrents et aux pilotes.

7.13 - Pneumatiques :

◇ 1 train de pneus sera marqué pour chaque voiture pour la séance d'essais qualificatifs.

◇ Au minimum 3 de ces pneus marqués devront être utilisés pour le départ de la course. En cas de non respect de cette règle la sanction sera à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

◇ L'horaire pour le marquage des pneus sera indiqué **dans la Timetable de l'épreuve**.

◇ Si un concurrent ne respecte pas cet horaire, il peut être sanctionné par un départ depuis le fond de grille.

ART. 8 - PESEE (Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2010) :

8.1 - Le poids des voitures peut être contrôlé à la fin des séances d'essais et à l'arrivée de la course :

8.1.1 - Lors de la pesée d'une voiture, aucune matière ou substance solide, liquide ou gazeuse ne peut être ajoutée ou retirée ;

8.1.2 - Seuls les Officiels sont autorisés dans la zone de pesage : aucune intervention n'y est permise sauf sous contrôle des officiels.

8.3 - Fin des essais et de la course :

Les voitures se trouvant dans le Parc Fermé et désignées pour être vérifiées seront pesées sans pilote et sans carburant à bord.

Poids non conforme : a/ A la fin des essais : annulation des temps ;

b/ A la fin de la course : Exclusion.

ART. 9 - ESSAIS**9.1 – Pilotes et Voitures éligibles :**

Seuls les pilotes et les voitures ayant satisfait aux Vérifications Administratives et Techniques sont autorisés à participer aux essais officiels.

9.2 – Séances d'essais

⇒ 2 ou 3 séances d'essais chronométrés d'une heure ou d'une heure et demie dans la limite de trois heures et demi au total (cf règlement particulier de l'épreuve)

⇒ 1 séance d'essais qualificatifs déterminant la grille de départ et organisée comme suit:

- Une demi séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories "LM"P1, "LM"P2 et **Formula Le Mans**.
- Une demi séance de 20 minutes réservée aux voitures des catégories "LM" GT1 et "LM" GT2.

Ces deux demi séances seront espacées de 5 ou 10 minutes.

9.3 - Les pilotes visés à l'article 9.1 doivent :

9.3.1 – Participer aux essais officiels sous peine d'exclusion ;

9.3.2 – Réaliser le temps minimum de qualification ;

9.3.3 – Effectuer au moins trois tours d'essais de nuit lorsque la course se déroule en partie de nuit. Les voitures doivent toutes être équipées d'un transpondeur multifréquence type « Le Mans » (Permettant l'identification des pilotes). Les concurrents et les pilotes doivent tous utiliser ce système pour l'ensemble des séances d'essais, le warm-up et la course.

9.4 - Pendant les essais, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste, ainsi que toutes les mesures de sécurité sont celles appliquées pendant la course (Art. 5 : Discipline Générale).

9.5 - Les pilotes ne peuvent conduire que la voiture pour laquelle ils sont désignés sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs en cas de force majeure.

Si un (ou plusieurs) pilote(s) d'un équipage bénéficie(nt) d'une dérogation pour permettre de réaliser le temps de qualification, sa (leur) voiture(s) sera (seront) placée(s) à l'arrière de la grille de départ.

9.6 - Interruption des essais :

9.6.1 - Le Directeur de Course peut interrompre les essais si la sécurité l'exige ;

9.6.2 - Le Directeur de Course, en accord avec les Commissaires Sportifs, n'est pas obligé de prolonger une séance d'essais après une interruption ;

9.6.3 - En cas d'interruption des essais, aucune réclamation n'est admise quant aux conséquences éventuelles sur la qualification des pilotes et des voitures.

9.7 - Minimum de qualification :

Les pilotes doivent réaliser au cours de l'une des quatre séances d'essais (cf. article 9.2. ci-dessus), un temps au moins égal :

a/ à **125 %** de la moyenne des 3 meilleurs temps réalisés par 3 voitures de marques différentes,

b/ à **115 %** du meilleur temps réalisé par la voiture la plus rapide dans sa catégorie,

c/ si le nombre de voitures correspondant aux critères a/ et b/ ci-dessus est supérieur au nombre de voitures autorisées à prendre le départ :

⇒ priorité absolue sera donnée aux voitures inscrites à la saison.

⇒ les places restantes seront ensuite attribuées en nombre égal dans chaque catégorie et dans l'ordre suivant : "LM"P1, "LM" GT1, "LM"P2, et "LM" GT2.

9.8 - Cas particuliers :

9.8.1 - A concurrence du nombre de voitures admises au départ et sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent accepter des voitures qui, pour raison de force majeure, n'ont pas participé à la séance de qualification ou réalisé le minimum de qualification à condition :

a/ D'être jugées capables de réaliser le temps minimum de qualification ;

b/ Que leurs pilotes présentent toutes les garanties de sécurité ;

c/ D'être placées à l'arrière de la grille ;

d/ Que le pilote le plus rapide de l'équipage prenne le départ de la course.

9.8.2 - Sur proposition de la Direction de Course, les Commissaires Sportifs peuvent aussi admettre au départ des pilotes ayant participé aux essais chronométrés mais qui, pour raison de force majeure, n'ont pas réalisé le temps minimum de qualification.

Dans ce cas, si un pilote de l'équipage désigné a réalisé le minimum de qualification, il devra prendre le départ de la course.

ART. 10 – WARM-UP

10.1 - Dans la mesure où un warm-up est prévu dans le règlement particulier de l'épreuve, il se déroulera dans les conditions précisées ci-après.

10.2 - La liste des **voitures** et des **pilotes** admis à participer au warm-up sera affichée à la fin des essais qualificatifs.

10.3 - Horaire :

10.3.1 Le warm-up doit être terminé au moins deux heures avant le départ de la course.

10.3.2 En cas de changement des conditions météorologiques, une séance supplémentaire d'essais libres sera organisée **si possible**.

ART.11 – SEANCE D'AUTOGRAPHE

11.1 – Tous les pilotes doivent être présents à la totalité de la séance d'autographe.

Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

ART. 12 - GRILLE DE DEPART

12.1 Pilotes au départ :

Les concurrents doivent déclarer le nom du pilote qui prendra le départ à l'occasion des vérifications administratives en remplissant le formulaire approprié.

A défaut de déclaration modificative déposée par écrit auprès du Collège des Commissaires Sportifs, au plus tard trente (30) minutes après la fin des essais qualificatifs, le pilote qui prendra le départ sera obligatoirement celui qui a été indiqué lors des vérifications administratives.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

12.2 - Forfait :

✧ Tout concurrent dont la voiture est (ou est supposée être) dans l'impossibilité de prendre le départ doit en informer immédiatement le Directeur de Course.

✧ Le droit d'engagement ne sera pas remboursé.

12.3 - Grille de départ :

La grille de départ est définitivement établie 1 heure après la fin **des qualifications**.

Elle est disposée en formation 2 x 2 dans l'ordre des meilleurs temps réalisés par les pilotes les plus rapides de chaque équipage au cours des essais qualificatifs ;

12.3.1 - La "Pole Position", réservée à la voiture ayant réalisé le meilleur temps des essais qualificatifs, est située sur chaque circuit en fonction de l'homologation FIA*.

12.3.2 - Si 2, ou plusieurs pilotes ont réalisé un même temps, priorité est donnée à celui qui l'a réalisé le premier;

12.3.3 - Si une ou plusieurs voitures manquent sur la grille, les intervalles seront comblés, si une nouvelle grille de départ peut-être établie.

12.4 - L'accès à la grille :

Il n'est plus possible d'accéder à la grille de départ 15 min. avant l'heure prévue pour le départ du tour de formation* ;

12.4.1 - Toute voiture qui n'est pas à sa place sur la grille ne pourra plus y accéder et devra prendre le départ à partir des stands (Art. 13.5 : départ tardif) ;

12.4.2 - Après la présentation du panneau "5 minutes", les places inoccupées sur la grille resteront vacantes.

*** Les détails seront précisés dans le Règlement Particulier de chaque épreuve.**

ART. 13 - PROCEDURE DE DEPART

13.1 - Le départ est donné lancé au moyen de feux.

Le départ doit être pris à partir de la grille de départ.

L'exception (départ de la voie des stands ou du stand) à ce principe doit être expressément autorisée par le Collège des Commissaires Sportifs. Toute voiture ne prenant pas le départ de la grille de départ ne pourra rejoindre la course qu'après le 1er tour effectué par la dernière voiture du peloton et exclusivement sous les ordres de **la Direction de Course laquelle** a tous pouvoirs pour modifier cette règle en fonction des circonstances et de la sécurité.

13.2 - Au moment du départ, personne n'est autorisé dans la "Zone de Signalisation" à l'exception des Officiels et des responsables incendie portant leur laissez-passer bien visible.

13.3 - Tour(s) de reconnaissance :

13.3.1 - 30 min. avant le départ du tour de formation*, les voitures quitteront leur stand pour couvrir un ou plusieurs tours de reconnaissance ;

13.3.2 - Après la fermeture de la sortie des stands, toute voiture qui n'a pas quitté la voie des stands et accomplit le Tour de Formation prendra le départ de la course depuis la sortie des stands (Art. 13.5 : départ tardif) ;

13.3.3 - A la fin du (des) tour(s) de reconnaissance, les voitures doivent prendre leur place sur la grille de départ, les pilotes restant sous les ordres des Commissaires ;

13.3.4 - Si une voiture effectue plusieurs tours de reconnaissance, elle doit obligatoirement et à chaque tour emprunter la voie des stands à 60 km/h maximum. Il est interdit d'emprunter la grille.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

13.3.5 - Pour conduite dangereuse ou excès de vitesse sur la voie des stands :

Pénalité : à l'appréciation des commissaires sportifs.

