



REGLEMENTS SPORTIF ET TECHNIQUE TROPHEE PROTO SPRINT 2017

Enregistré par la FFSA sous le n° C37 en date du 18/01/2017

1. ORGANISATION

Le *Trophée Proto Sprint France* est organisé par la société **N2D Organisation - 511 rue Fonfillol - ZAC les Cadaux 81370 Saint-Sulpice** dont le responsable est Jean-Philippe DAYRAUT sous la tutelle de la FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE. Le présent règlement a été enregistré par la FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE sous le permis d'organisation N°C37 en date du 18/01/2017.

Le *Trophée Proto Sprint France* est organisé conformément aux dispositions du Code Sportif International et de ses annexes, du Règlement Standard des Circuits Asphalte, aux règlements nationaux de la FFSA. Tous les éléments non prévus au présent règlement relèvent de ces derniers ou seront précisés au règlement particulier de chaque épreuve.

Le *Trophée Proto Sprint France* est organisé dans le cadre des compétitions inscrites au calendrier National avec participation étrangère autorisée (CPEA)

1.1. CALENDRIER

Le *Trophée Proto Sprint France* 2017 se déroulera sur 6 épreuves + 1 hors championnat :

LEDENON	22 & 23 Avril	Sprint Série
MOTORLAND	20 & 21 Mai	Sprint Série & CER
LE CASTELLET	9, 10 & 11 Juin	Sprint Série & GT Open
VAL DE VIENNE	8 & 9 Juillet	Sprint Série
ALBI	9 & 10 Septembre	Sprint Série
NOGARO	28 & 29 Octobre	Sprint Série

Dans le cas où des événements indépendants de sa volonté ne permettraient pas l'organisation des épreuves ci-dessus aux dates indiquées, l'organisateur se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

1.2. OFFICIELS

Président du Collège des Commissaires Sportif

Directeur de Course

Commissaire Technique Délégué

Commissaire Technique Délégué Adjoint

Ces officiels seront précisés dans les règlements particuliers de chaque épreuve.

2. ASSURANCES

2.1. L'organisateur de chaque épreuve doit souscrire une assurance responsabilité civile conforme à la réglementation : Article R 331-10 et A 331-21 du Code du Sport.

Cette police d'assurance, garantissant la compétition et ses essais, couvre la responsabilité civile de l'organisateur et des participants ainsi que celle de toute personne qui prête son concours à l'organisation avec l'accord de l'organisateur.

Trente jours avant l'épreuve, l'organisateur doit transmettre à Sprint Série une attestation d'assurance précisant le détail des risques couverts par la police d'assurance, laquelle doit être conforme aux lois nationales en vigueur.

Le certificat d'assurance sera tenu à la disposition des concurrents.

2.2 L'assurance responsabilité civile (au tiers) définie ci-dessus viendra compléter, sans y porter atteinte, toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou pour toute autre personne physique ou morale participant à l'épreuve.

2.3 Les pilotes participants à l'épreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. Licences :

Le **Trophée Proto Sprint France** est ouvert à tous les pilotes détenteurs d'une licence en cours de validité parmi les suivantes :

- Licence Nationale Concurrent Conducteur Auto (NCC)
- Licence Internationale Concurrent Conducteur Auto (ICC "A-B-C")
- Licence Nationale étrangère avec une autorisation de participation de l'ASN compétente
- Licence Internationale étrangère

A défaut, un Titre de Participation National Circuit (TPNC) pourra être délivré (sauf pour le meeting à l'étranger)

Le **Trophée Proto Sprint France** est également ouvert aux mineurs de 16 à 18 ans détenteurs d'une Licence Nationale Junior Auto Circuit (NJC), accompagnés de leur tuteur ou représentant légal lui-même détenteur d'une Licence Concurrent Tuteur (ICT) en cours de validité.

3.2. Participation à une épreuve ou à l'ensemble du Trophée Proto Sprint

Tout concurrent et tout pilote participant à une épreuve ou à l'ensemble des épreuves du **Trophée Proto Sprint France** devra s'engager par écrit à accepter et respecter les règles de ce Championnat et notamment les décisions relatives à la classification des pilotes.

Il incombe au concurrent de s'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent dans leur intégralité les dispositions du Code Sportif International, des Prescriptions Générales FFSA relatives aux Circuits, du Règlement Sportif et Technique. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'épreuve, il doit désigner son représentant par écrit. Pendant toute la durée de l'épreuve, la personne responsable d'une voiture engagée est tenue, conjointement et solidairement avec le concurrent, de veiller à ce que ces dispositions soient respectées.

Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures répondent aux conditions d'éligibilité et de sécurité pendant toute la durée de l'épreuve. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

Toute personne concernée de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou occupant quelque fonction que ce soit dans le paddock, les stands, la voie des stands ou sur la piste doit à tout moment porter un laissez-passer approprié.

L'opérateur du **Trophée Proto Sprint France** se réserve enfin le droit d'accepter ou de refuser toute demande de participation.

3.2.1 Particularité : Participation à la catégorie LMP3

Pour pouvoir s'engager dans la catégorie LMP3, les pilotes disposant d'une licence Nationale devront pouvoir justifier d'un niveau de performance minimum, inférieur à 115% du temps de référence effectué par un pilote professionnel sur le même circuit, le même jour, avec le même véhicule. Une attestation contresignée par le team et par le pilote ayant effectué le temps de référence sera exigée.

