

Par e-mail

A : Alexandre Bezamat
De : FFSA - Agnès Delarue
Date : vendredi 7 mars 2025 page(s) : 1

OBJET : Lamera Cup 2025

Niveau d'enregistrement : National

Cher Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir noter que le règlement ci-dessus référencé a été enregistré par nos services sous le numéro :

C75-2025 en date du 7 mars 2025

Ce numéro devra obligatoirement figurer d'une façon très apparente sur l'exemplaire du règlement définitif que vous voudrez bien nous faire parvenir par mail.

Il est soumis au respect du Code Sportif International de la FIA et des Prescriptions Générales de la FFSA et délivré sur la base du document joint :

- Règlement Sportif Lamera Cup 2025
- Règlement Technique Lamera Cup 2025

Nota : Merci de tenir compte des remarques portées en rouge dans le document en PJ

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions de croire, Cher Monsieur, en l'assurance de nos meilleures salutations.


Agnès DELARUE

Responsable Service Compétition – Pôle Sport

REGLEMENT SPORTIF – LAMERA CUP 2025

Article 1 : Concepteur / Promoteur / Organisation

Article 2 : Licence

Article 3 : Définitions

Article 4 : Engagement

Article 5 : Participation

Article 6 : Numéro de course

Article 7 : Marquage Obligatoire

Article 8 : Paddock et parc fermé

Article 9 : Déroulement de l'épreuve

- 9.1 Briefing
- 9.2 Essais privés
- 9.3 Essais qualificatifs
- 9.4 Grille de départ
- 9.5 Ligne de conduite
- 9.6 Réglementation Safety-Car
- 9.7 Réglementation Code 60
- 9.8 Route de course
- 9.9 Equipages
- 9.10 Changements de pilotes
- 9.11 Temps de conduite pour course sans fenêtre
- 9.12 Départ de course
- 9.13 Actions dans la Pit Lane
- 9.14 Ravitaillements libres
- 9.15 Equipement pilote
- 9.16 Format de course

Article 10 : Attitude / Comportement

Article 11 : Vidéo

Article 12 : Attribution des points pour la saison 2025



REPLACER PARTOUT : meeting par épreuve et véhicule par voiture

ARTICLE 1 - CONCEPTEUR / PROMOTEUR / ORGANISATION

3TM COMPETITION

21 Mail Joliot Curie

95310 Saint-Ouen-l'Aumône

Tél : 01.34.20.30.20 - Port : 06.26.41.42.20

E-mail : info@lameracup.fr

La LAMERA CUP est organisée par 3TM COMPÉTITION sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des circuits « asphalte » ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve ou dans la note de briefing du directeur de course.

Niveau d'enregistrement demandé : Série Nationale PEA

Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organisation n°

La **LAMERA CUP**, se déroulera selon le calendrier ci-après :

Circuit	Date	Nombre d'heures de course
MAGNY-COURS	29 – 30 MARS 2025	11
JARAMA	10 – 11 MAI 2025	11
ESTORIL	7 – 8 JUIN 2025	12
CASTELLET	12 – 13 JUILLET 2025	12
PORTIMAO	6 – 7 SEPTEMBRE 2025	24
DIJON	18 – 19 OCTOBRE 2025	11
SEVILLE MONTEBLANCO	8 – 9 NOVEMBRE 2025	11

ARTICLE 2 - LICENCES

La Lamera Cup est ouverte à tout pilote :

- Titulaire d'une licence de pilote valide pour la saison **2025** (Nationale ou Internationale)
Ou
- **Titulaire d'un titre de participation (uniquement pour les épreuves en France) accompagné d'un certificat médical de moins de 12 mois.**

Ou d'une licence étrangère équivalente selon la réglementation en vigueur dans les pays respectifs.

(Voir guide licences **2025** disponible sur le site de www.ffsa.org)

ARTICLE 3 - DEFINITIONS

une voiture

La LAMERA est un véhicule de course ~~un véhicule~~ **contrôlé homologué** par la FFSA. **La fiche d'homologation est la CdM 15.** L'armature de sécurité est homologuée par la FFSA sous le numéro 496.

Constituée d'un châssis tubulaire, d'une boîte séquentielle, d'une motorisation FORD, chaque LAMERA est construite et définie par 3TM COMPETITION.

Chaque LAMERA sera livrée ou louée par épreuve ou à l'année par 3TM COMPETITION à ses agents, agréés par 3TM COMPETITION, suivant certaines conditions établies par 3TM COMPETITION.

ARTICLE 4 - ENGAGEMENT

Afin de pouvoir accéder à la LAMERA CUP, il est nécessaire de régler ses frais d'engagements.

Deux possibilités s'offrent à vous :

Engagement à la saison : Dans le cas d'un engagement à la saison, chaque participant devra s'acquitter des frais d'engagements de **38 300 € HT (hors track day et carburant)** comme suit :

50% au 15 février **2025**

50% au 15 juin **2025**

Engagement à la course : Dans le cas d'un engagement à la course, chaque participant devra s'acquitter des frais d'engagement au moins 3 semaines avant le début de chaque course.

Dans le cas contraire, 3TM COMPETITION pourra refuser la participation.

- 3TM compétition se réserve le droit de refuser toute participation.
- Les frais de participation restent à la charge du concurrent même si le participant ne prend pas le départ.
- Il ne sera effectué aucun remboursement ni partiel ni total aux participants exclus de la course par le Collège des commissaires sportifs.
- Les frais de participation ne seront remboursés qu'en cas de refus de l'organisateur de participer ou en cas d'annulation d'une course qui ne serait pas compensée par une autre.

ARTICLE 5 - PARTICIPATION

Pour pouvoir participer aux épreuves de la LAMERA CUP, chaque pilote devra faire partie d'un team géré par l'un de nos agents agréés.

Des vérifications préliminaires auront lieu avant chaque ~~meeting~~ **épreuve**. Toutes les voitures engagées devront se rendre au local technique, votre convocation sera transmise par la Direction de course.

Chaque Lamera qui s'engage à participer à au moins une course s'engage à se rendre au siège de 3TM Compétition pour réaliser un passage au banc ainsi que se présenter lors du déverminage de pré saison sous peine de se voir attribuer une pénalité de 50 points dès la première épreuve si absence à l'un ou l'autre pour chaque infraction.

ARTICLE 6 - NUMERO DE COURSE

Les numéros de course sont obligatoires sur chaque LAMERA à deux endroits :

- 1 numéro sur chaque porte :
 - Hauteur du chiffre : 22cm – Police « PROTOTYPE »
 - Largeur du trait : 3cm
 - Espacement entre deux chiffres : 4cm
 - Position : sur chaque porte
 - Couleur : chiffre noir sur fond blanc obligatoire (H 26cm x L 31cm)
- 1 numéro sur le pare-brise
 - Hauteur du chiffre : 15cm – Police prototype
 - Largeur du trait : 2cm
 - Espacement entre deux chiffres : 2cm
 - Position : situé dans l'angle supérieur du pare-brise (côté droit)
 - Couleur : blanc
- Les numéros doivent être lumineux pour les épreuves de nuit (Même taille et police identique)
- Les numéros de course doivent être présents lors du contrôle technique et doivent figurer durant toute l'épreuve.
- Lors des vérifications techniques, l'organisation sera en mesure de vous vendre les numéros de course lumineux en cas de besoin.
- Les numéros de course reprendront les numéros de châssis sauf acceptation du promoteur et pour les 3 premières voitures du classement général en fin de saison.

ARTICLE 7 - MARQUAGE OBLIGATOIRE

Les équipes peuvent apposer les publicités qu'elles souhaitent à condition qu'elles soient en accord avec les règlements internationaux en vigueur. (Exemple : pas de publicité pour de l'alcool ou encore de cigarettes)

Les emplacements suivants sont réservés aux partenaires de la discipline et obligatoires :

Ceux-ci sont :

- « TRIANGLE INTERIM » : marquage pare-brise (L 120 cm x H 20 cm).
- « CONTINENTAL » : marquage sur le pare choc avant sous les phares (L 36cm x H 7 cm).
- « ANGE BARDE » : marquage sur le pare choc (L 25 cm x H 4 cm) sous le marquage « CONTINENTAL ».
- « LAMERA CUP 2025 » : marquage haut de pare choc avant (L 26 cm x L 9 cm).
- « FORD » : marquage bas de caisse de la voiture : (L 23.3 cm x H 9 cm) premier depuis la roue avant.
- « COM & PROTECT » : marquage bas de caisse de la voiture (L 110 x H 240 mm) deuxième depuis la roue avant.

- « SCANIA » : marquage bas de caisse (L 40cm x H 10 cm) troisième depuis la roue avant.
- « LAMERA CUP **2025** » : marquage face arrière du capot moteur (L 37 cm x H 7 cm)
- « COM&PROTECT » : marquage sur la dérive (L 52cm x H 14 cm)
- « TRIANGLE INTERIM » : marquage sur l'aileron (L 158 cm x H 18 cm)

Dans le cadre du respect du marquage obligatoire, les stickers devront être apposés aux endroits prévus tels qu'ils seront livrés sans modification de fond, de format ou de couleur.

- **Toute voiture** ne portant pas la publicité officielle se verra refuser l'accès à la piste.
- En cas d'absence d'une publicité, lors des essais, la voiture prendra part à l'épreuve en fond de grille et à condition que les partenaires soient présents sur la voiture au moment de la mise en grille.
- Aucune publicité allant à l'encontre ou étant en opposition avec l'un des sponsors officiels de la LAMERA CUP ne sera autorisée sur les voitures, combinaisons, casques, gants...

Lors des vérifications techniques, l'organisateur sera en mesure de fournir les marquages obligatoires des sponsors officiels en cas de besoin.