13.4 - Départ (compte à rebours) :

13.4.1 - À l'approche du départ, la présentation des panneaux "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 sec." sera accompagnée d'un signal sonore ;

13.4.2 - Ces panneaux signifient :

Panneau "5 minutes"* : début du compte à rebours : pilotes à bord, aucune intervention n'est plus permise sur les voitures ;

Panneau "3 minutes"* : évacuation de la grille à l'exception des pilotes, des membres des équipes et des Officiels ;

Panneau "1 minute"* : le personnel des équipes doit évacuer la grille. Mise en marche des moteurs par les pilotes et sans aide extérieure ;

Panneau "30 secondes"* : il ne vous reste que 30 secondes avant le Tour de Formation ;

Présentation du drapeau vert* : départ du tour de formation derrière la Voiture Pilote : les voitures doivent conserver leur place sur la grille.

* **Les détails seront précisés lors de chaque épreuve.**

13.5 - Départ tardif :

13.5.1 - Toute voiture qui se trouve à son stand lorsque la sortie de la voie des stands est fermée doit prendre le départ **à partir des stands** en respectant les instructions des Commissaires.

13.5.2 - Le pilote et la voiture doivent gagner la sortie des stands **par leurs propres moyens** :

Pénalité : Stop and Go 1 minute

13.5.3 - Une voiture prenant le départ ainsi ne peut rejoindre la course qu'après le passage de toutes les voitures devant la sortie des stands lors de leur **premier tour de course** :

Pénalité pour départ anticipé : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

13.5.4 - Si une voiture se présente à la sortie de la voie des stands **plus d'une heure** après le départ : **Pénalité : Exclusion.**

13.6 - Départ assisté :

13.6.1 - Un pilote incapable de prendre le départ du tour de formation doit lever un bras ou ouvrir une porte. Après le départ des voitures, les Commissaires de piste doivent pousser la voiture pour démarrer le moteur.

13.6.2 - Le pilote peut alors effectuer le tour de formation mais il ne doit jamais dépasser une voiture qui roule sauf si celle-ci est en difficulté :

Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

13.6.3 - Si, après avoir été poussée, la voiture ne peut démarrer, les Commissaires la pousseront vers les stands et ses mécaniciens pourront intervenir.

13.7 - Pendant le (les) tour(s) de formation les voitures sont précédées d'une "**Voiture-Pilote**" et suivies d'une "**Voiture d'Intervention**".

13.8 - Une voiture qui ne peut se maintenir devant la "Voiture d'Intervention" pendant le (les) tour(s) de formation doit regagner les stands à **vitesse réduite** sans dépasser ou gêner les autres voitures. Elle pourra ensuite repartir des stands conformément à l'Art. 13.5 (Départ tardif).

13.9 - Si les conditions l'exigent, le Directeur de Course peut demander à la "Voiture-Pilote" d'effectuer un ou plusieurs tours de formations supplémentaires :

Dans ce cas, le départ de la course est considéré comme donné **dès la fin du premier tour de formation.**

13.10 - Procédure recommencée :

Si, pour une raison imprévisible, il est impossible d'accomplir un (ou plusieurs) tour(s) de formation supplémentaire(s), la procédure sera la suivante :

13.10.1 - Le Directeur de Course allumera les **feux jaunes clignotants** ou fera présenter les **drapeaux jaunes**, et le panneau "**Départ retardé**" sera montré sur la ligne de Départ / Arrivée.

13.10.2 - La "**Voiture-Pilote**" ralentira et s'arrêtera **avant** la grille de départ : toutes les voitures s'arrêteront en conservant leur position de départ et les moteurs seront arrêtés.

13.10.3 - La procédure de départ sera reprise à partir du panneau "**5 minutes**".

13.11 - A la fin du (dernier) tour de formation, la "Voiture Pilote" s'écartera avant la ligne de départ.

La voiture en "Pole Position" doit maintenir sa vitesse et les autres voitures garderont leur position jusqu'au passage de la ligne de départ/arrivée.

ART. 14 - PROCEDURE DE DEPART MODIFIEE

CAS DE MODIFICATION DE LA PROCEDURE :

14.1 - Changement des conditions atmosphériques après les essais libres : si la piste est :

a/ **sèche**, alors que tous les essais ont été disputés sur piste humide,

b/ **mouillée**, alors que tous les essais ont été disputés sur piste sèche,

Une séance supplémentaire d'essais libres d'une durée de 30 min. sera prévue **si possible** : **RP.**

14.2 - La quantité d'eau sur le circuit est telle que le départ est impossible, même avec des pneus "pluie" : le Directeur de Course peut retarder le départ jusqu'à l'amélioration de la situation.

14.3 - Changement des conditions météorologiques pendant la procédure de départ (à l'appréciation du Directeur de Course) :

14.3.1 - Si le Directeur de Course estime que la quantité d'eau sur la piste présente un danger réel pour la sécurité, même avec des pneus "pluie", le départ pourra être retardé après présentation simultanée des panneaux "**Départ retardé**" et "**10 minutes**" (**fond rouge**) :

Ce panneau "10 minutes" (**fond rouge**) signale qu'un délai de 10 min. sera respecté avant que la procédure de départ ne soit reprise.

14.3.2 - Si, passé ce délai de 10 min., les conditions atmosphériques sont meilleures, un panneau "**10 minutes**" (**fond vert**) sera présenté :

Ce panneau signifie que le **drapeau vert** sera présenté 10 min. plus tard. Cinq minutes après la présentation du panneau "10 minutes" (**fond vert**), la procédure de départ recommencera avec présentation du panneau "5 minutes".

14.3.3 - Si les conditions atmosphériques ne s'améliorent pas dans les dix minutes suivant la présentation du panneau "10 minutes" (**fond rouge**), celui-ci sera présenté de nouveau, signifiant qu'un délai supplémentaire de 10 min. est accordé avant la reprise de la procédure de départ :

Le panneau "10 minutes" (**fond rouge**) peut être présenté plusieurs fois.

14.3.4 - La présentation des panneaux "10 minutes" (**fond rouge** ou **fond vert**) sera toujours accompagnée d'un **signal sonore**.

14.4 - Pour toute infraction à l'une de ces dispositions : **Pénalité : Exclusion** possible de la voiture et du pilote concernés.

ART. 15 - INFORMATIONS & SIGNALISATION

15.1 - Informations :

15.1.1 - Les informations officielles sont communiquées aux pilotes au moyen des signaux prévus au CSI : les Concurrents ne doivent pas utiliser de drapeaux ou de feux semblables à ceux de l'Organisateur ;

15.1.2 - Les liaisons radio entre les stands et les voitures sont autorisées à condition que :

a/ Les antennes soient placées sur **le toit du camion garé à l'arrière du garage dans la zone paddock sauf configuration exceptionnelle déterminée par l'Organisateur** ;

b/ Les matériels utilisés soient conformes aux prescriptions de l'Administration locale des Télécommunications (fréquences, puissance d'émission, etc.) ;

c/ Les antennes soient mises en place une fois les autorisations obtenues auprès de l'Administration des Télécommunications : une copie de ces autorisations est exigée par l'Organisateur avant l'installation des antennes.

15.1.3 - Toute infraction entraînera :

a/ Le démontage des installations aux frais du Concurrent ;

b/ L'interdiction de toute liaison radio.

15.1.4 - Télémétrie : elle est interdite pour les voitures "LM" GT2 ;

15.1.5 - Caméras, systèmes vidéo et dispositifs de chronométrage : il est interdit de les fixer sur les installations de l'Organisateur ou aux abords de la piste.

15.2 - Signalisation :

15.2.1 - La "zone de panneautage" se trouve dans la zone des stands ;

15.2.2 - Les dimensions maximales des installations sont les suivantes :

- Hauteur : 2.20 m au-dessus du niveau de la piste ;

- Largeur : 2.00 m le long du mur de signalisation ;

- Profondeur : 1.00 m depuis le mur côté piste.

15.2.3 - Les installations, réalisées uniquement avec des matériaux transparents, et leurs fixations ne doivent pas dépasser l'aplomb du mur (côté piste) ;

15.2.4 - Les seules inscriptions autorisées (200 x 20 cm maxi) sur ces installations est la marque de la voiture et/ou le nom du team figurant sur la licence concurrent ;

15.2.5 - Les panneaux utilisés pour renseigner les pilotes doivent être pivotants, sans publicité et de couleur blanche ;

15.2.6 - Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits ;

15.2.7 - **Trois personnes maximum** appartenant à l'équipe d'une voiture et portant visiblement leur accréditif spécial sont admises dans la "zone de signalisation" pendant les essais et après le départ de la course ;

15.2.8 - Identification des stands : Un panneau fourni par l'organisation, en début de saison, devra être installé par le concurrent à chaque course au dessus de l'entrée de son box côté pit lane (Cf. Annexe VIII) ;

15.2.9 - Un drapeau de la nationalité du team doit être installé avec un mât sur la partie avant du camion localisé à l'arrière du garage.

ART. 16 - ARRETS AUX STANDS

16.1 - Sécurité dans la voie des stands (Réglementation FIA – Annexe H – Art. 18) :

✧ La voie des stands est une zone à risques, non seulement en raison des voitures de course qui l'emprunte mais également à cause des accidents pouvant survenir par le fait de voitures se trouvant sur la piste adjacente.

✧ Pendant les essais et la course, l'accès à la voie des stands est exclusivement réservé aux personnes devant y effectuer une tâche précise.

✧ La plate-forme de signalisation du mur des stands est interdite à TOUS sauf aux Officiels ou au personnel des équipes de course indispensables et munis d'un laissez-passer spécifique ; la présence de toute personne dans cette zone est formellement interdite pendant le départ de la course.

✧ Le personnel des équipes n'est admis dans la voie des stands qu'**immédiatement avant d'intervenir une fois la voiture immobilisée** (Art. 18.2.2), et il doit évacuer et débarrasser la voie des stands dès que le travail est achevé.

✧ Les enfants de moins de 16 ans ne sont pas admis dans la Pit Lane.