3.3. Engagements :

3.3.1. Engagement au Trophée Proto Sprint 2017 :

Les engagements pourront se faire à partir du 1^{er} Décembre 2016

Tout concurrent désirant participer au Trophée Proto Sprint devra envoyer une demande d'inscription selon le modèle établi avant le 31 Mars 2017 à l'opérateur délégué :

N2D Organisation - Sprint Série, 511 rue Fonfillol - ZAC les Cadaux, 81370 Saint-Sulpice

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de Sprint Série,

Pour la catégorie LMP3 d'un montant de :

- **14 000 € HT** soit 16 800 € TTC ou de 4 667 € HT soit 5 600 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 31 Janvier 2017.**
- **15 600 € HT** soit 18 720 € TTC ou de 5 200 € HT soit 6 240 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 28 Février 2017.**
- **17 200 € HT** soit 20 640 € TTC ou de 5 733 € HT soit 6 880 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 31 Mars 2017.**

Pour la catégorie CN d'un montant de :

- **8 950 € HT** soit 10 740 € TTC ou de 2 983 € HT soit 3 580 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 31 Janvier 2017.**
- **10 000 € HT** soit 12 000 € TTC ou de 3 333 € HT soit 4 000 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 28 Février 2017.**
- **11 000 € HT** soit 12 200 € TTC ou de 3 667 € HT soit 4 400 € TTC (représentant le premier tiers) pour toute inscription reçue **avant le 31 Mars 2017.**

Dans l'éventualité où le concurrent opte pour un règlement du premier tiers et non de la totalité de l'engagement, le deuxième tiers sera exigible avant la fin Mars, le troisième avant la fin Mai.

A ces montants s'ajouteront **une participation forfaitaire « ASA - Circuit » de 600 € HT soit 720€ TTC par épreuve** pour couvrir les frais de location du circuit et de ses infrastructures, d'assurance pour l'épreuve en question et d'organisation de l'ASA concernée. Ces frais seront exigibles dix jours au moins avant chaque épreuve.

3.3.2. Annulation d'épreuves

Dans la mesure où la société Sprint Série, pour différentes raisons, devait annuler ou reporter une épreuve à n'importe quel moment, aucun pilote ou concurrent engagé au *Trophée Proto Sprint* ne pourra réclamer des dommages et intérêts au-delà du remboursement de l'engagement de l'épreuve manquante.

3.3.3. Non-participation d'un concurrent lors d'une ou plusieurs épreuves :

Dans le cas où un concurrent et / ou pilote engagé ne participerait pas à un meeting ou à l'une des courses du meeting, et qu'elle qu'en soit la raison y compris la non qualification à l'une d'elle et même s'il s'agit d'une incapacité physique, il ne pourrait prétendre au remboursement du montant de l'engagement auprès de la société Sprint Série.

Toutefois, le remplacement du pilote sur un meeting est possible à la condition obligatoire suivante : un bulletin d'engagement pilote au nom du nouveau participant devra être signé et expédié à Sprint Série 10 jours avant le début de l'épreuve.

3.3.1. Engagement à une épreuve

Un concurrent désirant participer à une épreuve du **Trophée Proto Sprint France** devra envoyer au moins 10 jours avant l'épreuve le bulletin d'inscription prévu à cet effet dûment complété et accompagné du règlement à l'ordre de Sprint Série à l'opérateur : **N2D Organisation - Sprint Série**

511 rue Fonfillol - ZAC les Cadaux 81370 Saint-Sulpice, Tél. : 05 63 33 01 01 - E-mail : contact@sprintserie.com.

Le prix de l'engagement est fixé à :

- **2 920€ HT par épreuve pour la catégorie LMP3**
+ 600 € HT soit 720 € TTC de Forfait ASA - Circuit

- **1 900€ HT par épreuve pour la catégorie CN**
+ 600 € HT soit 720 € TTC de Forfait ASA - Circuit

Le forfait ASA – Circuit est une participation forfaitaire comprenant la participation à la location du circuit et de ses infrastructures, d'assurance pour l'épreuve en question et d'organisation de l'ASA concernée.

Les dates limites d'engagement pourront être prorogées exceptionnellement jusqu'à l'ouverture des vérifications administratives. C'est une vraie source à problèmes (pour les techniques, pour les pneus, etc..) et il me semble que l'on est hors réglementation générale

3.4. EQUIPAGES - CLASSIFICATION DES PILOTES

3.4.1. Composition des équipages

Chaque voiture participant à une épreuve du trophée Proto Sprint pourra être pilotée par un seul pilote ou un équipage de deux pilotes.

Dans le cas où la voiture est pilotée par un seul pilote, celui-ci devra indiquer s'il est en catégorie Amateur ou catégorie Pro

Dans le cas où la voiture est pilotée par un équipage de deux pilotes, cet équipage sera composé d'un pilote Pro et d'un pilote Amateur ou de deux pilotes Amateurs.

3.4.2. Classification des pilotes

3.4.2.1. Conditions pour être désigné Pilote Amateur :

- Avoir 25 ans révolus lors de la première qualification du 1er meeting de la saison.
- Ne pas avoir été classé dans les 5 premiers d'un Championnat Sprint Automobile National ou International automobile quel qu'il soit.

Lors de son inscription, le pilote se déclarant Amateur remplira une déclaration de palmarès qui sera vérifiée par les services Sportifs du Promoteur. En cas de fausse déclaration, le pilote concerné sera classé automatiquement Pro sans possibilité d'appel.