ARTICLE 8 - PADDOCK ET PARC FERME

Les vérifications techniques devront avoir lieu le jour précédent les essais de 17h à 20h selon les horaires fournis par la Direction de course sous peine d'une sanction, prise par le Collège des Commissaires Sportifs.

A l'issue des essais qualificatifs ou de la course, une ou plusieurs LAMERA pourront être contrôlées (hauteur, poids, plomb etc...).

Le commissaire technique et la direction de course choisiront les véhicules à vérifier.

En cas de contrôles plus approfondis (boîte de vitesses, moteur), l'équipe technique du véhicule contrôlé aura l'obligation de démonter dans l'instant sous le contrôle du commissaire technique cette pièce. La vérification pourra être réalisée sur place ou dans les ateliers de 3TM COMPETITION après le meeting accompagné d'un membre de l'équipe technique du véhicule contrôlé. Le démontage et le remontage restera à la charge de l'agent. Le tirage au sort des boîtiers pourra avoir lieu en début de meeting par le commissaire technique et l'organisateur.

Durant un contrôle, si un des éléments plombés ne comporte plus ses plombs, le commissaire technique fera un rapport au collège des commissaires sportifs qui pourra exclure immédiatement du meeting la LAMERA concernée.

Dans tous les cas, l'élément déplombé sera démonté et remis à 3TM COMPÉTITION pour vérification et plombage.

Cette intervention restera financièrement à la charge du team.

Absence en parc fermé :

Les sanctions suivantes seront appliquées en cas d'infraction au règlement :

Essais qualificatifs :

Stop&Go au départ de la course suivante.

Durée du Stop&Go = meilleur temps réalisé sur 1 tour des essais qualificatifs.

Course en deux parties :

A l'issue de la première partie, la course sera neutralisée et les Lamera seront mises en parc fermé dans la voie des stands ou sur la grille de départ. Aucun ravitaillement ni autre intervention ne seront autorisés pendant le parc fermé.

Absence entre les deux parties de course, deux tours de pénalité : décision Directeur de course.
Pénalité appliquée par le chronométrage à l'arrivée de la course.

Absence à la fin de la course, décision du collège des commissaires sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Course en une seule partie :

Absence en fin de course, Décision du collège des commissaires sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 9 - DEROULEMENT DE L'EPREUVE

● **9.1 Briefing**

E- briefing **facultatif** avant le ~~meeting~~ : Rappel des règles de sécurité spécifiques au circuit en vigueur.

Briefing général : Informations spécifiques sur le circuit tenant compte des dernières précisions de la Direction de course, si cela est impossible une note écrite sera transmise aux pilotes lors des vérifications administratives. Un briefing général sera organisé par le Directeur de course. Lors de ce briefing tous les pilotes devront pointer leur bracelet ou tout autre élément d'identification récupéré lors du passage à l'administratif afin de valider leur présence. En cas de non-présence, le pilote ne sera pas autorisé à prendre le départ sans avoir été entendu par la Direction de course.

Briefing gentlemen

Un briefing débutant sera mis en place par l'Organisateur sous sa structure d'accueil à la suite du briefing général. Tous les débutants devront obligatoirement y assister sous peine de ne pouvoir participer à l'épreuve.

● **9.2 Essais privés**

Chaque course de LAMERA sera précédée d'une séance d'essais privés d'une durée de 2 heures minimum suivie des essais qualificatifs.

Chaque pilote sera identifié à la sortie des stands par la puce placée sur son casque attribuée par les organisateurs le jour du ~~meeting~~. Obligatoire dès le début des essais privés et jusqu'à la fin du meeting.
Seuls la Direction de course ou le collège des commissaires sportifs pourront accorder une dérogation suite à une absence aux essais privés.

Tous les pilotes doivent participer aux essais privés et à la course munis de leur bracelet. Sans bracelet, aucun départ ne sera possible. (Bracelet fourni par le bureau lors des vérifications administratives)

La durée des essais privés, des essais qualificatifs et de la course pourra être réajustée par la Direction de Course à tout moment en fonction des circonstances.

● 9.3 Essais qualificatifs

Dans le cas d'1 course par Meeting

- Une première série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 1
- Une seconde série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 2
- Une troisième série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 3

A l'issue de ces trois séries, un classement basé sur le cumul du meilleur temps réalisé par chacun des trois pilotes est établi. Les 15 premiers de ce classement participeront à une "super pôle", d'une durée de 20 à 25 minutes. Le classement de cette "super pôle" déterminera les 15 premières places de la grille de départ. Les places suivantes seront attribuées en fonction du classement cumulé du meilleur temps réalisé par chacun des trois pilotes. Les détails de la super pôle seront transmis par la Direction de course.

Dans le cas de 2 courses par Meeting

Les essais qualificatifs se dérouleront en deux parties, de la manière suivante :

- Une première partie qui déterminera la grille de départ de la course 1 :

- Une première série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 1
- Une seconde série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 2
- Une troisième série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 3

A l'issue de ces trois séries, un classement basé sur le cumul du meilleur temps réalisé par chacun des trois pilotes est établi et permettra de constituer la grille de départ de la course 1.

- Une seconde partie qui déterminera la grille de départ de la course 2 :

- Une première série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 1
- Une seconde série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 2
- Une troisième série d'une durée de 9 minutes pour le Pilote 3

A l'issue de ces trois séries, un classement basé sur le cumul du meilleur temps réalisé par chacun des trois pilotes est établi et permettra de constituer la grille de départ de la course 2.

Dans le cas d'un équipage de plus de 3 pilotes, il pourra être possible de panacher son équipage de pilotes entre les 2 parties de qualifications dès l'instant où il y a bien 3 pilotes différents dans la même partie de qualification.

Pôle position :

Des points seront attribués au meilleur temps réalisé dans chacune des catégories

- Elite
- Pro Am
- Gentleman

Un pilote qui aura déjà réalisé 3 pôles position, pourra continuer à participer aux qualifications pour le reste de la saison et potentiellement réaliser de nouveau la pôle mais sans être crédité des points liés à son résultat. Cette position sur la grille de départ neutralisera les points de sa catégorie et empêchera son premier poursuivant d'en bénéficier.

- **9.4 Grille de départ**

Procédure de mise en grille :

30 minutes avant le départ de la course, les voitures doivent être mises en épi sur la voie des stands.

A **H-25 minutes** le feu vert est mis à la sortie des stands. Durant 10 minutes, les concurrents ont la possibilité d'effectuer des tours d'installation en repassant obligatoirement par la voie des stands.

Le concurrent effectuant les tours de reconnaissance devra prendre le départ de la course.

A **H-15 minutes**, le feu rouge est mis à la sortie des stands, les concurrents ne sont plus autorisés à rejoindre la grille de départ. Si un concurrent est bloqué sur la voie des stands, il partira des stands derrière le peloton après le départ de la course.

L'organisateur, en accord avec la Direction de course, se réserve le droit de modifier ces délais en fonction des circonstances.

- **9.5 Ligne de conduite**

La LAMERA CUP ayant pour but de faire rouler des pilotes de tout niveau, une attention toute particulière sera portée au respect des pilotes « gentlemen drivers » (identifiés à l'arrière de la LAMERA par un sticker Orange « GENT »)

Dans le cas d'un accrochage, si la voiture du ou des autres concurrents, est obligée de s'arrêter ou en cas de récidive, une sanction pourra être appliquée par le directeur de course.

Si la voiture qui a été heurtée repart immédiatement : Stop&Go 30 secondes pour la voiture qui a provoqué l'accrochage.

Si la voiture qui a été heurtée reste immobilisée plus de 5 minutes : Stop&Go pouvant aller jusqu'à **10 minutes** pour la voiture qui a provoqué l'accrochage et éventuellement 50 points de pénalité **si la voiture abandonne la course liée à l'accident.**

Dans le cas d'un accident nécessitant une immobilisation de plus de 30 minutes, la voiture responsable se verra attribuée 25 points de pénalité.

Tout pilote ne respectant pas les drapeaux de signalisation et qui mettrait ainsi en danger les commissaires de piste et les équipes de premiers secours fera objet d'un rapport auprès du Directeur de Course ou au Collège sportif et pourra aller jusqu'à la disqualification de la course pour l'ensemble de l'équipage.

Un pilote ne sera pas autorisé à venir en Direction de course pour contester une infraction. Seul le Team Manager ou éventuellement un ingénieur du Team a le droit de se présenter en Direction de course pour échanger sur un litige. Cela doit rester exceptionnel et se dérouler dans le respect mutuel. Les pilotes se verront refuser l'accès, sauf si le Directeur de course l'a convoqué auparavant.

Une voiture ayant porté réclamation et ne pouvant pas fournir sa vidéo, se verra imputée de 20 points de pénalités ~~au championnat~~ **à la coupe**

Doublage des pénalités : La contestation d'une pénalité de la part d'un pilote ou Team Manager s'avérant fausse, engendra le doublage de la sanction initiale. Seule la Direction de course est en mesure de le juger.

Non-respect de la bande blanche en entrée et sortie de stand : Stop&Go de 30 secondes

Ces infractions et pénalités sont dans un cas de course.

La cause d'un accrochage durant les essais entraînera l'annulation du meilleur temps ou de tous les temps pour la voiture responsable. Même chose pour le franchissement de la ligne blanche en entrée et sortie des stands, cela entraînera annulation du meilleur temps pour la voiture concernée.

● 9.6 Réglementation Safety-Car

La réglementation standard FFSA s'applique.

- Durant l'opération Safety Car, les concurrents ont l'obligation de rattraper ~~le véhicule~~ qui les précède.
- Panneau SC sortie des stands pendant l'opération.
- Le dépassement est uniquement autorisé sur la demande du Safety Car
- A la fin de l'opération Safety Car, les postes de commissaires retireront les panneaux SC ainsi que les drapeaux jaunes et les drapeaux verts seront déployés. La course sera ainsi relancée et les concurrents seront de nouveau autorisés à dépasser dès présentation des drapeaux et feux verts.
- Le Safety Car pourra être déployé par la Direction de course si elle estime que le Code 60 est trop dangereux ou d'une durée trop longue.