- 16.2 -** Lorsque le circuit le permet, la voie des stands est divisée en trois zones :
- 16.2.1 - "Voie rapide"** : c'est la voie la plus proche du mur de la zone de signalisation ;
Une voiture ne peut accéder à la voie rapide que par ses propres moyens.
- 16.2.2 - "Voie d'accélération et de décélération"** : c'est la voie centrale ;
- 16.2.3 - "Zone de travail"** : c'est la partie la plus proche des stands où il est permis de travailler sur les voitures.
 Elle est matérialisée d'un côté par le rideau du stand ou par un mur, ou encore par une ligne peinte devant le rideau du stand, et de l'autre par une ligne de séparation avec la voie centrale :
 Tout matériel et outillage doit se trouver exclusivement dans le stand.
Pour toute infraction : **Pénalité** à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 16.3 - Vitesse limite : 60 km/h** sur la voie des stands : (contrôle radar) ;
 Pénalités :
- A/ Essais : **annulation des temps** réalisés par le pilote fautif pendant la séance d'essais jusqu'à l'heure de l'infraction ;
- B/ Warm-up et course :
- 1^{ère} infraction : **Arrêt 30 sec.** Sur la zone de Stop and Go, moteur en marche ;
 - 2^{ème} infraction : **Arrêt 2 min.** Sur la zone de Stop and Go, moteur arrêté ;
 - 3^{ème} infraction : à la discrétion des Commissaires Sportifs (**Exclusion** possible).
- 16.4 – Discipline :**
- 16.4.1 -** Le pilote arrivant pour un arrêt au stand **peut, uniquement lorsque la voiture est arrêtée devant le stand** :
- Ôter son harnais de sécurité,
 - Éteindre ses lumières,
 - Couper son moteur,
 - Ouvrir sa porte.
- Pénalité** : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 16.4.2 -** Lorsque la voiture doit entrer dans son stand, elle doit être au préalable stationnée **devant le stand** sur la "zone de travail" parallèlement à la piste, et ensuite poussée par 4 mécaniciens au maximum, le moteur étant arrêté.
Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
 Lorsque la voiture va rejoindre la course, elle doit être poussée **devant le stand** et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé **par le pilote seul.**
Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 16.4.3 -** Avant de quitter son stand, le pilote doit :
- Sangler son harnais de sécurité,
 - Allumer ses feux.
- Pénalité** : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 16.4.4 –** Il est strictement interdit de faire patiner les roues lorsqu'une voiture quitte son stand.
Pénalité : **Stop and Go 3 minutes.**
- 16.5 - Dépassement du stand :**
 Si un pilote dépasse son stand, la voiture ne peut y revenir qu'en étant déplacée par les mécaniciens de l'équipe (4 maximum). L'utilisation de la **marche arrière** est strictement interdite : **Exclusion.**
 Il en est de même lorsque la voiture est en panne en quittant son stand, et avant la limite de fin de la zone des stands. Dans ce cas, la voiture doit être reculée jusqu'à son stand, poussée par 4 mécaniciens maximum avant toute intervention.
Pénalité : Exclusion.
 Après cette limite, se référer à l'article 18.1.1.

ART. 17 - RAVITAILLEMENTS (CARBURANT)

Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2010 – Annexe A.

- 17.1 -** Le ravitaillement en carburant est autorisé **au début** d'un arrêt au stand et exclusivement sur la "zone de travail" (Art. 16.2.3).
 La voiture doit être parquée devant son stand et parallèle à la piste.
- 17.2 - Pour raisons de sécurité :**
- 17.2.1 -** La voiture doit rester sur ses roues au cas où elle devrait être poussée d'urgence ;
- 17.2.2 -** Il est interdit de remplir le réservoir autonome pendant le ravitaillement d'une voiture.
Pénalité : à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 17.3 -** Pendant les essais et la course, le ravitaillement doit être effectué au moyen du réservoir autonome du stand portant le numéro de la voiture et avec le carburant délivré par l'Organisateur.
- 17.4 -** Le réservoir autonome doit rester à la pression atmosphérique et à la température ambiantes.
- 17.5 - Réservoir autonome :**
 Tout le carburant stocké dans les stands doit se trouver dans des conteneurs étanches ayant été testés à une pression de 3 atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement dans les stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand conformément à l'annexe J 258 A 6.4.

17.6 - Pendant le ravitaillement :

17.6.1 - Le conducteur peut rester à bord de la voiture mais le moteur doit être arrêté ;

17.6.2 - Le Concurrent doit s'assurer que :

- a/ Un assistant muni d'un extincteur se trouve à côté de la voiture ;
- b/ Deux personnes maximum spécialement affectées au ravitaillement portent une combinaison, des gants, une cagoule inifugés et un casque non peint avec visière fermée (homologation FIA) en plus de l'équipement mentionné à l'Art. 19.2 ci-après ;
- c/ Le préposé à la vanne de sécurité ("cut off valve attendant") est à son poste en tenue inifugée (cf Art. 18.1 ci-après).
- d/ La voiture est connectée électriquement à la terre **avant** la connexion des raccords de remplissage et d'évent.

17.6.3 - Le branchement **extérieur** d'un enregistreur de données électroniques est autorisé avant, pendant ou après le ravitaillement.

17.7 – Contrôle de la consommation carburant

Immédiatement après chaque ravitaillement, il est obligatoire, sous le contrôle du commissaire de stand, de remplir complètement le réservoir autonome.

L'essence contenue dans le tuyau de dégazage doit être versée dans le réservoir de carburant de la voiture lors du ravitaillement suivant.

17.8 - Exclusion possible de la voiture en cas d'infraction concernant l'Art. 17.

ART. 18 - REPARATIONS & OPERATIONS D'ENTRETIEN**18.1 - Réparations :**

18.1.1 - Pendant la course, en dehors des zones situées devant ou dans les stands et sur la grille de départ, les réparations doivent être effectuées par **le pilote seul** avec les outils et pièces transportés à bord de sa voiture.

Pénalité : Exclusion

18.1.2 - Avant l'arrêt d'une voiture au stand, **une personne seulement** est autorisée à franchir **la ligne continue peinte sur le sol ou le mur** qui délimite la "zone de travail" côté stand pour donner des instructions.

Pendant l'arrêt, cette personne ne doit avoir aucune autre fonction que la surveillance.

Si la voiture est équipée d'un système de remplissage et de dégazage séparés, la personne chargée du dégazage peut franchir la ligne peinte ou le mur en même temps que la personne donnant des instructions, mais elle ne peut avoir d'autre fonction pendant l'arrêt de la voiture.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction

18.2 – Intervenants

18.2.1 - Ravitaillement et changement des roues :

2 personnes maximum sont autorisées à intervenir avant, pendant et après le ravitaillement en carburant et le changement des roues uniquement :

- a) Pour le nettoyage du pare-brise, des phares et des feux arrière,
- b) Pour la connexion du câble de déchargement des données,
- c) Pour la connexion et la déconnexion de la voiture électriquement à la terre.

Ces 2 personnes :

- doivent quitter la zone de travail dès que les interventions ci-dessus sont terminées.
 - Ne doivent aider en aucune façon les 2 préposés au ravitaillement en carburant (cf. Art. 17.6.2. ci-dessus) et les 2 mécaniciens chargés d'effectuer le changement des roues (cf. Art. 18.5.2. ci-dessous).
- Les ordinateurs portables ou tout autre appareil électronique sont interdits sur la zone de travail pendant le ravitaillement en carburant et le changement des roues.

18.2.2 - Autres interventions :

4 personnes maximum sont autorisées à intervenir après le ravitaillement en carburant et lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail, pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides (autres que le carburant), les réparations ou quelque autre opération que ce soit (autres que le changement des pneumatiques).

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'article 18.2.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

18.3 - Techniciens "pneus" et "freins":

A tout moment pendant l'arrêt d'une voiture à son stand, **un seul technicien "pneus" et un seul technicien "freins" (qu'il s'agisse de techniciens de firmes ou de membres des équipes)** sont autorisés à faire uniquement des contrôles.

18.4 - La présence d'un Officiel est obligatoire pendant toute la durée d'une réparation, y compris à l'intérieur du stand.

18.5 - Changements de roues / Pneumatiques :

Ils ne sont autorisés que :

18.5.1 - Sur la grille de départ jusqu'au panneau "5 minutes" ;

18.5.2 - Devant les stands pendant les essais et la course :

2 personnes maximum avec une seule clé à chocs ou dynamométrique sont autorisées sur la zone de travail pour effectuer toutes les opérations nécessaires au changement des roues. **Un maximum de 4 personnes distinctes peuvent participer successivement à ces opérations lors d'un arrêt aux stands et doivent porter un brassard d'identification fourni par l'organisation (4 brassards fournis par voiture engagée).**

Elles peuvent accéder à la zone de travail :

- Pendant le ravitaillement en carburant, uniquement pour poser à plat près de la voiture les 2 roues qui doivent être montées sur la voiture « coté piste ». Elles doivent regagner le stand aussitôt les roues posées sur le sol.
- Lorsque les raccords de remplissage et d'évent pour le carburant sont déconnectés de la voiture.

Ces 2 personnes :

- Doivent amener et connecter le tuyau d'air aux vérins pneumatiques,
- Ne doivent amener qu'une seule clé à chocs sur la zone de travail,
- Doivent prendre les nouvelles roues et poser celles qui sont remplacées dans le stand,
- Doivent porter en permanence les roues démontées lorsqu'elles sont en dehors des stands. Il est possible toutefois, afin de faciliter le changement des roues, de les poser à plat près de la voiture,
- Ne doivent pas les lancer ou les laisser tomber,
- Doivent déconnecter les vérins pneumatiques et ramener le matériel dans le stand.

La voiture ne peut repartir du stand que lorsque les mécaniciens chargés du changement des roues et le matériel ne sont plus sur la zone de travail.

La zone située entre le rideau du stand et la ligne peinte devant le rideau du stand peut être utilisée pour disposer les pneumatiques et l'outillage nécessaires à ces opérations. Aucune aide ne peut être apportée par une personne se trouvant dans cette zone.