3.4.3. Permutations et changements de pilotes

Il sera autorisé à un équipage engagé à l'année dans le **Trophée Proto Sprint** de changer un des deux pilotes deux fois dans la saison. Le nouveau pilote pourra prétendre aux points et aux prix attribués au **Trophée Proto Sprint**. Après le second changement, la totalité de l'équipage ne pourra plus prétendre ni aux points ni aux prix. Tout équipage engagé au **Trophée Proto Sprint** à compter des deux dernières épreuves de la saison ne marquera pas de points.

3.4.4. Chaque pilote ne pourra utiliser qu'une seule voiture lors d'une même épreuve.

3.4.5 Devoir des pilotes

- Tout pilote participant à une épreuve inscrite au Trophée Sprint Proto France devra connaître l'ensemble des articles relatifs à la sécurité de la Réglementation FFSA pour les épreuves en circuits : drapeaux de signalisation, etc....
- Tout pilote désirant prendre le départ d'une épreuve devra assister obligatoirement aux briefings pilotes lors de chaque épreuve : procédure de départ, équipement du pilote, etc.... Les règlements FFSA correspondants (Prescriptions Générales et Circuits) seront fournis avec la confirmation d'engagement.
- Tout pilote ne respectant pas les règlements sportif et technique ou les règles de sécurité pourra faire l'objet de demande de sanction auprès du Collège des Commissaires Sportif pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve sans que le concurrent puisse prétendre à un quelconque dédommagement.
- Chaque pilote devra respecter un esprit sportif tant sur la piste que dans l'enceinte du circuit sous peine de demande de sanctions auprès du Collège des Commissaires Sportif pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

3.4.6. Non-respect du règlement sportif et technique

En cas de non-respect du règlement technique et sportif d'un pilote, l'opérateur Sprint Série se réserve le droit de:

- Annuler les points de la manche ou du meeting complet.

- Exclure le pilote du championnat.

L'opérateur Sprint Série, se réserve le droit de donner un avertissement à tout concurrent qui aurait été impliqué dans un incident de course avéré et considéré comme responsable de cet incident sur preuve : Rapport commissaires Support vidéo ; Le cas échéant, l'organisateur Sprint Série adressera au concurrent un avertissement par courrier avec accusé de réception.

En cas de deuxième avertissement, l'opérateur Sprint Série se réserve le droit de refuser la participation à l'épreuve ou aux épreuves suivantes. L'opérateur Sprint Série sera seul juge de la sanction à appliquer en cas de récidive.

En cas de refus de participation par l'opérateur Sprint Série à une ou plusieurs épreuves pour des motifs disciplinaires, les droits d'inscriptions et d'engagements ne seront pas restitués au concurrent.

Nonobstant la décision du collège des commissaires sportifs, toute constatation d'incidents dans le paddock et sur la piste :

- Actes de provocations de toute nature.
- Menaces verbales ou autres.
- Comportement anti sportif ou non conforme à l'esprit Sprint Série.
- Manquement à la morale et à l'éthique
- Nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile.
- Préjudice moral ou matériel subi par l'organisateur Sprint Série de la part d'un membre d'une équipe, d'un pilote, de son entourage.

Fera l'objet des sanctions suivantes:

- Avertissement et mise en période probatoire dont la durée sera définie par Sprint Série.
- Refus de participation à l'épreuve suivante pour le concurrent ou pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe, conformément à l'article 74 du code sportif international FIA.
- Proposition d'une exclusion de l'épreuve en cours auprès du collège des commissaires sportifs pour le concurrent ou le pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe. Si le pilote est exclu d'une course ou de l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points pour la course ou l'épreuve concernée.
- Demande au collège des commissaires sportifs d'une saisie de la commission disciplinaire.
- Exclusion immédiate du team et/ou pilote de tout championnat organisé par Sprint Série pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 ans.

3.5. Vérifications administratives

Les vérifications administratives auront lieu sur chaque épreuve. Tous les pilotes devront se présenter aux vérifications administratives aux dates, horaires et lieux précisés dans le règlement particulier de l'épreuve, munis des documents requis. Seuls les pilotes ayant satisfait aux vérifications administratives seront autorisés à participer aux essais qualificatifs.

3.6. Vérifications techniques

Les vérifications techniques auront lieu sur chaque épreuve. Chaque voiture devra être présentée aux vérifications techniques dans le local technique aux dates et heures précises de convocation préalablement indiquées au concurrent lors des vérifications administratives.

En cas d'absence ou de retard aux vérifications administratives et/ou techniques, des pénalités seront infligées suivant les prescriptions générales FFSA. En cas de non-conformité technique, le concurrent pourra être exclu du Trophée pour l'année en cours.

4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures admises

Le **Trophée Proto Sprint France** est ouvert aux catégories suivantes et après acceptation du dossier :

- **LMP 3** conformément à la réglementation de l'Automobile Club de L'Ouest en vigueur.
- **CN** équipés d'un moteur de 4 cylindres atmosphérique dont la cylindrée totale est comprise entre 1900cm³ et 2000cm³ - conformes à la réglementation technique FFSA en vigueur.
- **CN** équipés d'un moteur suralimenté dont la cylindrée totale est comprise entre 1500cm³ et 1620cm³ - conformes à l'Art. 259 de l'annexe J FIA en cours.