Pénalités :

Les concurrents qui ne rattrapent pas la voiture qui les précède seront sanctionnés de la façon suivante :

- Première infraction : un stop and go d'une durée du meilleur tour effectué par le pôle-man
- Deuxième infraction : un stop and go d'une durée de 2 fois le meilleur tour effectué par le pôle-man
- Et ainsi de suite...

La même infraction pourra être appliquée à une autre voiture qui en tirerait avantage.

● 9.7 Code 60

Réglementation Code 60



Lorsque la procédure "Code 60" sera activée, tous les postes de commissaires présenteront un drapeau agité pendant un tour puis fixe.

-Information sur le boitier dans la voiture **« dash » et sur les panneaux lumineux aux postes des commissaires le long de la piste.**

- Message sur les écrans de chronométrage : « Code 60 »

~~- Dans le même temps, les commissaires présenteront les drapeaux « Code 60 » aux différents postes, le long de la piste ainsi que sur les panneaux lumineux.~~

- Les concurrents ont 9 secondes pour se mettre à 60km/h, si non-respect du temps imparti : Stop&Go 30 secondes forfaitaires. Et si abus de la vitesse, la Direction de course à l'aide du service de chronométrage pourra augmenter la pénalité en majoration au temps gagné.

~~- Le respect par les concurrents des temps impartis par secteur sera contrôlé par le chronométrage.~~

Tous les concurrents devront alors maintenir leur vitesse à 60 km/h, sur la piste ainsi que dans les stands. **et respecter les temps de passage déterminés pour les différents secteurs. Ces temps de passage sont spécifiques à chaque circuit et seront précisés, pour chaque épreuve, par une note de la Direction de Course.**

Pour signaler la fin de la procédure "Code 60", un drapeau vert sera agité à chaque poste de commissaires **ainsi que les panneaux lumineux du circuit et le boîtier dash de la voiture**. Les concurrents pourront reprendre leur vitesse de course.

En cas de non-respect de ces prescriptions, les pénalités suivantes seront appliquées :

Sur la piste : Stop&Go **30 secondes forfaitaire + totalité du temps gagné durant son infraction**

Dans les stands : drive-through **sauf si la Direction de course indique une pénalité différente en début de ~~meeting~~**

Les pénalités ne pourront être effectuées durant le code 60 sauf si le concurrent a passé la boucle Pit-in avant l'annonce « Code 60 sur les écrans et sur la piste ».

Si trop de pénalités, avec impossibilité de toutes les gérer durant la course, celles-ci seront appliquées en fin de course. Dans ce cas, la pénalité correspondra à la durée de l'infraction (multipliée par 2) constatée sous code 60, majoré de 20 secondes. Si cette pénalité ajoutée à l'écart avec la voiture qui précède est supérieure au temps au tour du concurrent, celle-ci sera exprimée en « tours – temps », sur la base du temps au tour réalisé par le pôle-man de la course en cours, durant les essais qualificatifs.

Code 60 sur la piste : un panneau Code 60 sera présenté à la sortie de l'aire de ravitaillement.

Quantité de carburant autorisé :

ENTREE RAVITAILLEMENT	QUANTITE AUTORISEE
Boucle Pit-in franchie avant le déclenchement de l'opération Code 60	Illimitée
Boucle Pit-In franchie après le déclenchement Code 60	40,00 LITRES Maximum

- **La pénalité en cas de** dépassement de la quantité de carburant autorisé sous code 60 et safety-car : Stop and go de 10 secondes par litre supplémentaire (tout litre commencé est pénalisé)

Depuis 2024 ; le Track Manager by Dataware **a été** mis en application. Il consiste à :

- Avoir une localisation GPS en temps réel des concurrents
- Réceptionner les informations de courses à bord des ~~véhicules~~ sur des écrans
- ~~Obtenir des alertes lors des Track limit~~
- Contrôler la vitesse des ~~véhicules~~, les dépassements et les événements en piste selon le statut de course
- Contrôler les entrées et sorties de la zone ravitaillement
- Contrôler la vitesse voie des stands

● 9.8 Route de course :

La route de course est définie par les lignes blanches et vibreurs. **Le non-respect de cette règle est soumis à des pénalités.**

Essais :

Annulation du temps du tour de l'infraction

Course :

Première infraction : avertissement écran
Deuxième infraction : avertissement drapeau
Troisième infraction : drive through

Quatrième infraction : Stop&Go 5 secondes
Cinquième infraction : Stop&Go 10 secondes
Sixième infraction : Stop&Go 20 secondes
Septième infraction : Stop&Go 30 secondes
Huitième infraction : Stop&Go 60 secondes
Neuvième infraction : Stop&Go 70 secondes
Dixième infraction : Stop&Go 80 secondes

Ensuite collège des commissaires sportifs

Si record du tour : annulation du temps du tour en plus de la pénalité

● 9.9 Équipes

Pour les épreuves allant jusqu'à 16 heures, un équipage pourra enregistrer 3 pilotes minimum et 6 pilotes maximum.

Pour les épreuves allant au-delà de 16 heures, les équipes pourront engager 3 pilotes au minimum et 8 pilotes au maximum.

Les pilotes possédant un bracelet remis le jour même par les organisateurs et ayant pointé et assisté au Briefing seront autorisés à prendre part aux essais privés, essais qualificatifs et à la course.

Chaque pilote sera engagé sur une LAMERA et ne pourra prendre place au volant d'une autre LAMERA, sauf acceptation au préalable du promoteur, du directeur de course ainsi que du Collège des commissaires sportifs.

En cas de non-respect de cette clause, le Collège des commissaires sportifs, après rapport du Directeur de Course, se réserve le droit d'appliquer une sanction.

Désormais, chaque Team doit bien déclarer pour sa voiture s'il roule avec 0, 1 ou 2 jokers en fonction de son équipage pour la saison. Les différents cas de figures seront détaillés à la fin du règlement dans la catégorisation des pilotes.

Un joker est un pilote à usage unique sur 1 et seulement 1 ~~meeting~~. L'utilisation d'un même pilote sur 2 ~~meetings~~ fera donc office de l'utilisation de 2 jokers.

Seule la course de Portimao fera exception à cette règle où 1 pilote supplémentaire par équipage sera autorisé.

● 9.10 Changements de pilotes :

Changement de pilotes obligatoire durant les fenêtres :

Les fenêtres seront annoncées par des messages sur les écrans et par le speaker.

- Fenêtres ouverture : *durée 10 minutes toutes les 30 minutes.* **La boucle Pit in en référence.**

- **Si durée de la** course **effective** terminée : feu rouge en sortie des stands

- Interdit en dehors : Stop and go de cinq secondes par minute entamée.

- Ravitaillement libre durant toute la course

- Changement de pilote : Pas de stop moteur obligatoire

- Changement de pneumatiques : obligatoire à l'intérieur des boxes

Dans le cas contraire, pénalités stop&go : **3** minutes

Une équipe ayant réalisé plus de 15 minutes d'intervention sur sa Lamera en dehors de la fenêtre sera dispensée de l'arrêt dans les stands lors de la prochaine ouverture de fenêtre si celle-ci s'ouvre au plus tard 6 minutes après votre reprise de course.

Arrêts obligatoires :

Le nombre d'arrêts obligatoires est défini par les ouvertures de fenêtres.

Une voiture n'ayant pas respecté le nombre d'arrêts au stand se verra appliquer une pénalité de 3 tours par arrêt manquant.

Les pénalités seront appliquées après la fin de la course.

Dans le cadre d'une course avec fenêtres, il ne pourra pas y avoir plus d'un relais d'écart entre les pilotes de la même auto.

Les doubles relais sont interdits. En cas de non-respect de cette consigne le pilote et l'équipage se verront attribuer une pénalité : Stop & go de 2 minutes

Un seul changement de pilote mini et maxi autorisé par ouverture de fenêtre.

Une même course en 2 parties avec coupure : le pilote ayant terminé la première partie de course ne peut pas reprendre le départ pour la deuxième partie de course.

● 9.11 Temps de conduite course sans fenêtre

Temps de conduite pour course sans fenêtres :

Heures	Minutes	Equipe de 3 pilotes Temps de conduite		Equipe de 4 pilotes Temps de conduite		Equipe de 5 pilotes Temps de conduite		Equipe de 6 pilotes Temps de conduite		Equipe de 7 pilotes Temps de conduite		Equipe de 8 pilotes Temps de conduite	
		Mini par pilote	Maxi par pilote	Mini par pilote	Maxi par pilote	Mini par pilote	Maxi par pilote	Mini par pilote	Maxi par pilote	Mini par pilote	Maxi par pilote	Mini par pilote	Maxi par pilote
24h	1440 mn	432 mn	504 mn	318 mn	404 mn	246 mn	331 mn	202 mn	259 mn	174 mn	231 mn	144 mn	202 mn

Pour une course de 24H ou plus, possibilité de faire des doubles relais. Le temps de conduite sans changement de pilote ne pourra excéder 2h30.

Si non respect du règlement, pénalités appliquées par la Direction de course : une minute pour chaque minute de conduite au-delà du temps autorisé.

Dans le cadre d'une course de 24H ou plus, les temps par pilote (indiqués ci-dessous) devront être respectés.

A mi-course, le classement sera également basé sur le respect du temps de course minimum par pilote.

● 9.12 Départ de course

- En cas de départ retardé, celui-ci pourra être donné après plusieurs tours de formation qui se feront derrière le Leading Car ou le safety-car.
- Départ sous leading-car : FFSA règlement Standard circuits Asphalte art 7.3.2.1.
- Départ sous safety-car : FFSA règlement Standard circuits Asphalte art 7.3.3.2.
- Un véhicule ayant un souci durant le tour de formation prendra le départ au passage de la ligne de départ.