18.5.3 – Par exception aux dispositions ci-dessus, les pneumatiques pourront être changés à l'intérieur du stand dans le seul cas où la voiture y est poussée pour qu'il soit procédé à des interventions mécaniques.

Cette dérogation au principe posé sera interprétée restrictivement.

Pour toute roue qui échappe au contrôle des mécaniciens, ou pour toute autre infraction aux Art. 18.5.1, 18.5.2 et 18.5.3:

Pénalité : Stop and Go 1 minute

18.6 - Est interdit : tout matériel permettant :

18.6.1 - D'accélérer le démontage des roues.

Une (1) clé à chocs ou une (1) clé dynamométriques seulement est autorisée par voiture sur la " zone de travail".

18.6.2 – Le chauffage des pneumatiques sur la "zone de travail", dans les stands et sur la grille de départ.

L'utilisation d'outillages pouvant provoquer des étincelles est interdite devant et à l'intérieur du stand.

Le remplissage ou le transvasement des bouteilles d'air est strictement interdit.

Pénalité en cas d'infraction : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.7 - Aide au pilote :

Pendant un arrêt au stand, **une personne supplémentaire (ou le pilote sortant de la voiture)** est autorisée à aider le pilote, uniquement pour sangler le harnais de sécurité, lui prêter assistance et fermer les portes.

Pénalité : Stop and Go 1 minute par personne en surnombre.

18.8 - Voiture dans le stand

a/ La règle des 4 personnes maximum (cf. art. 18.2.2.) autorisées à travailler sur une voiture ne s'applique pas lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.

b/ Dans ce cas, lorsque la voiture est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et placée sur la "zone de travail" parallèlement à la piste. Ensuite, le moteur doit être lancé par le pilote seul.

Pénalité en cas d'infraction : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.9 - Pendant la course, sous peine d'**Exclusion** de la voiture, il est interdit de changer

- le moteur ou l'un quelconque des éléments, c'est-à-dire la ou les culasses, le ou les couvre culasses, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarisés les uns aux autres au moyen de scellés.
- les carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel,
- le châssis ou la structure monocoque,

18.10 - Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne obligatoirement **l'arrêt du moteur**.

Pénalité : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

18.11 - Pour un réglage ou une mise au point le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure.

Dans tous les cas lorsque toutes interventions sont terminées et que la voiture va rejoindre la course, le moteur doit être mis en marche par le pilote seul assis au volant, sans aide extérieure, la voiture étant sur ses roues.

Pénalité : arrêt de la voiture, arrêt du moteur et redémarrage par le pilote.

18.12 - Toute aide extérieure ("poussette", etc.) est interdite lorsqu'une voiture quitte son stand pour rejoindre la piste.

Pénalité : arrêt 4 min. (moteur arrêté).

18.13 - Les personnes d'une équipe habilitées à effectuer les interventions ci-dessus peuvent travailler sur la (les) voiture(s) engagée(s) par un même Concurrent à condition qu'elles respectent la règle des 4 personnes maximum (cf. art. 18.2.2.) autorisées à intervenir.

18.14 - Accès au stand :

Pendant les essais et la course :

- a/ Le rideau du stand (côté piste) doit rester complètement levé ;
- b/ La visibilité vers l'intérieur du stand doit rester libre sans occultation de quelque nature que ce soit (éléments de carrosserie, rideaux, piles de pneus, etc.) ;
- c/ Les Officiels doivent avoir libre accès à l'intérieur du stand.

Pénalités : à la discrétion des Commissaires Sportifs.

18.15 - En dehors des interventions, le personnel doit toujours rester à l'intérieur du stand (Art. 16.1).

18.16 - Fin d'intervention :

Les outillages, équipements ou matériels doivent être enlevés de la "zone de travail" une fois les interventions terminées (Art. 16.1).

ART. 19 – PERSONNES DANS LA ZONE DES STANDS**19.1 – Personnes autorisées :**

19.1.1 – Dans la zone de travail pendant le ravitaillement :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 ou 2 préposé(s) au ravitaillement
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données.

19.1.2 – Dans la zone de travail pendant le changement de roues :

- 1 Directeur d'équipe
- 1 assistant "incendie"
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 technicien "pneus" (contrôles uniquement)
- 1 technicien "freins" (contrôles uniquement)
- 2 personnes pour le nettoyage du pare-brise et la connexion du câble de déchargement des données.
- 2 mécaniciens pour le changement des roues.

19.1.3 – Dans la zone de travail pour les réparations et l'entretien :

- 1 Directeur d'équipe
- 4 mécaniciens
- 1 aide au pilote (harnais de sécurité et assistance éventuelle)
- 1 assistant "incendie".

Toute personne appartenant à une équipe et qui se trouve sur la zone de travail, est considérée comme travaillant sur la voiture.

Un pilote effectuant un travail sur la voiture est compté comme un mécanicien.

19.1.4 – Dans la zone de panneautage :

- 3 personnes maximum par voiture qui doivent porter leur signe distinctif spécial.

19.2 - Tenues de sécurité minimum (essais et course) :

A l'exception des préposés au ravitaillement qui doivent respecter l'Art. 17.6.2.b, **TOUTES les personnes autorisées doivent porter :**

- a/ pour les réparations et l'entretien ainsi que dans la zone de signalisation : **une combinaison résistant au feu ;**
- b/ pendant le ravitaillement en carburant : **une combinaison, des gants, une cagoule protégeant complètement le visage et des lunettes résistant au feu.**

Pénalité : Stop and Go 1 minute par infraction à l'article 19.

Pour toute nouvelle infraction : pénalité doublée.

ART. 20 - AMENAGEMENT DES STANDS

20.1 – Tout aménagement nécessitant le percement, la soudure ou des modifications du stand n'est possible qu'après un **accord écrit** de l'organisateur.

20.2 - Toute décoration, sur les installations et sur le sol est interdite.

La pose d'un revêtement de sol ou toute autre décoration est autorisée si elle est réalisée en **matériaux ininflammables**, et si elle fait l'objet d'une autorisation écrite de l'Organisateur.

20.3 - Les potences repliables, support(s) de flexible(s) d'air, de carburant ou d'éclairage ne doivent pas :

- a/ Dépasser la limite extérieure de la "zone de travail" (Art. 16.2.3) ;
- b/ Se trouver à moins de **2 mètres** au-dessus du sol.

20.4 – Les bouteilles d'air doivent être solidement attachées ou enclées une fois leur chapeau protecteur enlevé. Une protection autour des vannes et du détendeur doit être mis en place en permanence. La conformité des installations et les dates de validité des bouteilles d'air pourront être contrôlées à tout moment.

20.6 - Equipement pour le chauffage des pneumatiques :

Les systèmes utilisant un combustible sont autorisés derrière les stands jusqu'au 31/12/2010. Toutefois aucune flamme nue n'est permise et un extincteur doit être placé en permanence à proximité de l'appareil lorsqu'il fonctionne.

ART. 21 - CHANGEMENTS DE PILOTE

21.1 - Changements :

Les changements de pilote d'un équipage désigné sont autorisés :

- a/ Lorsque la voiture se trouve à son stand ;
- b/ Sous la surveillance du Commissaire de stand, qui doit être prévenu ;
- c/ Avec l'aide éventuelle d'une personne de l'équipe (Art. 18.7).

21.2 – Temps minimum et maximum de conduite :

a/ Pour les catégories LM P1, LM GT1 et LM GT2 :

Pour pouvoir marquer des points un pilote doit impérativement conduire 45 minutes minimum durant la course

Un pilote ne peut pas conduire plus de 4 heures au total.

Une voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points).

b/ Pour les catégories LM P2 et Formula Le Mans :

Pour pouvoir marquer des points un pilote doit impérativement conduire 1 heure 15 minimum durant la course

Un pilote ne peut pas conduire plus de 3 heures 30 au total.

Une voiture dont un pilote aura conduit plus de 3 heures 30 au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points).

ART. 22 - ARRET DES ESSAIS OU SUSPENSION DE LA COURSE :

22.1 - Responsabilité :

La décision d'arrêter les essais ou la course incombe au Directeur de Course.

22.2 – Modalité :

22.2.1 – Si cela s'avère nécessaire la Direction de Course arrêtera les essais ou la course.

Le Directeur de course :

- a/ Fera présenter un drapeau rouge simultanément sur la ligne de départ et à tous les postes de commissaires ;
- b/ Fera allumer les feux rouges (s'il y en a) autour du circuit.

22.2.2 – Suspension de la course : S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que les drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaires de piste et que les feux rouges soient allumés sur la ligne de départ.

Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, l'entrée et la sortie des stands sont fermées et tous les pilotes doivent diriger lentement les voitures jusqu'à la ligne du drapeau rouge, situé avant l'entrée des stands, où elles seront alignées en formation. Si la voiture de tête n'est pas en première ligne, les voitures situées entre cette voiture et la ligne du drapeau rouge seront envoyées pour accomplir un tour une minute avant que la course ne reprenne.

La Voiture de Sécurité sera placée devant les voitures alignées derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant que la course est suspendue :

- Ni la course ni le chronométrage ne sont arrêtés,
- **Toute intervention sur les voitures est interdite sur la grille,**
- Seuls les officiels sont autorisés sur la grille.
- Les pilotes sont autorisés à quitter leur voiture (mais ne doivent pas s'éloigner), ôter leur casque et leurs gants,
- Tout changement de pilote est interdit,
- A tous moments, les pilotes doivent respecter les consignes des commissaires,
- Les réparations et l'entretien sur les voitures présentes à leur stand lors de la suspension de la course peuvent se poursuivre sous le contrôle des officiels, le temps de réparation sera alors compté dans le temps de course. A la fin des réparations, toute voiture doit se rendre par ses propres moyens au bout de la zone des stands en attente du feu vert.

22.2.3 – Reprise de la course: Le délai pour la reprise de la course sera le plus court possible et, aussitôt l'heure de reprise de la course connue, les teams seront informés via les écrans de chronométrage dans les stands.