4.2. Carburant – Pneumatiques - Équipements

4.2.1. Carburant

Type de carburant : Super Sans Plomb 98 minimum conforme à l'Article 252-9 Annexe J. Aucun additif n'est autorisé.

Pour chaque meeting de course, une station de référence sera désignée à proximité du circuit sur lequel se déroule l'épreuve. Des prélèvements seront effectués à titre d'échantillon de référence pour les contrôles éventuels.

Dans un souci d'équité, les concurrents seront tenus de s'approvisionner auprès de la station de référence qui sera communiquée à l'ensemble des engagés au moins une semaine avant l'événement.

Les concurrents devront pouvoir justifier à tout moment de l'achat auprès de la station essence de référence des quantités nécessaires pour le meeting.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment du meeting sur la base des échantillons de référence prélevés en début de manifestation.

4.2.1.1. Réservoirs

Conformes à l'annexe J et à la réglementation spécifique de chaque type de voiture.

4.2.1.2. Ravitaillement

La présence d'essence dans les stands est formellement interdite pour des raisons évidentes de sécurité.

Aucun ravitaillement en essence ne sera autorisé pendant les séances libres ou qualificatives ni pendant les courses.

4.3. Pneumatiques

Tous les véhicules participant au **Trophée Proto Sprint France** devront être équipés de pneumatiques MICHELIN, slicks et pluie uniquement. Les concurrents devront obligatoirement commander les pneumatiques au moins 10 jours avant chaque meeting auprès de la société :

Auvergne Pneumatique Racing – 3, rue du Pavin - Parc logistique– 63360 GERZAT

Tel : 04 73 24 24 24 – Fax : 04 73 25 57 70

Email : apr-contact@apr-europe.com ; c.chene@apr-europe.com.

Les dimensions seront identiques pour toutes les voitures de la catégorie LMP3 :

- Diamètre des jantes : 18 pouces.
- Pneumatique arrière : 31/71/18
- Pneumatique avant : 30/65/18

Les dimensions seront identiques pour toutes les voitures des catégories CN :

- Diamètre des jantes : 13 pouces.
- Pneumatique arrière : 24/57/13
- Pneumatique avant : 20/54/13

Tout système pour chauffer les pneus et tout traitement chimique de ces derniers sont interdits. Les bouchons de valves sont obligatoires.

8 pneumatiques neufs slicks sont autorisés par meeting, 4 Arrière et 4 Avant.

Chaque concurrent devra donc faire enregistrer par les commissaires techniques présents sur chaque épreuve, et ce avant le début de la séance qualificative, 8 pneus neufs à l'exception de la première course de la saison ou de la première participation où l'enregistrement de ces huit pneus devra être fait avant la première séance d'essais privés.

Le concurrent devra remplir la fiche distribuée par le commissaire technique lors des vérifications techniques et la donner au commissaire technique lors du briefing pilotes.

Seuls ces pneumatiques pourront être utilisés pendant la durée du meeting, en dehors de l'utilisation éventuelle de pneumatiques à sculptures en cas de piste humide.

En cas de crevaison, ou de plat remettant en question la sécurité des pilotes, les concurrents pourront décider du remplacement exceptionnel d'UN à QUATRE pneumatiques par des gommes neuves, sous réserve de validation préalable par le commissaire technique attitré, mais en contrepartie d'une pénalité de 15 secondes par pneumatique neuf utilisé au-delà du nombre autorisé pour le meeting.

Afin d'obtenir une usure normale et sécuritaire des pneumatiques attribués pour chaque course, il est fortement recommandé de tenir compte des préconisations d'usage des pneumatiques (carrossage, pression) éditées par le fabricant.

Les concurrents en infraction pourront faire l'objet d'une exclusion du meeting, et ce dès la première infraction constatée.

4.3.1. Pneus pluie

Les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'une fois que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course pour les séances d'essais chronométrés et les courses.

Le nombre de pneus pluie utilisés lors d'un meeting n'est pas limité.

- Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide et sculpté à plus de 25 % dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu.

- La retaille manuelle ainsi que tout traitement, chauffe ou rectification des pneus est interdit.

4.4. Équipements

Les équipements devront être conformes à la réglementation standard des circuits « asphalte », à l'annexe L concernant l'équipement des pilotes, et aux réglementations techniques de chaque catégorie.

4.4.1. Transpondeur

Chaque voiture devra être équipée lors de chaque épreuve d'un transpondeur de marque Chronolec by Tag Heuer.

Les concurrents sont responsables :

- du bon montage du transpondeur.
- de son bon fonctionnement en permanence.

4.4.2. Système de signalisation OLED - GPS

Tout concurrent engagé en **Trophée Proto Sprint** doit utiliser le système de signalisation OLED avec fonction GPS tel que reconnu par la FFSA et doit contacter le Service chronométrage de la FFSA pour les modalités d'approvisionnement et d'installation.

Ce système de signalisation doit être utilisé pendant les essais et les courses du **Trophée Proto Sprint** et sert d'une part à communiquer visuellement au pilote des informations provenant de la Direction de Course, d'autre part à relever la vitesse des véhicules lorsque celle-ci est limitée (procédure de départ, voie des stands par exemple).

Ce système doit être installé dans le strict respect des instructions y afférent et doit fonctionner à tout moment pendant l'épreuve.

Tous les coûts liés au contrôle, à la révision et à la mise à jour du système sont entièrement à la charge des concurrents. Le poids du système est inclus dans le poids minimum de la voiture.