- En cas d'averses importantes, la Direction de Course réalisera quelques tours de formation avant de lâcher la tête de course. Cependant la Direction peut aussi décider de lancer le départ sous Safety car. Le décompte du temps commencera dès que le Safety Car partira de la grille.
- De ce fait, à tout moment, la Direction de Course peut décider de réajuster la durée des courses.
- En cas de conditions jugées trop dangereuses, la Direction de course pourra envisager l'interruption ou l'annulation de cette dernière en accord avec le collège des commissaires sportifs.
- L'arrivée est définie par la présentation du drapeau à damiers. Les LAMERA ne passant pas la ligne d'arrivée seront classées après les concurrents ayant eux franchi la ligne d'arrivée.
- La ligne d'arrivée est située sur la piste, le passage de la ligne d'arrivée par la voie des stands n'est pas autorisé. FFSA règlement standard circuits asphalte art 7.3.5
- A la fin de l'épreuve, chaque ~~véhicule~~ doit accéder au parc fermé avant de passer par son stand. Le non-respect de cette clause entraînera une sanction appliquée par le collège des commissaires sportifs.
- Les ~~véhicules~~ qui seront maintenus au parc fermé pour être contrôlés bénéficieront du même temps d'intervention que les autres. Toutes les voitures seront maintenues en parc fermé jusqu'à la fin des vérifications techniques

● 9.13 Actions dans la Pitlane

Toute personne présente dans la pitlane doit porter des chaussures fermées. Les commissaires et organisateurs se réservent le droit d'exclure les personnes ne respectant pas cette obligation.

De la même manière, les personnes mineures ou enfants/bébés ne doivent pas se trouver sur cette zone de travail. La pitlane est une zone réservée aux pilotes, staffs, mécaniciens, commissaires. Les accompagnateurs doivent rester à l'intérieur des boxes **derrière la ligne de Pit Lane pour** des raisons de sécurité et sous la responsabilité des Teams.

- 3 personnes maximum pourront toucher/ intervenir sur la voiture. **Elles seront identifiées avec des brassards de couleur avec marquage « PITLANE ». Si, 3 personnes interviennent sur la voiture, toute personne se trouvant à une distance de moins de 1 mètre de celle-ci, même avec un brassard, pourra être considérée comme intervenant sur la voiture et susceptible d'une pénalité sans contestation possible. C'est au Team Manager de gérer ses équipes et de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'ambiguïté lors des passages au stand de ses voitures.**
- Les 3 personnes intervenants sur la voiture peuvent réaliser le changement de pilotes. Les autres interventions autorisées dans la voie des stands pour ces 3 mécaniciens sont le ravitaillement d'huile **(moteur éteint)**, le nettoyage du pare-brise, **le serrage de roues** et la pression des pneus.
- **L'accès à la Pit Lane est exclusivement réservé aux personnes possédant le brassard Pit Lane, aux officiels, aux organisateurs, aux pilotes et au staff du circuit.**
- Accès box : arrêt du moteur dès l'arrêt de la voiture devant le box, accès au box uniquement en marche arrière à la poussette.

- Mise en route du moteur interdite à l'intérieur du box.

- Il est interdit d'ouvrir le capot moteur autrement que pour faire le niveau d'huile.

- Seule l'intervention de bandes scotch (environ 20cm de long) pour une intervention express concernant la carrosserie sera autorisée, les réparations d'une plus grande importance sur l'ensemble de la carrosserie seront interdites.

Le non-respect des règles **listées ci-dessus** entrainera une pénalité : **Stop&Go de 3 minutes**

Toute voiture qui perd un élément de carrosserie hors rétroviseur doit retourner dans son box pour le remettre.

Toutes voitures accidentées nécessitant des réparations conséquentes, devront être vues **par le Commissaire Technique** avant la reprise de la course. ~~par le Commissaire Technique.~~

Lorsque le Directeur de course demande à une voiture de changer une pièce, **un drapeau noir rond orange avec son numéro lui sera présenté (physique et dash voiture), celui-ci doit rentrer au prochain passage à son box (règlement FFSA).**

~~celle-ci dispose de 3 tours pour se rendre dans son box afin d'effectuer les réparations. Dans le cas où elle ne rentrerait pas dans son box au bout des 3 tours après l'annonce, elle se verra sanctionnée d'un stop and go équivalent à 5 tours.~~

● 9.14 Ravitaillements libres

Vitesse dans les stands avant ou après ravitaillement contrôlé par le limiteur ⁵⁰~~(60)~~ km/h) maximum.

La procédure doit être conforme à l'article 7.5 du règlement standard des circuits asphaltes.

Le ravitaillement d'huile pourra se faire sur la voie des stands **avec moteur éteint.**

La vitesse dans la « zone d'essence » est limitée à 30 km/h maximum **et contrôlée par le service chronométrage.**

Pas de stop moteur **obligatoire** durant le ravitaillement.

Nombre de personnes et fonction de chacun durant le ravitaillement par pompe :

Un pompiste de chaque équipe : tenue réglementaire.

Un membre de l'équipe 3TM : tenue réglementaire et un extincteur.

Tenue réglementaire : combinaison ignifugée, cagoule ignifugée, gants ignifugés, lunettes et chaussures fermées.

Un membre de l'équipe 3TM : chargé de collecter les quantités de carburant distribuées et de transmettre les anomalies à la direction de course.

Pour des raisons de sécurité, les téléphones et radios sont interdit à l'intérieur de l'aire de ravitaillement. Il n'y a que les radios homologuées (exemple : type Atex) qui peuvent être utilisées et pour cela, le Team manager doit déclarer sa radio auprès de la Direction de Course en début de ~~meeting~~ sous peine de pénalité.

Les pompes à essence seront ouvertes quand le feu vert sera allumé sortie des stands interdit pendant la mise en grille sauf accord de la Direction de course.

Les pompes à essence resteront ouvertes une heure après l'ouverture du parc fermé (essais qualificatifs et course)

Les concurrents doivent être sanglés avec filet attaché et porte fermée dès qu'ils partent de leur box.
Sinon, pénalités Stop&go : une minute

Une voiture dont la goupille d'extincteur ne serait pas retirée se verra attribuer une pénalité Stop&Go de 20 secondes pour la première course du meeting. Stop&Go à effectuer dans les 3 premiers tours sous peine d'une augmentation de la pénalité à 1 minute. Dans le cas où cela serait constaté en fin de course, la décision sera prise par le Collège des commissaires sportifs.

● **9.15 Equipement pilote**

Tout pilote devra être équipé d'une tenue homologuée FIA (Casque, gants, combinaison, système Hans, chaussures, chaussettes et sous-vêtements : manches longues et pantalon).
Cet équipement doit être porté chaque fois que le ~~véhicule~~ sera en piste.

Chaque pilote sera identifié à la sortie des stands par un système de reconnaissance attribué par le service de chronométrage.

Cet équipement devra être impérativement restitué auprès du service de chronométrage, en cas d'abandon et dès la fin de la course.

Tout échange de casque ou de bracelet entre pilotes pourra entraîner la disqualification de l'équipage.
Des contrôles aléatoires pourront être effectués.

Pour les différentes séances d'essais qualificatifs ainsi que les courses, le team manager s'assurera que le nom du pilote affiché sur les écrans de chronométrage est bien celui du pilote conduisant la voiture. Si le nom affiché n'est pas conforme, ou qu'aucun nom n'est affiché, il est de la responsabilité du team manager d'apporter, sans délais, les corrections nécessaires auprès de la Direction de course et du chronométrage.

Lors de la remise des prix, les pilotes récompensés devront obligatoirement porter leur combinaison pour monter sur le podium.

Il est autorisé d'utiliser les casques équipés de micro suivant l'Art. FIA (Annexe L **Chapitre III et paragraphe 1.4 et 1.5**).

Tout passager devra obligatoirement porter un Hans, un casque et une combinaison ignifugée.

● **9.16 Format de course**

3TM Compétition choisira parmi ces 2 formats de course :

- 1 course par ~~meeting~~ = 1 seul classement
- 2 courses par ~~meeting~~ = 2 classements

ARTICLE 10 – ATTITUDE / COMPORTEMENT

Toute attitude désobligeante, vulgaire ou menaçante envers un officiel, un autre pilote, un membre des autres équipes ou un membre de l'équipe organisatrice fera l'objet d'une sanction par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 11 – VIDEO

Toutes les LAMERA devront être équipées d'une caméra type GoPro ou équivalent afin de pouvoir visionner les images en cas d'incidents. Pas de caméra ou absence de carte SD : non-conformité technique

Ces images pourront également être utilisées à des fins commerciales.

ARTICLE 12 – ATTRIBUTION DES POINTS POUR LA SAISON 2025

- Pole position : 15 points bonus attribués au meilleur temps de chaque catégorie.
- Course longue : un classement sera effectué à mi-course : attribution de 40% des points.
- Comme déjà indiqué, un véhicule, pour marquer des points, doit avoir franchi la ligne d'arrivée.

● **Classement LAMERA CUP à l'issue d'une course de 6h**

1 -	200 points	14 -	85 pts	27 -	34 pts
2 -	180 pts	15 -	80 pts	28 -	31 pts
3 -	170 pts	16 -	76 pts	29 -	28 pts
4 -	160 pts	17 -	72 pts	30 -	26 pts
5 -	150 pts	18 -	68 pts	31 -	24 pts
6 -	140 pts	19 -	64 pts	32 -	22 pts
7 -	130 pts	20 -	60 pts	33 -	20 pts
8 -	120 pts	21 -	56 pts	34 -	18 pts
9 -	110 pts	22 -	52 pts	35 -	16 pts
10 -	105 pts	23 -	48 pts	36 -	14 pts
11 -	100 pts	24 -	44 pts	37 -	12 pts
12 -	95 pts	25 -	40 pts	38 -	10 pts
13 -	90 pts	26 -	37 pts	39 -	9 pts

Le meilleur tour en course donnera un bonus de 10 points pour les voitures Elite, Pro Am et Gentlemen.