Dans tous les cas, il y aura un signal sonore dix minutes avant la reprise.

Avant la reprise de la course, les panneaux suivants seront présentés : "10 minutes", "5 minutes", "3 minutes", "1 minute" et "30 secondes".

A partir du panneau "10 minutes", 4 personnes maximum par voiture seront autorisées à pénétrer sur la grille, pour y effectuer EXCLUSIVEMENT les tâches suivantes :

- L'aide au pilote,
- L'aide au démarrage par batterie extérieure,
- Le contrôle des pneus et freins.

Au panneau "1 minute" les moteurs doivent être mis en route et les techniciens du team, des pneus et des freins devront se retirer de la grille. Si un pilote a besoin d'assistance après la présentation du panneau "30 secondes", il sera signalé par les commissaires avec les drapeaux jaunes.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la Voiture de Sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la Voiture de Sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert, toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la Voiture de Sécurité.

La Voiture de Sécurité entrera dans les stands après un tour, sauf s'il reste à procéder à des réparations (rails, pneus, etc...). Le Directeur de Course pourra alors décider de maintenir la Voiture de Sécurité en piste jusqu'à la fin des travaux.

Durant ce ou ces tours, l'article 5, Chapitre II de l'Annexe H du Code Sportif International s'appliquera.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

Si au moment de l'arrêt de la course, 70% de la durée maximale de la course est atteinte ou dépassée, la totalité des points sera attribuée.

Si l'arrêt de la course survient entre 33% et 70% de la durée maximale de la course, les points attribués seront divisés par deux (2).

Si l'arrêt de la course survient avant 33% de la durée maximale de la course, celle-ci sera considérée comme annulée. Il n'y aura pas d'attribution de points.

ART. 23 - NEUTRALISATION DE LA COURSE : "SAFETY-CAR"

L'ensemble des dispositions de l'article 2.9 Annexe H Code Sportif International sont appliquées à l'exception des dispositions suivantes :

Quand l'ordre sera donné par le Directeur de Course d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités et des panneaux « SC » pendant la durée de l'intervention.

La voiture de sécurité, feux oranges allumés, partira de son poste et gagnera la piste où que se trouve la voiture en tête de la course. Pour les 24 Heures du Mans il y aura 3 Voitures de Sécurité et pour Le Mans series, 2 Voitures de Sécurité.

Toutes les voitures en course devront se mettre en file derrière les voitures de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture et il est absolument interdit de dépasser avant de passer devant un drapeau vert agité, sauf si une voiture ralentit en raison d'un problème grave.

Toute voiture conduite de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes à tout moment lorsque la voiture de sécurité est déployée sera signalée aux Commissaires Sportifs. Ceci s'appliquera que la voiture soit conduite sur la piste, dans l'entrée des stands ou dans la voie des stands.

Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé de façon à permettre aux voitures en attente à la sortie de la voie des stands de regagner la piste de course à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elles rejoignent la fin de la file des voitures derrière le Safety Car. Après le passage de la dernière voiture sortant de la voie des stands, le feu sera remis au rouge.

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie de stands. Dans ce cas, et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie de des stands dans ces conditions pourra s'arrêter devant le garage attribué à son équipe.

Lorsque le Directeur de Course rappellera les voitures de sécurité, les feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elles rentreront à leur poste à la fin de ce tour. A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.

Afin d'éviter le risque d'accident avant que la voiture de sécurité ne rentre à son poste, à partir du moment où les feux sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Après l'entrée de la voiture de sécurité à son poste, les drapeaux verts agités seront présentés aux postes de surveillance. Ces drapeaux seront déployés un tour au maximum.

Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme tour de course.

Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, les voitures se verront présenter le drapeau à damier sur la ligne d'arrivée selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

En cas de conduite dangereuse pendant l'intervention de la voiture de sécurité.

Pénalité : Stop and Go 3 minutes, moteur arrêté;

Exclusion possible du pilote concerné.

ART. 24 – ARRIVEE

24.1 - Drapeau à damier : Le drapeau à damier sera présenté à la première voiture ayant parcouru la distance de l'épreuve précisée dans le règlement particulier lorsqu'elle franchira la ligne d'arrivée sur la piste de course. Si cette distance n'a pas été parcourue, le drapeau à damier sera présenté à la voiture en tête de la course à l'issue de la 6^{ème} heure de course, pour les courses de 1000 km, de la 3^{ème} heure de course pour les courses de 500 km.

Dans tous les autres cas, la Direction de course précisera lors du briefing l'heure à laquelle le drapeau à damier sera présenté si la distance n'est pas encore parcourue.

24.2 - Arrivée anticipée ou retardée :

24.2.1 - Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté **avant** que la durée prévue pour la course soit écoulée (sauf arrêt de la course prévu l'Art. 22), la course sera considérée comme terminée lorsque la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la dernière fois avant que le drapeau à damier ne soit présenté ;

24.2.2 - Si, quelle qu'en soit la raison, le drapeau à damier est présenté **en retard**, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'heure prévue.

ART. 25 - CLASSEMENTS

25.1 - Les classements suivants seront établis :

A/ Classement Général (Catégories confondues)

B/ Catégories "LE MANS" Prototype :

a/ Groupe "LM" P 1

b/ Groupe "LM" P 2

C/ Catégories " LE MANS" Grand Tourisme :

a/ Groupe "LM" GT1

b/ Groupe "LM" GT2

25.2 - Conditions de classement :

25.2.1 - Est classée première la voiture qui a couvert la plus grande distance jusqu'à la présentation du drapeau à damier (la position des voitures sur la grille de départ n'est pas prise en compte).

25.2.2 - Pour être classée une voiture doit :

a/ Franchir la ligne d'arrivée **sur la piste de course** lorsque le drapeau à damier est présenté, sauf cas de force majeure à l'appréciation des Commissaires Sportifs. Il est interdit de s'arrêter sur la piste de course en attendant la présentation du drapeau à damier ;

b/ Avoir couvert une distance au moins égale à 70 % de la distance couverte par la voiture classée 1^{ère}.

25.2.3 - Les voitures sont classées en fonction du nombre de tours complets couverts pendant la durée de la course. Pour les concurrents ayant accompli un même nombre de tours, l'heure de passage sur la ligne d'arrivée déterminera l'ordre du classement.

25.2.4 - Au cas où la course serait disputée en deux (ou plusieurs) parties, les distances parcourues dans chacune d'elles seront additionnées. Dans ce cas, la voiture gagnante est celle qui a couvert la plus grande distance totale.

Ex-aequo : l'ordre sera établi en fonction de **l'addition des temps** réalisés dans chaque partie.

25.3 - Parc Fermé :

25.3.1 - Immédiatement après la présentation du drapeau à damier, les voitures doivent gagner le **Parc Fermé** accompagnées d'un responsable de l'équipe et sous la conduite des Officiels.

25.3.2 - **Exclusion** possible de toute voiture qui ne rejoindrait pas le Parc Fermé dans le plus bref délai.

25.4 - Résultats / Classements officiels :

Sont seuls considérés comme **officiels** les résultats et les classements publiés et affichés par l'Organisateur sur le tableau d'affichage officiel.

ART. 26 - CONFERENCE DE PRESSE

✧ Après la séance de qualification :

Aussitôt après la fin de la 2^{ème} séance de qualification, les pilotes qui font la pôle de chaque catégorie doivent participer à la Conférence de Presse.

✧ Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

◇ A l'arrivée :

Aussitôt après la cérémonie du podium et, selon les instructions des Officiels, les pilotes et les Directeurs d'équipe des voitures classées 1^{ère}, 2^e et 3^e du Classement général de l'épreuve et des voitures classées 1^{er} de chaque Groupe (Art. 1) doivent participer :

- a/ Aux interviews ;
- b/ A la Conférence de Presse des vainqueurs.

◇ Lieu : Salle de Presse

Les Directeurs d'équipe sont responsables du respect de ces obligations par leurs pilotes.

Pénalité : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

ART. 27 - TROPHEES & COUPES

27.1 – Remise des Trophées et Coupes

◇ Lieu : sur le podium, immédiatement après l'arrivée.

◇ Présence obligatoire :

- a/ Equipages au complet classés 1^{er}, 2^e et 3^e du Classement général de l'épreuve ;
- b/ Les équipages au complet des trois premiers de chaque groupe ;
- c/ L'équipage vainqueur du Michelin Green X Challenge (catégories confondues).

Pénalité : à l'appréciation des commissaires sportifs.

ART. 28 - INSTRUCTIONS & COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2010.

28.1 - Les instructions, décisions, notifications ou communications des Officiels sont adressées par écrit aux Concurrents.

28.1.1 - Les concurrents doivent en accuser réception : signature obligatoire du Concurrent ou de son représentant désigné.

28.1.2 - En cas de refus de signature : **exclusion** du Concurrent et de sa (ses) voiture(s).

28.2 - Les notifications et les décisions des Officiels et les résultats (Essais et course) sont affichées sur le tableau officiel.

ART. 29 - SANCTIONS & RECLAMATIONS

29.1 - Les Officiels désignés peuvent appliquer les **pénalités** prévues par le présent Règlement Particulier en plus ou à la place de toutes les autres pénalités prévues dans le Code Sportif International.

29.2 - Les **Reclamations** et **Appels** doivent être formulés conformément au Code Sportif International et accompagnés d'une caution dont le montant est fixé par l'ASN du pays de l'épreuve.