4.4.3. Télémétrie – Transmissions

Le transfert de données par télémétrie est interdit. La liaison radio est autorisée sur les voitures, chaque concurrent doit indiquer à Sprint Série la fréquence utilisée lors des vérifications techniques.

4.4.4. Spécificités techniques – Catégorie CN

Anti patinage interdit :

Aucun capteur permettant d'analyser la vitesse de déplacement de la voiture n'est autorisé.

Éléments de Sécurité : Doivent être conformes au règlement CN FIA 2012.

Les voitures devront être conformes au Règlement CN FIA à l'exception des points énumérés dans le règlement de la catégorie CN FFSA.

Moteur :

Pour les moteurs Honda 2.0L,

- Le diamètre du boîtier papillon est limité à 64 mm maximum, mesuré à l'axe du papillon.
- Régime moteur limité à 8 200 tr/min.

Les concurrents engageant des voitures de la catégorie CN devront fournir le logiciel permettant de lire les acquisitions de données moteur avec les adresses IP au commissaire technique délégué.

Poids :

C'est le poids réel de la voiture sans le pilote et son équipement. En cas de doute, les Commissaires Techniques peuvent faire vidanger les réservoirs de carburant et de liquide lave-glace pour vérifier le poids de la voiture.

Les voitures de la catégorie devront peser au moins le poids suivant: 570kg

4.4.5. Equilibre des performances entre catégories LMP3 et CN

Afin de préserver l'équilibre de performance entre les deux catégories composant le Trophée Proto Sprint, l'opérateur Sprint Série se réserve la possibilité de mettre en place une BOP (Balance of Performance) pour la catégorie CN avant et / ou pendant le déroulement du Trophée.

4.4.6. Numéros de course

L'opérateur attribuera, à chaque voiture, un numéro de course valable pour l'année en cours. Les numéros doivent être placés conformément au plan d'identification défini par Sprint Série. Dimensions conformes à la réglementation standard des circuits « asphalte ».

Les numéros de 1 à 30 seront attribués aux véhicules de la catégorie LMP3.

Les numéros de 31 à 60 seront attribués aux véhicules de la catégorie CN.

4.4. Présentation Générale des véhicules

Les voitures devront être en parfait état de présentation lors de la présentation en pré grille. L'organisateur Sprint Série se réserve le droit de refuser le départ en essais ou en course sur approbation du commissaire technique.

4.5. Caméras embarquées Obligatoires

Toute voiture participant au **Trophée Proto Sprint France** 2017 devra être équipée d'une caméra achetée ou louée. Chaque caméra sera équipée d'une carte SD identifiée avec le numéro de la voiture. Chaque concurrent devra, lors des courses (essais privés, essais qualificatifs et courses) s'assurer que :

- La caméra soit bien positionnée et solidement fixée de façon à ce que la route de course, le volant et les pédales soient bien visibles selon la réglementation Technique FFSA
- Les batteries soient suffisamment chargées
- La caméra soit bien mise en marche en mode enregistrement au moins à partir de la mise en place sur la ligne de départ jusqu'à la sortie de la piste
- La carte SD soit en place

Si le concurrent vient à manquer aux obligations ci-dessus, son véhicule fera l'objet d'une non-conformité technique pénalisée comme telle par le Collège des Commissaires Sportifs. Les images ne pourront exclusivement être demandées que par la Direction de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs, à la suite ou non d'une réclamation ou pour simple contrôle du bon fonctionnement de la caméra. Les officiels n'ont aucune obligation de visionner toutes les images qui pourraient leur être proposées. Le visionnage des images se fera sur l'ordinateur du concurrent ou du prestataire sous la responsabilité du concurrent qui assurera les manipulations seul ou avec son assistant. Les images pourront servir d'aide à la prise de décision. Les cartes SD seront effacées en début de meeting et seront conservées dans les caméras jusqu'à la fin du délai de réclamation. Dans le cas où un concurrent serait dans l'incapacité de mettre ses images à la disposition des officiels comme précisé ci-dessus, ce fait sera considéré comme aggravant dans le traitement de l'événement ayant justifié la demande des images.

5. PUBLICITE

5.1. Publicité Obligatoire

Les voitures et pilotes participants au **Trophée Proto Sprint France** devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par l'organisateur.

Chaque participant au **Trophée Proto Sprint France** s'interdit toute communication concurrente à une société en partenariat publicitaire avec la Sprint Série.

Chaque pilote devra conserver, durant tout le championnat, sur sa voiture et sa combinaison, les stickers aux emplacements prévus pour les partenaires de la Sprint Série.

En cas de non-respect du plan d'identification, les concurrents et pilotes s'exposent à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting.

5.2. Droit à l'image

Tout pilote participant à une épreuve du **Trophée Proto Sprint France** autorisera l'organisateur Sprint Série à utiliser des images télévisuelles et photographiques comme bon lui semble.

6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Conforme à la réglementation standard des circuits « Asphalte » en vigueur.

7. DEROULEMENT D'UNE EPREUVE

Les essais privés sont strictement interdits aux concurrents, pilotes et voitures engagés à une épreuve du **Trophée Proto Sprint France** sur le circuit concerné dans les 8 jours précédant la date de l'épreuve.