Une bonification de points sera attribuée aux podiums Pro am ainsi qu'aux podiums Gent. La répartition sera la suivante :

15 points pour la première place

10 points pour la seconde place

5 points pour la troisième place

Ce barème suivra le calcul de proportionnalité des points suivant la durée des courses.

Pour les courses longues de 24h et plus, l'attribution de ces points de bonification suivra la répartition à mi-course et à la fin de la course.

Podium fin de course :

Trois podiums seront organisés :

Elite

Pro Am

Gentlemen

Système d'attribution des points :

Pour une course de :

- Inférieur ou égal à 5h → 150 points
- Supérieur à 5h et jusqu'à 6h → 200 points

- Supérieur à 6h et jusqu'à 8h → 300 points
- Supérieur à 8h et jusqu'à 12h → 400 points
- > à 12h → 700 points avec attribution de points mi-course pour les courses de minimum 24h

Le plus mauvais résultat **dit « joker technique », soit une course réalisée par le** concurrent, sera déduit en fin d'année. **De plus, le décompte d'un meeting complet du concurrent sera également réalisé, qu'il y ait été engagé ou non.** Toutes les voitures devront décompter uniquement une course à laquelle ils ont participé quel que soit le nombre d'épreuves réalisées sur la saison.

En cas de non-conformité avérée et validée par le collège des commissaires sportifs suite aux rapports du commissaire technique et du Directeur de course sur une des épreuves, celle-ci sera exclue obligatoirement du décomptage et ne pourra en aucun cas être considérée comme la course Joker de la saison.

La course retenue pour être décomptée sera déduite dans sa globalité, en l'occurrence pole position ou record du tour compris.

En fin de saison, l'équipage ayant cumulé le maximum de points sera déclaré :

Champion LAMERA CUP 2025, selon les accords de partenariat et bénéficiera d'un prix exceptionnel et de la possibilité de changer son numéro de course par celui de son choix.

Les équipages présents sur la 2^{ème} et 3^{ème} marche se verront attribuer eux aussi un prix privilégié.

Dans le cadre du championnat et toutes catégories confondues, seuls les pilotes présents sur l'ensemble des épreuves pourront prétendre à cette récompense. Cependant, l'identification des 3 vainqueurs d'un équipage se fera désormais par le Team.

En cas d'égalité, le départage se fera en fonction du nombre de victoires, puis au nombre de secondes places...etc.

Durant la course, le promoteur et le Directeur de course pourront demander au collège des commissaires sportifs la disqualification d'un équipage.

Une voiture ne pourra jouer le championnat qu'à partir du moment où l'ensemble des pilotes reste identique sur toutes les courses : **Dans le cas d'un équipage à 5 pilotes**, 1 joker par voiture sera accepté pour marquer les points comme initialement prévu. **Pour un équipage à 3 ou 4 pilotes, 2 jokers seront acceptés.**

Pour les Teams Benelux, un Joker supplémentaire est autorisé afin de favoriser le développement de la Lamera Cup dans leur secteur.

vainqueur
Un équipage champion dans sa catégorie en n'ayant pas pris plus de 2 pénalités de catégorie au cours de la saison, sera autorisé à repartir la saison suivante dans la même catégorie si l'équipage reste inchangé.

La Lamera Cup se compose de 3 catégories qui sont définies ci-après :

● **Identification équipage GENTLEMAN**

La catégorie Gentleman sera toujours présente en 2025.

Un équipage est qualifié de Gentleman dès lors que la moyenne cumulée des 10 meilleurs tours de chacun des pilotes qui composent l'équipage est supérieure à 105 % de la moyenne des 10 meilleurs tours du pilote le plus rapide au moment de la course.

Classement GENTLEMAN :

La LAMERA CUP proposera également un classement « gentleman » auquel seuls les équipages identifiés « gentleman » pourront accéder.

~~En aucun cas, un pilote ayant un palmarès dans une autre discipline ne pourra y accéder.~~

Un véhicule 100% « Gentleman » finissant dans le top 5 au général d'une course de la saison se verra crédité d'un bonus de 20 points.

- **Identification équipage PRO AM**

La catégorie PRO AM sera toujours présente en 2025.

Un équipage est qualifié de ProAm dès lors que la moyenne cumulée des 10 meilleurs tours de chacun des pilotes qui composent l'équipage est supérieur à 103 % et inférieur à 105 % de la moyenne des 10 meilleurs tours du pilote le plus rapide au moment de la course.

- **Identification équipage ELITE**

La catégorie des Elite sera toujours présente en 2025.

Un équipage est qualifié d'Elite dès lors que la moyenne cumulée des 10 meilleurs tours de chacun des pilotes qui composent l'équipage est inférieur à 103 % de la moyenne des 10 meilleurs tours du pilote le plus rapide au moment de la course.

- **Catégorie des équipages**

La catégorie d'une voiture se fera sur la moyenne des pilotes qui la compose. A vous de réfléchir au remplissage en conséquence. Nous aurons en notre possession les temps de chaque pilote afin de classer chaque Lamera dans sa catégorie respective.

Le réajustement des voitures se fera au plus tard lors de l'avant dernier meeting de la saison. Un tableau avec le % de chaque pilote sera à votre disposition au chrono. Mise à jour tous les 2 relais de chaque pilote.

Le réajustement de l'équipage se fera sur les 3 premiers ~~meetings~~ s'il s'agit de baisser en catégorie, passé ces 3 ~~meeting~~ (soit 6 courses), la voiture ne changera pas de catégorie si l'équipage ne change pas.

Le réajustement pour une augmentation de catégorie sera quant à lui possible durant les 6 premiers ~~meetings~~.

A partir de 2024, 2 solutions s'offriront aux équipages pour la catégorisation :

- Être reclassé dans la catégorie supérieure durant l'épreuve et selon les règles en vigueur notifiées dans l'article 12 sur la « Catégorie des équipages », notifié au-dessus.
- Être pénalisé occasionnellement durant la course selon les épreuves au cours de l'année sans changer de catégorie définie par l'agent en début de saison.

Voici les règles. Un équipage catégorisé Gentleman ou ProAm qui dépassera respectivement son pourcentage autorisé, sera pénalisé à l'aide d'un arrêt obligatoire quel que soit le pilote au volant durant le dernier relais et cela avant le drapeau à damiers.

L'arrêt sera réalisé uniquement dans une « zone grise » proche de la zone de Stop&Go et définie par la direction de course lors des briefings pour chacun des circuits. Le temps d'arrêt sera sous la responsabilité du team manager et contrôlé par le service de chronométrage.

Le temps d'arrêt de la pénalité sera calculé suivant la règle ici décrite et pour les pilotes concernés.

La règle, si un équipage voit sa moyenne basculer dans la catégorie supérieure, ~~le ou les pilotes qui auront une moyenne personnelle (prise sur leur 10 meilleurs tours) supérieure à ce seuil se verront le pilote qui aura une moyenne personnelle (prise sur leur 10 meilleurs tours) supérieure à ce seuil se verra~~ retenir cet écart multiplié par le nombre de tours réalisés pendant la course et divisé par 2.

Si un équipage voit sa moyenne basculer dans la catégorie supérieure, liée à 2 pilotes ou plus, eux-mêmes ayant une moyenne personnelle (prise sur leur 10 meilleurs tours) supérieure à ce seuil se verront retenir cet écart multiplié par le nombre de tours réalisés pendant la course et divisé par 1,5.

Exemple, équipage « X » durant la course 1 Valencia 2023 d'une durée de 4h30 :

Moyenne sur 10 tours du pilote le plus rapide en piste, base 100 % = 1'47''442.

Seuil entre les équipages ProAm – Elite 103 % = 1'50''665 ou 110,665 secondes.

Moyenne de l'équipage « X » de 102,70 % = 1'50''343, donc sous le seuil de la catégorie ProAm.

Moyenne du pilote le plus rapide de cet équipage « X » de 101,43 % = 1'48''982 ou 108,982 secondes.

Nombre de tours réalisé par le pilote le plus rapide de l'équipage « X » sur cette course, 44 tours.

Résultat pour la durée de l'arrêt en « zone grise », $44 \times ((110,665s - 108,982s) / 2) = 37$ secondes.

Chaque Team s'engage à respecter le remplissage de ses voitures comme ci-dessous afin de pouvoir être classé au championnat.

Cas 1 : 3 pilotes + 2 jokers

Cas 2 : 4 pilotes + 2 jokers

Cas 3 : 5 pilotes et 1 joker

Cas 4 : La voiture ne respecte pas le nombre maximum de joker, elle prend une pénalité de 30% des points marqué (comprenant pôle et record de tour) lors de chaque course où un pilote vient s'ajouter à l'équipage de base. La pénalité s'applique aux points du classement général à la fin du ~~meeting~~. Les podiums seront effectués dans l'ordre de passage du damier indépendamment de cette pénalité.

Nous rappelons comme cela est indiqué plus haut dans le règlement, qu'un joker est à utilisation unique et qu'un même pilote venant à 2 ~~meetings~~ différents fera office de 2 jokers.

● Classement TEAM à l'issue d'une course

Un classement Team sera présenté à la fin de la saison.