29.3 - **Les pénalités financières infligées conformément au présent Règlement devront être payées en espèces à LMEO ou à son représentant, qui en sera le seul bénéficiaire.**

29.4 - **La Société LMEO, en qualité d'organisateur, pourra saisir le Collège des Commissaires Sportifs d'une demande de révision des classements en cas de révélation ultérieure d'une erreur manifeste d'ordre purement technique, dans l'élaboration de ceux-ci. L'organisateur pourra exercer ce droit de révision dans le mois qui suit la publication des classements. Les Commissaires Sportifs devront rendre leur décision sous quinze (15) jours à compter de leur saisie. A défaut de pouvoir se réunir physiquement, ils pourront échanger et délibérer en ayant recours à tous les moyens de communication disponibles. Leur décision pourra faire l'objet d'un appel dans les formes, délais et conditions posés par le Code Sportif International.**

ART. 30- RELATIONS AVEC L'ORGANISATION ET COMITE DE REGLEMENTATION

- Tous les actes, décisions, faits ou écrits de l'administration de l'épreuve, suite à des questions posées par les constructeurs, les concurrents ou les pilotes seront inopposables au pouvoir sportif représenté par la Direction de Course et le Collège des Commissaires.

- Tout concurrent, constructeur ou pilote, souhaitant obtenir un éclaircissement sur un point du règlement, de sorte qu'il soit opposable au pouvoir sportif que constitue la Direction de Course et le Collège des Commissaires, pourra saisir un comité de réglementation composé de trois personnes :

1. P. Peter
2. D. Poissenot
3. JF. Veroux

Pour ce faire, il devra adresser à LMEO, une requête dûment motivée précisant clairement les points sur lesquels il souhaite l'interprétation.

Pour être recevable cette requête devra être accompagnée d'une somme de 1,000 € qui sera consignée et sur laquelle seront débités les frais d'organisation et de fonctionnement de ce comité de réglementation.

Ledit comité de réglementation devra statuer au plus tard dans les huit jours de la réception de la requête adressée à LMEO.

Les décisions du comité de réglementation ne sont pas susceptibles d'appel et auront valeur réglementaire.

ART. 31 - COMPORTEMENT ANTI-SPORTIF

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra être saisi par le Directeur de Course, de tout comportement d'un constructeur, concurrent ou d'un pilote qui serait contraire, à l'esprit sportif, à une concurrence déloyale, quand bien même l'intéressé revendiquerait l'application littérale du présent règlement.

ART.32 - REGLEMENT PARTICULIER DE L'EPREUVE

Le règlement particulier de chaque épreuve pourra comporter des dispositions dérogatoires au présent règlement, en fonction de la spécificité de chaque épreuve.

ART.33 - TEXTE FINAL

a/ Seule la **version française** fera foi ;

b/ Toute interprétation du règlement est du ressort exclusif de l'Automobile Club de l'Ouest.

ANNEXES

I - ASSURANCES

- ✧ L'Organisateur a souscrit un Contrat d'assurance conformément à la Réglementation de l'ASN.
- ✧ Une copie du contrat est disponible sur demande auprès du circuit.

II – MARQUES ET DROITS : Cf. Cahier des Charges A.C.O. 2010.

Les marques suivantes ont été déposées par l'Automobile Club de l'Ouest :

- « 24 HEURES DU MANS »®
- « LE MANS-24 HOURS » ®
- « 24 HEURES DU MANS – RACING »®
- « LE MANS-24 HOURS – RACING » ®
- « LE MANS » ®
- « LE MANS – VINTAGE » ®
- « LE MANS RACING » ®
- « LE MANS LEGEND » ®
- « LE MANS SERIES » ®
- « LE MANS CLASSIC » ®
- « LE MANS ENDURANCE » ®
- « L.M » ®
- « 24 » graphisme®
- « 24 HEURES MOTO » ®
- « MASTER OF ENDURANCE »
- « 24 HEURES CAMIONS » ®
- « 24 HEURES » ®
- « 24 HEURES DU MANS HISTORIQUES » ®
- « RADIO LE MANS » ®
- « RADIO 24 HEURES » ®
- « PETIT LE MANS » ®
- « ACO » ®
- « LE MANS FUJI – 1000 KM »
- « AMERICAN LE MANS SERIES »
- « ASIAN LE MANS SERIES »
- « EUROPEAN LE MANS SERIES »
- « WORLD LE MANS SERIES »

1. Toute utilisation de l'une ou plusieurs de ces marques à des fins promotionnelles et/ou commerciales ne peut intervenir sans accord préalable de l'Automobile Club de l'Ouest.

2. Cession des droits de propriété intellectuelle et incorporelle

2.1. Droit à l'image / enregistrements sonores

Le Concurrent autorise l'Automobile Club de l'Ouest (ci-après « ACO »), à titre gratuit, à exploiter ou faire exploiter toutes les images et enregistrements sonores (en ce compris, notamment, les photographies, captations audiovisuelles ou sonores, émissions radiophoniques), ci-après dénommées ensemble les « Images et Sons », représentant ou faisant intervenir le Concurrent et/ou ses pilotes et/ou son équipe pris avant, pendant ou après la course et les manifestations qui y sont liées. L'autorisation accordée par le Concurrent à l'ACO est d'une durée minimale de dix ans tacitement et indéfiniment renouvelable par période de deux années. Le concurrent est informé que s'il souhaite mettre un terme à cette autorisation, il lui appartient d'adresser un courrier recommandé à l'ACO en respectant un préavis de deux mois précédent la date anniversaire de chaque période contractuelle autorisée. Cette date anniversaire est fixée au 1er novembre précédant la fin de chaque période contractuelle autorisée. Tout retrait d'autorisation d'exploitation des « Images et Sons » ne pourra en aucun cas avoir pour effet de mettre un terme anticipé aux autorisations d'exploitation des « images et Sons » concédés par l'ACO antérieurement au retrait d'autorisation.

La présente autorisation d'exploitation des « Images et Sons » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.2. Droits d'auteur / dessins et modèles

Le Concurrent cède, à titre non exclusif et gratuit, au profit de l'ACO, l'ensemble des droits de propriété intellectuelle portant sur le nom d'équipe, les appellations, dessins, modèles ou logos associés à l'équipe et à la/aux voiture(s) de l'équipe (ci-après les « Créations ») utilisés par le Concurrent avant, pendant ou après la course et/ou les manifestations qui y sont liées, et ce pour le monde entier, pendant la durée de la protection légale des Créations d'après la législation française. Ces droits comportent en particulier :

le droit de reproduction, permanent ou provisoire, le droit d'adaptation, le droit de traduction, le droit de commercialisation, sur tous supports (notamment livres, livrets, affiches, cartes postales, voitures miniatures, DVD, jeu vidéo, produits de l'habillement ou de la maison et autre produits dérivés, etc.), dans tous réseaux commerciaux et sous toutes marques, en vue notamment de l'exploitation et de la vente en ligne ou hors ligne des Créations ainsi que de leur utilisation à des fins d'information, de démonstration, de promotion ou de publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations promotionnelles, culturelles, de presse et/ou de relations publiques,

le droit de communication au public, dans tous lieux accessibles au public, notamment par télédiffusion, cablo-distribution, diffusion par satellite, diffusion en ligne et de façon générale, par tous vecteurs ou réseaux (notamment analogiques ou numériques, de télécommunication et informatiques, en ce compris le réseau internet), en vue notamment de l'exploitation commerciale des Créations et/ou de leur utilisation des fins d'information, de démonstration, de promotion, de publicité, et ce notamment dans le cadre d'opérations promotionnelles, culturelles, de presse et/ou de relations publiques,

Il est expressément précisé que l'ACO pourra exploiter les Créations de manière directe ou indirecte et qu'elle pourra concéder à titre non exclusif les Créations à des sous-traitants, à des licenciés ou à tout tiers de son choix.

La présente autorisation d'exploitation des « Créations » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.3. Marques

Le Concurrent concède, à titre non exclusif et gratuit, au profit de l'ACO, l'ensemble des droits de marques portant sur le nom d'équipe, les appellations, dessins, modèles ou logos associés (ci-après les « Marques ») utilisés par le Concurrent avant, pendant ou après la course et/ou les manifestations qui y sont liées, et ce pour le territoire de protection des Marques et pendant la durée de la protection légale des Marques d'après la législation française. Ces droits comportent en particulier le droit de reproduction, d'utilisation, d'apposition et, plus généralement, d'exploitation sous quelque forme que ce soit, à titre gratuit ou onéreux des Marques.

Il est expressément rappelé que l'ACO pourra exploiter les Marques de manière directe ou indirecte et qu'elle pourra concéder à titre non exclusif les Marques à des sous-traitants, à des licenciés ou à tout tiers de son choix.

La présente autorisation d'exploitation des « Marques » consentie par le Concurrent est indépendante du droit d'exploitation des manifestations et compétitions sportives organisées par l'ACO conformément aux dispositions de l'article L.331-1 du Code du sport.

2.4. Garanties

Le Concurrent garantit être titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux Créations et aux Marques. Il garantit en outre que les Créations et les Marques ne contrefont ni ne portent atteinte à des droits de tiers quels qu'ils soient.

D'une manière générale, le Concurrent garantit à l'ACO la jouissance et l'exercice paisible des droits cédés sur les Images et les Sons, les Créations et les Marques. Le Concurrent s'engage à garantir et indemniser l'ACO ainsi que ses cessionnaires ou ayants-droit, contre toute réclamation, demande d'interdiction d'exploitation et/ou en dommages et intérêts, action en contrefaçon et/ou en annulation, action en violation du droit à l'image, et d'une façon générale contre toute action émanant de tiers quels qu'ils soient. En particulier, le Concurrent s'engage à rembourser l'ensemble des frais (y compris d'avocats) et condamnations que l'ACO pourrait être amenée à payer et à l'indemniser du préjudice subi.

Le Concurrent s'engage également à obtenir de ses sponsors, pilotes, équipe et constructeurs qu'ils autorisent l'ACO à exploiter dans les conditions définies aux articles 2.1, 2.2 et 2.3 ci-dessus les Images et Sons, Créations et Marques. En cas de non-respect de la présente stipulation, le Concurrent s'engage à rembourser l'ensemble des dommages-intérêts, frais (y compris d'avocats) et condamnations que l'ACO pourrait être amenée à payer et à l'indemniser du préjudice subi du fait de l'inexécution de cette obligation.