7.1 Déroulement Général

Une épreuve du **Trophée Proto Sprint France** comprend :

- Deux séances de 25 minutes chacune d'essais privés.
- Deux séances qualificatives de 15 minutes chacune séparées de 5 minutes.
- Deux courses de 48 minutes plus un tour, avec un arrêt aux stands obligatoire pour effectuer le changement (ou non) de pilote.

Les dates et horaires seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve.

7.1.1. Pneus autorisés aux essais privés

Seuls pourront être utilisés lors des essais privés les pneus neufs enregistrés pour le meeting ou les pneus enregistrés et utilisés lors des épreuves précédentes.

7.2. Briefing

Un briefing à l'attention des pilotes et team managers sera effectué conformément à la réglementation standard circuits « asphalte » avant les essais qualificatifs.

Les dates et horaires seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve.

7.3. Essais qualificatifs

Seuls sont autorisés à participer aux séances d'essais chronométrés les pilotes régulièrement engagés, ayant satisfait aux vérifications administratives et les véhicules ayant satisfait aux vérifications techniques.

Les essais qualificatifs détermineront deux classements pour la catégorie LMP3 d'un côté, CN de l'autre.

Par catégorie, le classement de la première séance d'essais qualificatifs déterminera la grille de départ de la première course, le classement de la seconde la grille de départ de la seconde course.

Dans le cas d'un équipage double, les concurrents devront impérativement notifier quel pilote prends le départ de la première séance qualificative lors des vérifications administratives.

Les pilotes devront, pour se qualifier, réaliser un temps inférieur ou égal à 115 % de la pole position. Des non qualifiés pourront être repêchés en application du Code Sportif International.

7.3.1. Pneus autorisés aux essais qualificatifs

Dès le départ de la première séance d'essais qualificatifs, seuls les pneus secs enregistrés pour le meeting et les pneus pluie neufs ou ayant déjà roulé pourront être utilisés.

Dans tous les cas, seuls sont utilisables les pneus enregistrés pour l'épreuve.

7.4. Courses

7.4.1. Durée :

Deux courses de 48 minutes plus un tour seront organisées avec un arrêt obligatoire aux stands.

7.4.2. Départ :

7.4.2.1. Grille de départ en 2-2 en ligne conformément à la réglementation FFSA (procédure allégée)

7.4.2.2. Disposition des voitures sur la pré-grille de départ : Séparation des deux catégories LMP3 et CN :

- Les concurrents de la catégorie LMP3 seront positionnés sur la partie avant de la grille
- Les concurrents de la catégorie CN seront positionnés sur la seconde partie, séparés de 3 lignes du dernier concurrent de la catégorie LMP3.

La procédure de départ lancé devra être utilisée.

7.4.2.3. La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse de 55 à 60 km/h avec une tolérance maximum de 3 km/h (soit 52 km/h minimum à 63 km/h maximum) dans toute la zone définie par la Direction de Course et indiquée à chaque concurrent lors du briefing. Cette vitesse pourra être maintenue par l'utilisation d'un limiteur de vitesse. Après chaque départ, une vérification systématique de cette vitesse sera réalisée par lecture des données transmises par le système OLED-GPS et, pour toute vitesse supérieure à 63 km/h, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera une pénalité pour "départ anticipé" à l'équipage concerné. Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre de sa file avant que le signal de départ (feu vert allumé) ne soit donné.

7.4.2.4 Les changements de roues ne seront pas autorisés sur la grille de départ.

7.4.2.5. Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

7.4.3. Arrêt aux stands obligatoire – Changement de pilote

7.4.3.1. Procédure d'arrêt-neutralisation:

Un arrêt aux stands obligatoire devra être effectué d'une durée minimale de :

- **3mn pour les voitures de la catégorie LMP3**
- **3mn25 secondes pour les voitures des catégories CN**

La durée sera calculée entre la boucle d'entrée et la boucle de sortie de la voie des stands (cf article 7.4.3.2.)

L'arrêt aux stands doit être effectué devant le stand ou l'emplacement destiné à chaque équipe sous la responsabilité du préposé désigné au contrôle des voitures.

Toute voiture redémarrant du stand est prioritaire sur toute voiture empruntant la voie de décélération.

Les arrêts aux stands doivent s'effectuer en franchissant la boucle de chronométrage située à l'entrée de la voie des stands selon les périodes suivantes :

- Fenêtre de 22' à 28'
- Période de franchissement de la boucle d'entrée des stands : Début 22'00.000 - Fin 27'59.999

Si une voiture se trouve avoir franchi la boucle de chronométrage d'entrée des stands avant le début de la fenêtre, l'heure à laquelle elle pourra franchir la boucle de chronométrage de sortie des stands sans faire l'objet de pénalité sera égale à l'heure de début de fenêtre plus le temps de référence établi pour l'épreuve.

Les relais ne pourront pas s'effectuer sous drapeau rouge ou Safety Car.

Dans le cas où un Directeur de course déciderait de faire intervenir un Safety Car dans les deux dernières minutes d'une fenêtre d'arrêt-neutralisation, la fermeture de cette fenêtre sera retardée de 5 mn.

7.4.3.2. Boucle de chronométrage

Une boucle de chronométrage sera positionnée à l'entrée et à la sortie des stands afin de contrôler la durée des arrêts. Elle sera clairement signalée.