En ce qui concerne le championnat TEAM, seuls 2 LAMERA par équipe pourront comptabiliser des points via le barème suivant :

1 -	100 points	8	-	60 pts	15	-	49 pts
2 -	90 pts	9	-	55 pts	16	-	48 pts
3 -	85 pts	10	-	54 pts	17	-	47 pts
4 -	80 pts	11	-	53 pts	18	-	46 pts
5 -	75 pts	12	-	52 pts	19	-	45 pts
6 -	70 pts	13	-	51 pts	20	-	44 pts
7 -	65 pts	14	-	50 pts	21	-	43 pts ...

Seuls les teams disposant d'une licence concurrent personne morale de l'ASN du ressort de leur siège social peuvent apparaître au classement team

ANNEXE TABLEAU DES PENALITES

Infraction	En essais qualificatifs	En course
Absence en parc fermé	Stop&go correspondant au meilleur temps des essais	2 tours
Absence au briefing		Stop&go 30 sec à réaliser par le pilote absent
Franchissement ligne blanche entrée et sortie des stands	Annulation meilleur temps	Stop&go 30 sec
A l'origine d'un accrochage	Annulation meilleur temps	Stop&go 30sec si la voiture repart Sinon se référer au règlement
Non respect de la vitesse en piste		Stop&go 30sec
Non respect de la vitesse dans les stands		Drive through sauf certains circuits. Info donnée en amont par la DC
Double relais hors course 24h Relais de plus de 2h30		Stop&go 2min Stop&go 1min par minute dépassée
Changement de pilote hors fenêtre + de 3 personnes qui interviennent sur la voiture dans la Pitlane		Stop&go 5sec par minute entamée Stop&go 3min
Non respect du nombre minimum d'arrêts		3 tours à la fin de la course
Changement de pneumatiques dans la voie des stands		Stop&go 3min
Pilote non sanglé, filet non attaché et porte non fermée au moment où la voiture repart		Stop&go 1min
Goupille d'extincteur non retirée	Stop&go 20sec dans les 3 premiers tours de la course sinon 1min sauf en cas de code 60	Stop&go 1min Collège des Commissaires Sportifs
Un pilote qui vient en Direction de course sans autorisation	Stop&go 30sec et annulation du meilleur temps	Stop&go 1min
Dépassement sous drapeau jaune	Annulation du meilleur temps du pilote fautif	Stop&go 1min
Incapacité à fournir la carte SD		20 points au championnat
Sens inverse dans la voie des stands	Annulation de tous les temps du pilote fautif	Stop&go 1min
Franchissement du damier à plusieurs reprises	Annulation du meilleur temps du pilote fautif	Convocation en Direction de Course
+ de 3 tours sous drapeau noir à disque orange	Annulation de tous les temps	Convocation au Collège des Commissaires Sportifs
Le pilote dans la voiture n'est pas celui indiqué par la puce chrono	Obligation du Team Manager d'informer immédiatement la Direction de Course	Obligation du Team Manager d'informer immédiatement la Direction de Course
Equipement non conforme	Convocation au Collège des Commissaires Sportifs	Convocation au Collège des Commissaires Sportifs
Feux avant ou arrière ne fonctionnant pas ou éclairage de porte en panne	Drapeau noir à disque orange	Drapeau noir à disque orange

REGLEMENT TECHNIQUE – Saison 2025

Sommaire

Article 1 : Concepteur / Promoteur

Article 2 : Généralités

Article 3 : Voitures autorisées

Article 4 : Vérifications techniques

Article 5 : Pneus

Article 6 : Freins

Article 7 : Moteur / Boites de vitesses / Turbo

Article 8 : Carburant / Réservoir / Ravitaillement / Pompes à essence

Article 9 : Suspension

Article 10 : Feux de pluie et de route

Article 11 : Aération

Article 12 : Carrosserie

Article 13 : Poids

Article 14 : Chronométrage - Transpondeur

Article 15 : Rappel des éléments libres ou réglables

Article 16 : Éléments et accessoires OBLIGATOIRES

Article 17 : Équipements des Pilotes

Article 18 : Démontages



ARTICLE 1 - CONCEPTEUR / PROMOTEUR

3TM COMPETITION

21 Mail Joliot Curie

95310 Saint-Ouen-l'Aumône

Tél : 01.34.20.30.20

E-mail : info@lameracup.fr

ARTICLE 2 - GENERALITES

Tout ce qui n'est pas explicitement autorisé par le présent règlement est STRICTEMENT INTERDIT.

Une modification autorisée ne peut pas entraîner de sanction.

ARTICLE 3 - VOITURES AUTORISEES

- La LAMERA CUP est réservée aux voitures construites par 3TM COMPETITION. Elles sont livrées ou louées à l'épreuve ou à l'année par 3TM COMPETITION.
- La LAMERA CUP dispose d'une fiche d'homologation FFSA CdM 015 disponible auprès de 3TM COMPETITION
- Une voiture ne participera aux épreuves que lorsque les propriétaires, locataires ou utilisateurs se seront acquittés des sommes réclamées par 3TM COMPETITION pour ses services en début de saison ou avant chaque épreuve.
- Toutes les pièces de la LAMERA CUP sont estampillées. Elles peuvent être contrôlées par l'organisateur à tout moment.
- Les moteurs ont été ajustés au banc. Ils développent **330** chevaux sur la base d'un moteur FORD 2.3L 4 cylindres turbo.
- Les équipes s'engagent à ne pas modifier l'aspect esthétique de la voiture, ni ses caractéristiques techniques.
- Pendant une épreuve, la Direction de Course et/ou le Collège des commissaires Sportifs sont seuls juges du remplacement obligatoire d'un élément de carrosserie perdu ou endommagé.
- En cas de remplacement de pièces (mécaniques, carrosseries ..) elles doivent toutes provenir de 3TM COMPETITION.
Toutes les pièces doivent être montées au même endroit que celles d'origine.
- Une Lamera peut-être éligible au championnat LAMERA CUP uniquement dans sa configuration d'origine (conforme à sa fiche d'homologation). Seules les évolutions ou modifications notifiées par 3TM COMPETITION sont acceptées.

ARTICLE 4 - VERIFICATIONS TECHNIQUES

- Une vérification technique aura lieu le jour précédent les essais officiels de chaque épreuve. Cette vérification contrôle les aspects de sécurité et éventuellement quelques points techniques. Il n'est pas possible, sans démontage, de garantir la conformité totale de la voiture.
- Des vérifications complémentaires seront effectuées à l'issue des séances d'essais chronométrés et des courses pour les voitures désignées par le Commissaire technique.
- Les voitures seront bloquées en parc fermé pendant une demi-heure après la publication des résultats (seul le Directeur de course est en mesure de modifier ce délai).
En cas de non-conformité ou litige, le ou les ~~véhicule~~ doivent rester sous le contrôle des Commissaires techniques jusqu'à délibération finale du Collège des Commissaires sportifs.

ARTICLE 5 - PNEUS

- Les pneus CONTINENTAL modèle ~~CONTISPORTCONTACT 7 (255/30/19)~~ sont les seuls pneus autorisés.
- Ils devront être achetés chez 3TM COMPETITION.
- Tout traitement chimique et/ou mécanique est interdit.
- Les pneus pourront être utilisés pour plusieurs courses.

ARTICLE 6 - FREINS

- Seuls les freins PFC, montés d'origine sur les voitures livrées, sont autorisés. Les plaquettes sont estampillées à l'effigie de la LAMERA CUP.
- ~~Les écopes de freins avant et arrière sont interdites.~~

ARTICLE 7 – MOTEUR, BOITE DE VITESSES, REFROIDISSEMENT, ACCESSOIRES ET CALCULATEUR

- Aucune modification n'est permise sur les moteurs, tant au niveau des blocs que de leurs accessoires (embrayage, filtre à air, bougies, alternateur, démarreur, turbo, système de refroidissement, échangeur, etc ...)
A cet effet, les moteurs, et les turbos sont scellés. En cas de problème mécanique le moteur sera remis à 3TM COMPETITION qui procédera aux réparations, aux frais du concurrent.
Il est strictement interdit d'ouvrir les moteurs et turbos pour quelque raison que ce soit. Seuls les mécaniciens de 3TM COMPETITION, dans le cadre de la mission qui leur est confiée, sont autorisés à ouvrir ces dit organes.
- **Concernant la boîte de vitesse, l'ouverture pour révision de la boîte est possible sous réserve que l'agent ait suivi la formation de 2 jours initiaux ou la validation d'un jour les années suivantes dans les ateliers de 3TM.**
- Le calculateur ne doit subir aucune modification.
Il pourra aussi être remplacé par un autre si l'on trouve une trop grande différence de performances entre les concurrents.
- Les radiateurs plastiques et aluminium sont tous les deux autorisés.
Concernant le système de refroidissement, les échangeurs sur mesure ou air tec sont tous les deux autorisés.
- Le Collège des Commissaires sportifs et 3TM COMPETITION se réservent le droit d'imposer le passage au banc moteur sur le lieu de la manifestation en présence du responsable du team.
- En cas d'absence de scellés, le Collège des Commissaires sportifs et 3TM COMPETITION se réservent le droit d'emporter la pièce ou la voiture au siège de la LAMERA CUP à CERGY, en présence du team manager, pour effectuer la vérification.
Les frais engendrés seront à la charge du concurrent, responsable des scellés.
- Avant chaque séance d'essais ou course, le concurrent est responsable de tous les scellés de sa voiture.
En cas de scellé absent ou endommagé, l'élément incriminé (moteur ou turbo) sera renvoyé chez 3TM COMPETITION afin d'être inspecté et re-scellé. Le démontage et la vérification seront facturés et toute irrégularité entraînera le déclassement ~~du véhicule~~ de l'épreuve.