2.5. Divers

L'ACO sera libre de céder ou de concéder les droits qui lui sont cédés par le Concurrent.

La présente cession lie les successeurs et ayants-droits des Parties.

Dans l'hypothèse où l'une quelconque des clauses de la cession serait déclarée inapplicable, irrégulière ou nulle, par quelque juridiction et pour quelque cause que ce soit, et ce par une décision devenue définitive, cette clause serait supprimée sans qu'il en résulte la nullité de l'ensemble de la cession, dont toutes les autres clauses demeureront en vigueur.

2.6. L'utilisation de tout système propre aux concurrents, visant à localiser un véhicule sur la piste, et à suivre son évolution au moyen de liaisons par satellites, et éventuellement diffuser ces informations via Internet, est soumise à l'approbation de l'organisateur. Toute demande doit être accompagnée du cahier des charges de l'opération.

III – ATTRIBUTION DES POINTS

A. Classement teams :

Les points seront attribués au team en fonction du classement des voitures.

Barème du classement teams :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
<i>Pole position</i>	1											

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 1 point.

Plusieurs voitures d'un même team peuvent concourir indépendamment.

Dans les catégories LM P1, LM GT1 et LM GT2, une voiture dont un pilote aura conduit plus de 4 heures au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points) (Cf. art. 21.2 du présent règlement). En revanche, la voiture sera classée dès lors qu'au moins 2 pilotes auront conduit au moins 45 minutes pendant la course.

Dans les catégories LM P2 et Formula Le Mans une voiture dont un pilote aura conduit plus de 3 heures 30 minutes au total, ne sera pas classée (ses pilotes ne marqueront pas de points) (Cf. art. 21.2 du présent règlement). En revanche, la voiture sera classée dès lors qu'au moins 2 pilotes auront conduit au moins 1 heure 15 minutes pendant la course.

Pour toute épreuve dont la distance est supérieure de plus de 50 % à 1000 km, les points seront doublés hormis pour le point supplémentaire attribué à la pole position.
Le vainqueur de chaque catégorie marquera donc 30 points.
Les points seront attribués selon le barème suivant :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	30	26	22	18	16	14	12	10	8	6	4	2
<i>Pole position</i>	1											

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 2 points.

B. Classement pilotes :

- ✧ En ce qui concerne les catégories LM P1, LM GT1 et LM GT2, pour qu'un pilote marque des points, il faut que les conditions suivantes soient cumulativement remplies :
 - que sa voiture soit classée,
 - qu'il ait conduit pendant la course **au moins 45 minutes et pas plus de 4 heures au total.**
- ✧ En ce qui concerne les catégories LM P2 et Formula Le Mans, pour qu'un pilote marque des points, il faut que les conditions suivantes soient cumulativement remplies :
 - que sa voiture soit classée,
 - qu'il ait conduit pendant la course **au moins 1 heure 15 minutes et pas plus de 3 heures 30 minutes au total.**
- ✧ Les points sont attribués aux pilotes par catégorie (dans une ou plusieurs voitures et dans un ou plusieurs teams). Un pilote changeant de catégorie en cours de saison ne pourra cumuler les points obtenus dans chacune des catégories.

Barème du classement pilotes :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
<i>Pole position</i>	1 point pour l'équipage de la voiture ayant réalisé la pole position											

Les pilotes des douze premiers teams de chaque catégorie marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, les pilotes marqueraient également 1 point.

Pour toute épreuve dont la distance est supérieure de plus de 50 % à 1000 km, les points seront doublés hormis pour le point supplémentaire attribué à la pole position.

Les pilotes vainqueurs de chaque catégorie marqueront donc 30 points.

Les points seront attribués selon le barème suivant :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	30	26	22	18	16	14	12	10	8	6	4	2
<i>Pole position</i>	1 point pour l'équipage de la voiture ayant réalisé la pole position											

Les pilotes des douze premiers teams de chaque catégorie marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, les pilotes marqueraient également 2 points.

C. Classement constructeurs :

Par "constructeur(s)" il convient d'entendre au sens du présent règlement, l'association constituée par le constructeur du châssis et celui du moteur, c'est-à-dire par la ou les personnes physiques ou morales détenant les droits de propriété intellectuelle sur le châssis et sur le moteur, dont les noms figurent sur la Fiche d'Homologation validée par l'ACO.

S'il s'agit de deux constructeurs différents, le nom du constructeur du châssis doit toujours précéder celui du constructeur du moteur.

Les Fiches d'Homologation ACO en cours de validité à ce jour seront, le cas échéant, modifiées en conséquence

Pour le classement constructeurs, seuls marqueront des points les deux premières voitures d'un même Constructeur, classées à l'issue de chaque épreuve, dans la même catégorie.

Barème du classement constructeurs :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1
<i>Pole position</i>	1											

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 1 point.

Pour toute épreuve dont la distance est supérieure de plus de 50 % à 1000 km, les points seront doublés hormis pour le point supplémentaire attribué à la pole position.

Le vainqueur de chaque catégorie marquera donc 30 points.

Les points seront attribués selon le barème suivant :

<i>Positions</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>Points</i>	30	26	22	18	16	14	12	10	8	6	4	2
<i>Pole position</i>	1											

Les douze premiers teams marquent les points figurant dans le tableau ci-dessus. Dans les cas où un team serait classé treizième ou au-delà, il marquerait également 2 points.

D- CLASSEMENT MICHELIN GREEN X CHALLENGE

Un indice écologique prenant en compte la consommation de carburant est mis en place. Un prix sera attribué à la voiture qui aura, le mieux possible, préservé l'environnement par un meilleur rendement énergétique.

Le classement du « Michelin Green X Challenge » concernera toutes les voitures classées à l'arrivée et sera publié à l'issue de chaque course. Le vainqueur sera récompensé toutes catégories confondues.

Les points seront attribués au team de la première (40 points) à la quarantième place (1 point) selon une suite numérique décroissante:

1 ^{er}	–	40pts
2 ^{ème}	–	39pts
3 ^{ème}	–	38pts
4 ^{ème}	–	37pts
..... 10 ^{ème}	–	31pts
..... 20 ^{ème}	–	21pts
..... 30 ^{ème}	–	11pts
..... 40 ^{ème}	–	1pt

Le leader du classement général du « Michelin Green X Challenge » devra apposé sur les deux cotés et le devant de la voiture (à proximité des numéros de course dans la mesure du possible) un sticker d'identification de 16 cm de diamètre.

L'indice de rendement énergétique (IRE) est calculé selon la formule :

$$\frac{\text{Distance Parcourue}}{\text{Temps Total} - \text{temps d'arrêt}}$$

$$\frac{\text{Nombre de litre X Densité X Valeur énergétique}}{\text{Distance Parcourue}}$$

Pour le dernier ravitaillement, la consommation sera calculée au prorata des tours effectués entre le ravitaillement et l'arrivée.

Le réservoir autonome de carburant devra être équipé d'un système de pesée suivant les prescriptions définies à l'article 2 de l'Annexe A du Règlement Technique ACO. Les opérations de remplissage devront être effectuées sous le contrôle d'un commissaire de stand.

E. Dispositions générales concernant tous les classements :

- ✧ Tous les concurrents s'inscrivant pour au moins une course seront classés.
- ✧ A l'exception du classement Michelin Green X Challenge, les points seront attribués indépendamment pour chaque catégorie ("LM" P1, "LM" P2, "LM" GT1, "LM" GT2).
- ✧ Le classement sera établi en prenant les résultats de toutes les épreuves de la saison.
- ✧ En cas d'ex-aequo, sera classé en tête le vainqueur du plus grand nombre de courses de la saison dans sa catégorie, puis ensuite en fonction de l'ordre d'obtention de la première victoire, puis en fonction du plus grand nombre de seconde places puis en fonction de l'ordre d'obtention de la première seconde place et ainsi de suite.
- ✧ Les pénalités infligées aux concurrents pour le changement de moteur se compenseront avec les points marqués. Cette disposition s'applique à tous les classements.
- ✧ Sous réserve d'avoir participé à toutes les courses de la saison Le Mans Series, les concurrents dont les voitures sont classés 1^{er} et 2^{ème} de chaque catégorie à l'issue de la saison seront sélectionnés d'office pour les "24 Heures du Mans" de l'année suivante (à condition que le concurrent soit inscrit à l'intégralité de la saison Le Mans Series de l'année suivante).
 Tout concurrent considérant être victime d'un cas de force majeure l'empêchant de participer à une épreuve de la saison, devra avant le départ de la Course, demander au Directeur de Course de saisir un comité ad hoc qui appréciera si les conditions de force majeure sont remplies.
 Le concurrent devra fournir en même temps au Directeur de Course tous les éléments nécessaires à l'appréciation du cas de force majeure.
 Ce comité ad hoc, qui statuera en dernier ressort, sera constitué des membres du comité de sélection.
 Si ces deux voitures appartiennent au même team, une seule voiture sera sélectionnée et la seconde sélection sera attribuée d'office au troisième du classement.
 Si le team dont la voiture arrive première ou deuxième a déjà une sélection d'office pour une autre raison (résultat aux "24 Heures du Mans" de l'année,...), il bénéficiera d'une seconde sélection d'office pour les "24 Heures du Mans" de l'année suivante.
 Si le team dont la voiture arrive 1^{ère} ou 2^{ème} a déjà deux (2) sélections d'office pour une autre raison (résultat au "24Heures du Mans" et à "Petit Le Mans" de l'année, par exemple), la sélection sera attribuée en décalant le classement d'un rang.
 Conformément aux dispositions de l'article 74 d du Code Sportif International, les réclamations contre les classements établis en fin de compétition, doivent être présentées sauf impossibilité matérielle admise par les Commissaires Sportifs, au plus tard trente (30) minutes après affichage.

IV - PUBLICITE

a/ Les concurrents doivent apposer sur leur voiture, et ce avant les essais qualificatifs, la publicité de l'Organisateur selon le schéma ci-dessous.