7.4.3.3. Assistance dans la voie des stands et procédure ravitaillement

1. Aucune intervention ne peut être réalisée sur la voiture dans la voie de travail et aucun changement de pilote ne peut avoir lieu tant que la voiture n'est pas totalement à l'arrêt dans la zone de travail qui lui a été attribuée et que son moteur n'est pas éteint. Lorsqu'une intervention est réalisée sur la voiture, seul le personnel défini au point 3 ci-dessous est autorisé sur la voie de travail ou le long du muret des stands. Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du garage.

2. Le personnel des équipes et l'équipement ne sont admis sur la voie des stands que lorsque la voiture fait l'objet d'une intervention et ils doivent évacuer la voie des stands dès que ce travail est achevé. Aucun équipement ne doit se trouver dans la zone de travail avant que la voiture ne soit arrêtée devant son garage.

3. Aucune opération ne pourra être réalisée sur la voiture par plus d'un seul mécanicien. Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien. Le préposé au contrôle des voitures peut se trouver devant la voiture et, sans intervenir, superviser les travaux du mécanicien.

7.4.3.4 Personnel autorisé dans la zone de travail de la voie des stands pour la maintenance, les réparations et les changements de pilotes :

- 1 mécanicien maximum, clairement identifié par un dossard défini dans l'article 4.2.2.6. de ce règlement, portant une combinaison ignifugée, une cagoule et des gants homologués FIA pour effectuer les opérations d'entretien, de complément de liquides, les réparations ou quelque autre opération que ce soit.

- Le pilote sortant de la voiture pourra aider le pilote le remplaçant.

- Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers (sauf carburant) est autorisé pendant la course.

- Le moteur ne peut être redémarré que lorsque les roues complètes de la voiture sont en contact avec le sol et qu'elle est sur le point de rejoindre la course.

- La voiture devra démarrer par la seule intervention du pilote sanglé à l'intérieur et reprendre la piste par ses propres moyens et sans aucune aide extérieure.

7.4.3.5. Tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, devra entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

7.4.3.6 Neutralisation de la course - Cas particulier

En cas de changement substantiel des conditions d'adhérence nécessitant le changement de pneumatiques pour des pneumatiques à sculpture, la direction de course neutralisera la course par l'intermédiaire d'un drapeau rouge. L'ensemble des pilotes seront tenus de regagner la voie des stands pour effectuer leur changement de pneumatiques avant de se positionner derrière le Safety Car à la sortie des stands.

Le Safety Car ne reprendra la piste qu'une fois l'ensemble des changements de pneumatiques effectués.

Un nouveau départ lancé sera donné derrière le Safety Car suivant la procédure en vigueur.

7.4.4. Sécurité générale

- Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place. Cette règle s'applique également lorsque la voiture est garée dans le Parc Fermé.

- A tout moment en cours d'Épreuve, les pilotes ne sont autorisés à rejoindre la piste, y compris la voie des stands et la grille, qu'après avoir fait démarrer le moteur seuls et sans aide.

- Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque et le dispositif de Retenue Frontale de Tête approuvé par la FIA spécifiés dans l'Annexe L au Code Sportif.

- Un pilote entrant dans la voie des stands ne peut défaire son harnais de sécurité qu'une fois que sa voiture s'est complètement arrêtée devant le garage.

- Les phares avant blancs, le feu arrière rouge et les feux de pluie arrière de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roulera sur une piste déclarée "piste humide". Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.

- Le Directeur de Course ou le Délégué Médical FFSA peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une Épreuve.

- Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code Sportif ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'Épreuve de la voiture et du pilote concernés.

- Il incombe au concurrent à bord de sa voiture de ne quitter sa zone de travail ou son garage après un arrêt que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité. Les voitures dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui quittent la zone de travail et il est interdit de doubler dans la zone comprise entre les deux boucles de chronométrage.

7.4.5. Instructions et communications aux concurrents

Les Commissaires Sportifs ou le Directeur de Course peuvent donner des instructions aux concurrents au moyen de circulaires, conformément au Code Sportif. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception. Tous les classements et tous les résultats des essais et des courses, ainsi que toutes les décisions des officiels, seront affichés sur le tableau d'affichage officiel.

7.4.6. Arrivée

Le drapeau à damiers sera présenté sur la voiture de tête franchissant la ligne à la fin de la course.

7.4.7. Parc fermé

7.4.7.1. Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais ou d'une course, dès la présentation du drapeau à damiers.

En cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course ou de ses assistants. (les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau STOP MOTEUR).

7.4.7.2. À l'arrivée de la course, tous les véhicules sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé. Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

7.4.7.3. Les véhicules restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire. Le non-respect de cette règle entraînera l'exclusion du contrevenant.

7.4.7.4. Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, toute intervention est interdite sur les voitures à l'exception de ce qui suit :

Par le pilote : dépose et repose du volant, utilisation de la radio et des commandes, coupure des circuits électriques.
Par les techniciens de l'équipe ou des manufacturiers de pneumatiques : mesure de la pression des pneus, mesure de la température des pneus.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.

Ceci concerne notamment: L'ouverture des capots, Le changement des roues, L'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données Le retrait de la carte vidéo.

7.4.7.5. Aucune personne n'est admise à l'intérieur du "parc fermé", sauf autorisation expresse des officiels chargés de contrôler le parc fermé.

8. PENALITES

Conformément à la réglementation standard des circuits « Asphalte »

8.1. Incidents

Voir article 8.1. du règlement standard des circuits asphalte.

8.2. Pénalités :

Voir article 8.2. du règlement standard des circuits asphalte.