ARTICLE 8 - CARBURANT, RESERVOIR, RAVITAILLEMENT

- Le carburant est fourni par 3TM COMPETITION.
Le ravitaillement se fera uniquement auprès du camion et avec les pompes mises en place par 3TM COMPETITION.
- Le réservoir doit être en cours de validité (validité de 5 ans à partir de la date de fabrication, + 2 ans si le fabricant produit une attestation de révision, norme FIA FT3 1999, FT3.5 ou FT5).
Sa capacité est de 80L. Aucune suppression même partielle de la mousse interne n'est autorisée. Seule la boîte tampon vendue par 3TM COMPETITION sera autorisée.
- Tout système embarqué à bord ~~du véhicule~~, de contrôle de quantité ou de gestion de réserve de carburant est interdit.
- Le filtre à essence est obligatoirement fourni par 3TM COMPETITION. Le montage d'un préfiltre est autorisé dans la partie avant ~~du véhicule~~.
- Le réservoir doit être équipé d'une soupape anti-retour de carburant fournie par 3TM COMPETITION. Celle-ci doit être en parfait état de fonctionnement et montée dans le bon sens.
Le réservoir ne doit comporter aucune fuite et doit être remplacé à la moindre trace d'usure.

ARTICLE 9 - SUSPENSION

- Seul les amortisseurs Öhlins sont autorisés afin qu'une Lamera soit conforme.
Le montage d'origine doit être conservé. Le panachage des ressorts est interdit.
- Lors des contrôles, la garde au sol minimale du châssis, sera de 70 mm minimum mesuré sous le fond plat dans l'axe des roues (fond plat d'origine obligatoire et marqué Lamera), sans pilote à bord.
Ces contrôles pourront avoir lieu à tout moment de l'épreuve. La mesure sera effectuée en conditions de course.
Si la voiture est endommagée à la suite d'un incident de course, une mesure moyenne pourra être effectuée.

ARTICLE 10 - FEUX DE PLUIE ET DE ROUTE

- Un feu de pluie homologué (voir liste technique N°19, norme FIA) devra être monté à l'arrière de la voiture entre les mâts d'aileron.
Il doit être tourné vers l'arrière et parfaitement visible de l'arrière. Il devra, à tout moment, pouvoir être allumé sur ordre de la Direction de Course.
Celle-ci, en fonction des conditions climatiques, peut imposer que le feu de pluie soient allumés en permanence.
- Si ~~un véhicule~~ connaît des problèmes avec son équipement lumineux, il ne pourra rester en piste que si, à minima 2 phares et deux feux arrière sont en état de fonctionnement. De même, au minimum deux feux stop doivent fonctionner (1 de chaque côté).
- Une ou plusieurs rampes de phares à LED (à conditions de ne pas dépasser un total de 6 phares supplémentaires ou 24 modules led) pourra être montée suivant l'emplacement obligatoire définis à l'article 16 du présent règlement. Aucun autre phare ne pourra être ajouté
- Pour les épreuves de nuit, les numéros de porte devront être lumineux et en état de fonctionnement toute la nuit.

ARTICLE 11 - AERATION

- L'aération de la partie habitacle peut s'effectuer de 2 manières :
 - Ouverture avec glissière uniquement et avec les côtes suivantes :
Fenêtre ouverture de 145*190 et fixation par glissière de 200*425.
 - Ecope d'air côté conducteur imprimé en 3d avec une gaine semi rigide (voir la photo ci-dessous)
- (Photo et modèle écope à insérer)
- Aération via une prise d'air type NACA installée sur le capot avant en partie basse à droite (photo ci-dessous)



ARTICLE 12 - CARROSSERIE

- La carrosserie doit être exclusivement fournie par 3TM COMPETITION. Tout renfort sur une partie de carrosserie est interdit. Seules les fixations de capot d'origine sont autorisées.
- Le montage de cloison pare feu étanche avant est obligatoire, celle-ci doit être fixée entre la partie avant et l'habitacle, sous le tableau de bord.
- L'ensemble des différents éléments composant la carrosserie doit être monté sur le ~~véhicule~~ au départ de l'épreuve.
- 2 rétroviseurs électriques (disponibles chez 3TM Compétition) doivent être installés sur le ~~véhicule~~
- Pour toute la durée des essais et des courses, après accident ou accrochage, toutes les pièces endommagées devront être remplacées en respectant les instructions de la Direction de course. Le Commissaire technique validera la remise en état avant de reprendre la piste.

ARTICLE 13 - POIDS

- Poids minimum
Le poids minimum d'homologation ~~du véhicule~~, sans pilote et son équipement, est de **1020 kg mini** vide de carburant, les réservoirs de lubrifiant, de refroidissement et de freinage seront au niveau normal prévu par le constructeur.

- **Contrôle**
Les pesées en cours d'épreuve seront effectuées dans les conditions de course. En cas de doute, le réservoir de carburant pourra être vidangé.
- **Litiges**
Seul le système de pesée désigné par le Commissaire Technique fait foi.
Le poids minimum est sans tolérance pour les voitures non accidentées pendant l'épreuve.
On entend par **voiture accidentée**, tout ~~véhicule~~ dont une partie de carrosserie en polyester est manquante (la peinture n'entre pas en considération). La voiture sera pesée telle qu'elle a franchi la ligne d'arrivée mais **une tolérance de 2 kg est appliquée**. Le team est responsable et est tenu de faire stopper ~~le véhicule~~ pour réparation s'il estime que les éléments manquants dépassent cette tolérance.

ARTICLE 14 - CHRONOMETRAGE - TRANSPONDEUR

Seuls les temps relevés par le chronométrage officiel de l'épreuve sont pris en compte. Toute réclamation devra obligatoirement être, au préalable, transmise au Commissaire chargé des Relations Concurrents qui se chargera de communiquer la demande au responsable du chronométrage.

Un transpondeur Mylaps, modèle TR2 sera remis la veille de la première séance chronométrée.



Le transpondeur doit être fixé dans le passage de roue avant droit en position verticale et dans le sens indiqué par le constructeur (goupille en haut).

Les nouvelles voitures recevront un support et une goupille pour l'installation.

Pour la fixation du transpondeur sur le support, seule la goupille est autorisée : pas de collier rilsan



Tout concurrent, dont la voiture n'est pas équipée selon le plan ci-dessous, ne pourra prétendre à être chronométré aux épreuves de la Lamera Cup.

Implantation du transpondeur

Les concurrents et teams sont responsables du bon montage de leur transpondeur.



Une fois installée, la base du transpondeur a un regard direct avec le sol. Aucun dispositif ne doit venir se positionner entre la base du transpondeur et la piste.

Le transpondeur doit être perpendiculaire au sol, et ne pas être à plus de 60 cm de hauteur par rapport à la piste.

Les transpondeurs doivent être restitués dans le parc fermé à l'issue de la dernière séance chronométrée - ou à la cabine de chronométrage en cas d'abandon. Aucune voiture ne pourra quitter le parc fermé sans avoir remis son transpondeur.

ARTICLE 15 - RAPPEL DES ELEMENTS LIBRES OU REGLABLES

- **Réglages autorisés**

La hauteur de la garde au sol (minimum 70 mm) sous fond plat.

La répartition de freinage

Le carrossage (maxi 3,5°+ 0,10)

La pince des trains roulants

Le réglage de suspension (sans modification de tarage de ressorts, de clapets et de brides pour modifier la détente)

- **Aileron**

Le réglage de l'aileron est autorisé avec des hauteurs prédéfinies comme ci-dessous :

Figure 1 : Hauteur maxi 1135mm

Figure 2 : Hauteur mini 1040mm

Le contrôle de la hauteur de l'aileron se fera du dessus du fond plat au bord supérieur de la réglette à l'arrière de l'aileron, au centre de la largeur de l'aileron.

Déport mini : 310mm

Déport maxi : 350mm

Largeur hors tout : 1710mm

Toutes les vis de réglages de l'aileron doivent rester en place et assurer leur fonction. Aucun perçage ne doit être modifié.

Les ailerons « V2 » sont les seuls réglables, une modification des mâts, de l'aileron ou un rajout de cales d'épaisseur sur un aileron « V1 » entraînera une pénalité.

Figure 1 :

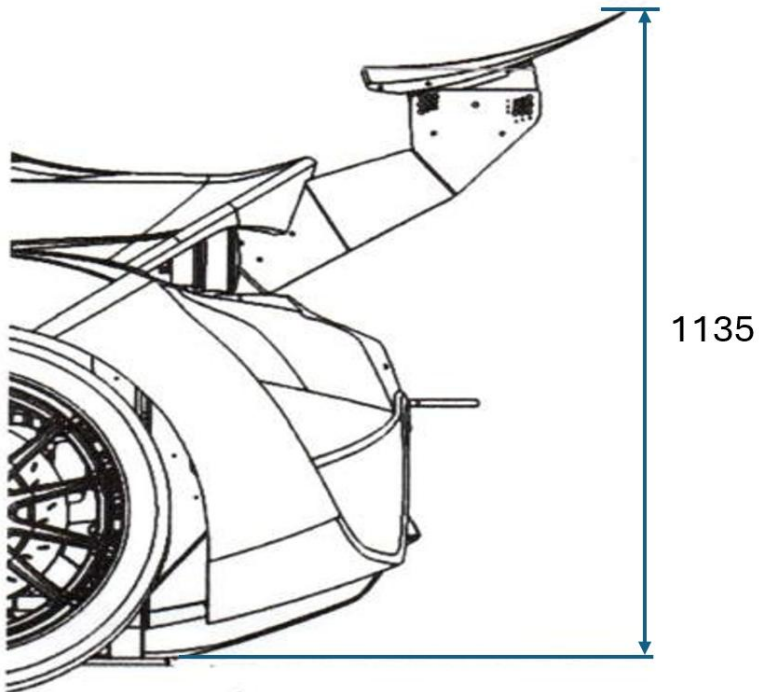
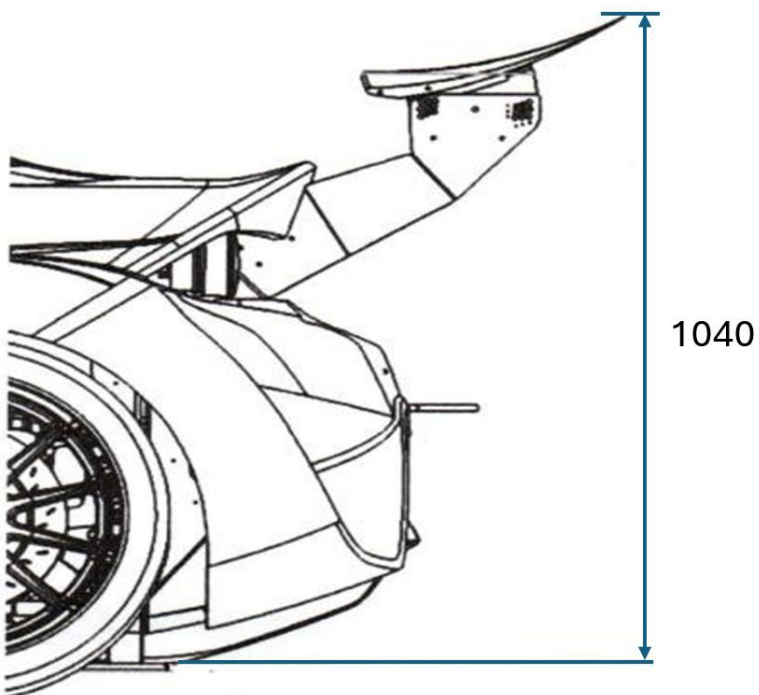