Le patch LE MANS SERIES devra obligatoirement être cousu sur les combinaisons des pilotes en respectant les règles de sécurité de la FIA.

Les infractions concernant cet Article peuvent entraîner l'exclusion de la voiture.

b/ La publicité sur les voitures et sur les vêtements des pilotes doit être conforme au règlement de l'ASN.

c/ Toute publicité et action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques dans les enceintes de l'organisation ou aux abords du circuit, parc concurrents, piste, village, garage, etc..., doivent faire l'objet d'un accord préalable.

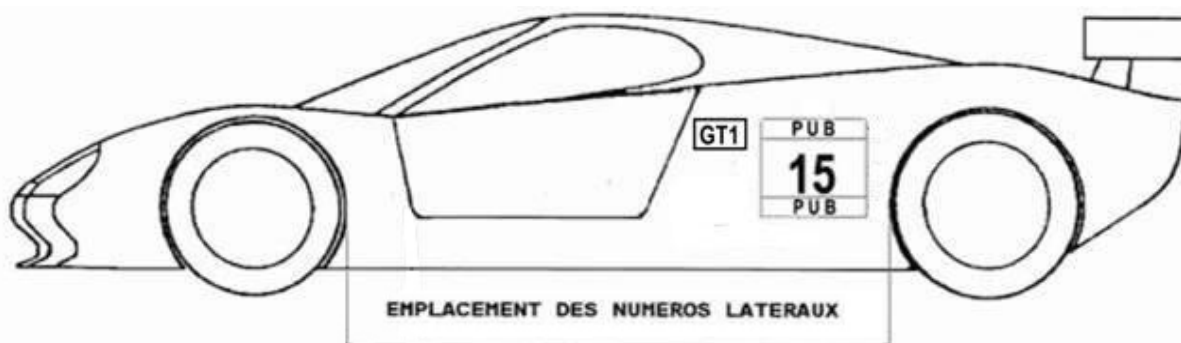
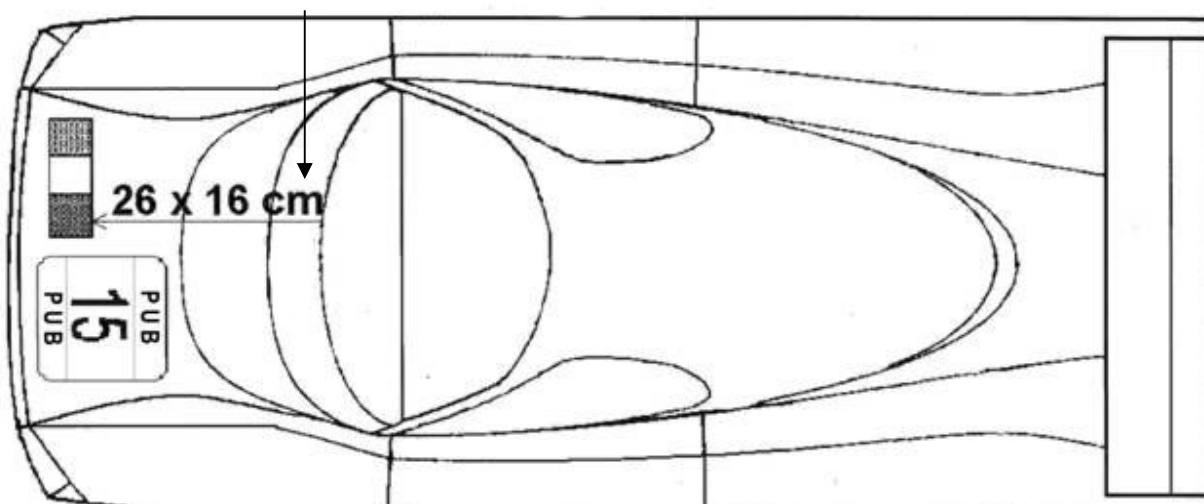
d/ Toute publicité, tout affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans, et sur les stands-concurrents sont formellement interdits.

e/ Les parcs réservés aux concurrents et aux assistances sont mis à leur disposition afin de participer à l'épreuve dans des conditions techniques aussi satisfaisantes que possible. Ces parcs ne peuvent donc pas être utilisés à des fins publicitaires ou pour l'organisation de réceptions, sous peine de règlement de redevance (consulter l'Organisateur).

f/ Toute publicité aérienne, toute action publicitaire, promotionnelle ou de relations publiques intervenant dans l'espace aérien situé au-dessus du circuit et des communes traversées par le circuit sont strictement interdites, sauf accord préalable de l'Organisateur.

g/ De même, l'utilisation de toute hélic surface située dans les enceintes du circuit est strictement interdite, sauf autorisation préalable de l'Organisateur.

V – NUMEROS, DRAPEAUX, PUBLICITE, ORGANISATION ET CAMERAS EMBARQUEES



Les organisateurs se réserve le droit d'installer une ou plusieurs caméras embarquées dans et ou à l'extérieur des voitures. Lorsqu'une camera embarquée est installée dans le cockpit, les teams ne sont pas autorisés à placer de stickers de

leur(s) sponsor(s) sur le tableau de bord ni aucun autre endroit dans la voiture. Toute infraction entraînera l'arrêt de la voiture pour retirer ce(s) sticker(s). Seul un sticker portant le nom du team (celui figurant sur la licence du concurrent) est autorisé. Néanmoins, les teams qui souhaitent poser des sticker(s) sponsor sur le tableau de bord ou ailleurs dans le cockpit pourront demander à l'organisation un devis pour l'installation d'une caméra embarquée spécifique.

VI – FACILITES POUR LES CONCURRENTS "LE MANS SERIES"

Accréditifs

- Chaque concurrent recevra :
- ⇒ 20 laissez-passer par voiture admise aux essais.
 - ⇒ 5 parkings.

Espaces de travail

- Par voiture admise aux essais :
- ⇒ 1 stand (éventuellement à partager avec une autre équipe).
 - ⇒ 1 espace de stationnement pour un ensemble routier (15 x 4 m).
 - ⇒ 1 espace pour services annexes de 80m².

Utilisation des espaces de travail

- ⇒ Ces surfaces ne peuvent être utilisées pour des actions de relations publiques, promotionnelles ou de réceptif, et comporter au maximum deux niveaux.

En cas d'infraction : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Assistance

Sauf accord préalablement conclu avec l'Organisateur, toutes les entreprises sollicitant un "espace assistance" devront acquitter un droit d'accès au parc d'assistance après avoir remis à l'Organisateur la liste des voitures équipées de leurs produits.

Récepteur vidéo de stand (images de la course, classements)

- ⇒ Chaque stand disposera du signal (Somme déduite de l'avance sur frais techniques et fournitures).
- ⇒ Toute demande supplémentaire devra être faite et réglée directement au fournisseur agréé par l'Organisateur.

Connexion et/ou installation vidéo dans la zone de panneauage

- ⇒ Seule la société de calcul agréée par l'Organisateur sera autorisée à connecter et/ou à installer le matériel "tour par tour".

VII. CARBURANT

Caractéristiques

Les propriétés du carburant délivré par le fournisseur de l'Organisateur aux concurrents (essence, bioéthanol, diesel) seront communiquées aux concurrents au moins un mois avant le début de la saison.

Utilisation

Le carburant délivré par le fournisseur de l'Organisateur (essence, diesel) devra être utilisé par tous les concurrents pour :

- Les essais officiels LE MANS SERIES,
- Lors de toutes les épreuves (essais libres, essais qualificatifs, warm-up et course).

Contrôles


A tout moment, il est interdit pour les concurrents d'utiliser du carburant provenant d'une épreuve précédente autre que faisant partie de la série.

Des contrôles inopinés du carburant seront régulièrement effectués par les commissaires techniques de l'ACO. Les analyses seront effectuées par les laboratoires opérationnels sur place et si nécessaire par des laboratoires extérieurs pour des contrôles plus approfondis.

En cas de triche avérée la sanction prévue est l'exclusion du concurrent.

VIII. IDENTIFICATION DES STANDS

Les teams ont l'obligation d'identifier leur stand, côté Pit Lane, à l'aide d'un panneau spécifique portant les éléments suivants :

 Nom du Team	Drapeau
Nom de la voiture et numéro de course Nom de chaque pilote et nationalité	

- ⇒ Logo Le Mans Series (disponible sur demande), en haut à gauche,
- ⇒ Nom du Team et nationalité (drapeau en haut à droite),
- ⇒ Nom de la voiture et numéro de course,
- ⇒ Nom et la nationalité des pilotes, en dessous.

Et selon le schéma ci-contre (2,5 m de long et 0,80 m de haut).

IX – SYSTEMES D'ACQUISITION DE DONNEES

L'Automobile Club de l'Ouest utilise pour 2010 un système d'acquisition de données, dont chaque voiture doit être équipée, et qui permet de contrôler :

- la pression de suralimentation des moteurs turbocompressés et la dépression dans les boites à air des moteurs atmosphériques ;
- la vitesse à la roue ;
- la température dans l'habitacle (pour les voitures fermées).

Les enregistrements seront déchargés automatiquement lors des arrêts au stand à l'aide de la technologie WIFI.

Le système comprend 2 parties :

- 1 - Un support (équipé de 1 ou 2 capteurs de pression, d'un émetteur WIFI, etc...) qui sera fixé de façon permanente sur la voiture.

Cet équipement doit être impérativement acheté auprès de l'A.C.O par le concurrent pour sa première participation à une épreuve de "Le Mans Series", ou aux "24 Heures du Mans".

Prix de l'équipement :

a/ avec 1 capteur : 3,200 Euros HT.

b/ avec 2 capteurs : 3,900 Euros HT.

- 2 – Un enregistreur, propriété de l'A.C.O, qui pourra être installé sur la voiture à n'importe quel moment de l'épreuve par les Commissaires Techniques.

Pour obtenir le cahier des charges ou pour tout renseignement complémentaire,
merci de contacter M. Daniel Perdrix (d.perdrix@lemans.org).