8.2.1. Pénalités pouvant être appliquées pendant l'arrêt neutralisation

Les pénalités suivantes pourront être infligées en cas de violation de l'Article 7.3.3.1

1. Temps entre les deux boucles de chronométrage de la voie des stands inférieur au temps de référence : Drive Through.
2. Arrêt ou conduite à vitesse anormalement réduite (inférieure à 30 km/h ou ayant pour conséquence de ralentir un autre concurrent) dans la voie de circulation des stands comprise entre les boucles d'entrée et de sortie du chronométrage : Drive Through.
3. Le dépassement de la vitesse limite de 60 km/h dans la voie des stands fera l'objet de pénalités qui pourront être comprises entre une amende, un Drive Through ou une exclusion.

Toutefois, si une des pénalités prévues aux points 1) à 3) ci-dessus doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe au cours des trois derniers tours ou après la fin de la course, l'article 8.2.1. ne s'appliquera pas et une pénalité en temps de 30 secondes dans les cas 2) et 3), et de 40 secondes dans les cas 1) et 4) sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

9. CLASSEMENTS

9.1. Classements et attribution des points

A l'issue de chaque course, il sera établi un classement général. De celui-ci seront extraits :

Un classement général de la catégorie LMP3 comptant pour le LMP3 France Challenge, un classement par catégorie (LMP3 et CN) des pilotes inscrits au Trophée Proto Sprint Pro, un classement par catégorie des pilotes inscrits au Trophée Proto Sprint Pro-Am et un classement par catégorie des pilotes inscrits au Trophée Proto Sprint Amateur.

Les 10 premiers pilotes ou équipages de chaque catégorie se verront attribuer des points en fonction de leur place si toutefois 75% de la course a été réalisée par le pilote ou l'équipage.

Un pilote seul participant aux deux courses marquera l'ensemble des points acquis lors de ces deux courses.

Pour les équipages doubles, chaque pilote d'un même équipage marquera le même nombre de points que celui obtenu par sa voiture à l'issue de chaque course.

Points attribués par course comptant pour le classement des courses et le classement général :

1er : 25 points ; **2eme** : 18 points ; **3eme** : 15 points ; **4eme** : 12 points ; **5eme** : 10 points ; **6eme** : 8 points ; **7eme** : 6 points ; **8eme** : 4 points ; **9eme** : 2 points ; **10eme** : 1 point.

9.1.2 Le LMP3 France Challenge

Le LMP3 France Challenge est un challenge Officiel approuvé par l'Automobile Club de L'Ouest, ouvert exclusivement aux concurrents de la catégorie LMP3 et donnant lieu à un classement général spécifique.

9.2. Podiums

A chaque course, un podium sera réalisé pour les catégories LMP3 et CN, Pro, amateur et Pro-AM ; un trophée remis à chacun des pilotes.

Il n'y aura pas de podium pour les catégories comportant moins de 4 partants

Tous les pilotes prétendants au podium devront obligatoirement se présenter en combinaison identifiée conformément au plan d'identification défini par Sprint Série.

9.3. Classement Général Final

9.3.1. Classement Général Final par catégorie

Pour **chaque catégorie (LMP3 et CN)**, le classement final du **Trophée Pro**, du **Trophée Amateur** et du **Trophée Pro-Am**, et pour le **LMP3 France Challenge**, il sera tenu compte de l'ensemble des résultats de chaque pilote diminué de ses deux plus mauvais résultats sur la saison.

La non-participation à une ou deux courses ainsi que le déclassement d'un meeting ne pourra être décompté.

9.3.2. Seuls les pilotes ou équipages ayant participé à au moins trois épreuves du Trophée, soit 6 courses pourront prétendre au classement général final. Les pilotes n'ayant pas participé à trois épreuves seront retirés des classements finaux du Challenge, et leurs points ne seront pas réattribués.

9.3.3. Seront décernés,

- Un titre de **Vainqueur du LMP3 France Challenge**

Et, par Catégorie LMP3 et CN :

- Un titre de **Vainqueur du Trophée Proto Sprint Pro** au pilote ou à l'équipage Pro totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2)

- Un titre de **Vainqueur du Trophée Proto Sprint Amateur** au pilote ou à l'équipage totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).

- Un titre de **Vainqueur du Trophée Proto Sprint Pro-Am** au pilote ou à l'équipage totalisant le plus grand nombre de points sur l'ensemble de la saison (dans le respect de l'article 9.4.2).

10. PRIX

La distribution des Coupes ou Trophées aura lieu à l'issue de chaque Course aux 3 premiers de chaque Catégorie (LMP3 & CN, Pro, Pro-Am, Am.) éligibles au podium et au classement de fin de saison.

Le montant et/ou la nature d'éventuels prix complémentaires est laissé à la discrétion des organisateurs. Si l'organisateur le prévoit, la répartition des prix devra figurer au règlement particulier.

A l'issue de la saison, des prix et trophées seront attribués pour les 3 premiers de chaque catégorie et classe

Classement Général LMP3 Pro, Amateur et Pro-Am

Classement Général CN Pro, Amateur et Pro-Am

Le vainqueur ou l'équipage vainqueur du **LMP3 France Challenge** se verra offrir la participation à la Manche de Fuji de l'Asian Le Mans Series des 1 au 3 Décembre 2017 (hors transferts, hébergement et restauration)

11. DOCUMENTS OBLIGATOIRES

- Passeport technique FFSA
- Fiche d'homologation ACO pour les véhicules LMP3