Figure 2 :



La mesure se fait à partir du dessus du fond plat au bord supérieur de la réglette de l'aileron

ARTICLE 16 - Éléments et accessoires OBLIGATOIRES :

- Un coupe circuit (normes FIA obligatoires)

Le coupe circuit doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc...) et doit également arrêter le moteur.

En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant de pare-brise droit ou gauche. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12cm de base. De plus, l'endroit exact du coupe circuit doit être signalé par une flèche de couleur contrastée dans l'habitacle.

- Un siège baquet, son support et ses glissières (normes FIA obligatoires et en cours de validité).

Les sièges baquets pour les passagers sont soumis aux mêmes normes.

Tous les pilotes et les passagers doivent utiliser en permanence le système HANS

- Un harnais de sécurité à 6 points minimum et ses fixations (normes FIA obligatoires et en cours de validité). Les harnais passagers pour la LAMERA CUP sont soumis aux mêmes normes.
- Un filet de protection latéral pour le côté conducteur et pour le côté passager en cas de présence de passager.

Ces filets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- Largeur minimum de bande : 19mm
- Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25mm
- Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60mm et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant. »

- Un système d'extinction

Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction conforme à la norme FIA des systèmes d'extinction plombés embarqués dans les voitures de course (1999) ou la Norme FIA 8865-2015.

Le système doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant et aux listes techniques n°16 et n°52. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate, elle doit être fixée par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage et le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25G.

Le support doit être équipé d'un système anti-torpille.

La quantité minimale de produit est de

- AFF 2.4ltrs
- NOVEC 1230 2.0 kgs
- Autres se référer à Annexe J Art 253 FFSA et FIA

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- Capacité
- Type de circuit
- Poids ou volume du produit
- Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas dater de plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

Ces informations devront être visibles sans démontage.

Pour toutes les séances d'essais et/ou de courses, l'extincteur doit être dégoupillé ou armés.

- Le montage d'un moyeu de volant homologué à démontage rapide type "Quick System" est autorisé.
- Deux rétroviseurs extérieurs, 1 à gauche et 1 à droite
- Un moteur, bras et balais d'essuie-glace
- Un éclairage AV et AR (conforme au code de la route)
- Un feu de pluie
- Garniture de protection d'arceau

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

La garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (voir Liste technique N°23 « Garniture d'arceau de sécurité homologuée par la FIA »)

- L'instrumentation du tableau de bord
- Réservoir de carburant

La date de validité du réservoir devra être visible sans démontage de tôle.

- Système de remorquage

Les sangles de remorquage avant et arrière sont obligatoires et doivent

- Être solidement fixées au châssis/structure
- Largeur mini 25 mm
- Être facilement identifiables et être de couleur rouge à l'avant et à l'arrière (si besoin avec un flèche)
- Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à gravier

Possibilité de monter un anneau de remorquage à l'arrière :

- **Cet anneau sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange**
- **Diamètre intérieur mini 60mm, épaisseur mini 10mm**

- Montage des caméras

Intérieur : la fixation doit être du type rigide et située en arrière des sièges.

Seuls les types « crayons » pourront être montés sur les montants de l'arceau avant et le boîtier associé devra être fixé au plancher.

Extérieur : seules les caméras de types « crayons » seront admises.

L'organisateur se réserve le droit de monter une ou plusieurs caméras, à l'intérieur ou à l'extérieur, sur une ou plusieurs voitures en accord avec le Commissaire technique.

- Les rampes de phares à LEDs

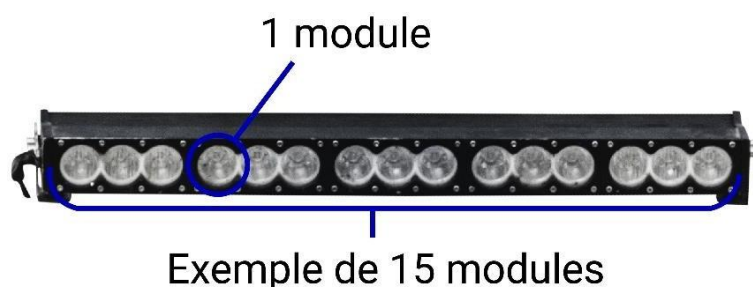
Les modules LED sont autorisés à condition de ne pas dépasser un total de 6 phares supplémentaires maximum, ou 24 modules LED supplémentaires maximum.

Un phare sera équivalent à 4 modules LED (voir illustration d'un module LED ci-dessous). Le panachage phares / modules LED est autorisé dans le respect de l'équivalence et du maximum autorisé ci-dessus.



Le montage se fera dans la zone ci-dessus, avec une fixation mécanique sur les points de montage pare choc.

Un support mécanique de montage est disponible auprès de 3TM.



- La batterie

Elle doit être au gel impérativement et le pôle + doit être protégé. Celle-ci doit se trouver à l'intérieur de l'habitacle du côté passager et contre la tôle pare feu arrière. Elle ne pourra pas être déplacée et doit être fixée par le kit fourni par 3TM COMPETITION.

ARTICLE 17 - EQUIPEMENT DES PILOTES

- Combinaison (norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018) obligatoire.
- Sous-vêtements (t-shirt manche longue et pantalon) norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018 obligatoires.
- Chaussures et chaussettes (norme FIA 8856-2000 ou 8856-2018) obligatoires.
- Le casque doit être aux normes FIA.

Le port du système de retenue frontale de tête (RFT) est obligatoire. Il est donc indispensable de choisir un casque compatible avec le RFT.

Un système de communication par radio ou GSM entre le pilote et son stand est autorisé.

Tous les équipement pilotes sont obligatoires pendant les essais et la/les courses.

ARTICLE 18 - DEMONTAGE

Dès la première course et pour toute la saison, les voitures doivent se présenter aux vérifications avec les plombs au complet

Prévoir des trous de 2,5mm sur les vis de fixation pour faciliter le plombage.

Le Commissaire technique peut demander le démontage ou contrôle partiel ou total d'une voiture.

La demande de démontage sera faite par écrit par le Commissaire technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs pour accord.

Le démontage partiel ou total se compose :

- Du moteur
- De la boîte de vitesse et du différentiel
- Des éléments de suspension
- Du circuit électrique et des accessoires électriques
- Des pièces ou accessoires jugés nécessaires par le Commissaire technique et / ou l'organisateur
- De tout ~~véhicule~~ ne possédant plus un ou plusieurs plombs lors des vérifications techniques avant l'épreuve.

Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce, sans compensation financière.

Il se verra informer du lieu, de la date et de l'heure du démontage par convocation établie par le Collège des Commissaires sportifs avec copie au Commissaire technique et à l'organisateur.

Ce démontage se fera dans un délai de 72 heures maximum, sauf en cas de force majeure et en accord avec toutes les parties concernées.

Le Collège des Commissaires sportifs fixera alors un nouveau délai.

Lors d'un démontage, en aucun cas, le Commissaire technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce, en conformité avec le Code sportif international.

Il publiera les résultats pour chaque voiture vérifiée et, à la demande, les mettra à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsque la voiture sera déclarée en infraction au Règlement technique.

Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.

Lors d'une épreuve (qualification(s) et course(s)), la période légale de parc fermé pourra être utilisée pour effectuer des vérifications techniques.

Toute vérification technique commencée ou planifiée prolongera pour la ou les voiture(s) concernée(s) la période de parc fermé même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres voitures.

La prolongation éventuelle de la durée de parc fermé ne modifie en rien les dispositions prévues par le Code sportif en matière de réclamation ou d'appel.

Les concurrents doivent s'informer si leur voiture a été sélectionnée en vue de vérifications et ce, dès la rentrée de celle-ci au parc fermé.

La non-présence d'un mécanicien à l'entrée du parc fermé ou zone de vérification technique, dans un délai de 15 minutes après notification, sera considérée comme un refus de contrôle ou démontage, qui pourra être pénalisé jusqu'à l'exclusion de la course ou de l'épreuve.

La/les pièce(s) non conforme(s) ne sera (ont) pas restituée(s) et restera (ont) à la disposition du Commissaire technique.

En cas d'accident, le Commissaire technique devra OBLIGATOIREMENT pouvoir inspecter le ~~véhicule~~ afin de vérifier l'état des équipements de sécurité (arceau, extincteur, etc...) avant d'autoriser le départ