

EURO ENDURANCE *série*

et championnat de France

2010

PREAMBULE

KMO organise l'Euro Endurance, une série composée de 7 épreuves, dont 5 épreuves en commun avec le Championnat de France.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 L'Euro Endurance est une organisation KMO, à qui la FFSA a confié l'organisation du Championnat de France d'Endurance. A ce titre, KMO (17, BP 202 Rue Gambetta. 93100 Montreuil. Tél : +33 (0)1.48.58.90.90) est nommé « opérateur » du Championnat de France d'Endurance. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA

1.2. Calendrier 2010

<i>Date</i>	<i>Circuit</i>	<i>Appellation</i>
14 Mars	Val d'Argenton	6 Heures du Poitou Charente*
18 Avril	Mariembourg	500 km de la Wallonie
23 Mai	Arvilliers	6 Heures du Picardie *
4 juillet	Essay	6 Heures de l'Orne *
28 et 29 Août	Le Mans	24 Heures du Mans
9 Octobre	Soucy	6 Heures de Sens *
7 et 8 Novembre 2009	Angerville	2 x 200 Kms de l'Armistice *

(*) *Épreuves comptant pour le Championnat de France*

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

1.3. **HORAIRES (HORS 24 HEURES DU MANS)**

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

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

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

1.3.4. Les Essais chronos se dérouleront le dimanche matin sauf à Essay , au Mans et Angerville.

1.3.5. Les épreuves en semi-nocturne feront l'objet d'un horaire spécifique.

1.4. VERIFICATIONS

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

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

L'Euro Endurance sera ouvert à tout pilote de plus de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année 2009 détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité, **délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.**

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1 Le maximum d'équipages admis dans chacune des épreuves sera fonction de la capacité de chaque circuit (Article 28 du RSN). Ces équipages seront composés de 2 , 3 ou 4 pilotes.

Les équipages étrangers pourront participer, et ce aux mêmes conditions que les équipages nationaux.

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

- les 40 premières équipes du classement EE 2009 seront pris en priorité dès lors qu'ils s'inscrivent pour l'intégralité du l'Euro Endurance ou du Championnat de France..

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

3.3. INSCRIPTIONS

3.3.1 Tout équipage désirant participer à une épreuve de l'Euro Endurance ou au Championnat de France devra envoyer à l'opérateur KMO (17, BP 202 Rue Gambetta 93100 Montreuil. Tél. : +33.01.48.58.90.90) une demande d'inscription selon le modèle établi, au moins 15 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer.

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

- **2340 €** représentant l'engagement à la totalité de l'Euro Endurance

- **1550 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat de France.

Possibilité de fractionner le règlement en deux fois.

Les chèques devront obligatoirement être joints au formulaire d'inscription.

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

Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur. (Camping)

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

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

3.4.1. Tout équipage désirant participer à une épreuve de l'Euro Endurance du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur une demande d'inscription, selon le modèle établi par l'opérateur **KMO**. Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre KMO d'un montant de

- **345 €** représentant l'engagement à une épreuve,

- **650 €** représentant l'engagement aux 24 Heures du Mans (hors camping et intendance)

3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, n° de course et emplacement paddock pour une épreuve du Championnat de France.

Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur. (Camping)

3.4.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

3.4.4 Particularités 24 Heures du Mans

Critères de sélections : *Equipes sélectionnées en priorité*

- Les 32 premières équipes de à l'issue de la 2^{ème} épreuve de l'Euro Endurance Série.

- Réservation à 8 équipes étrangères où outre-mer inscrites ou non à l'Euro Endurance Série.

Nota En cas de place disponible après le 20 avril, les places reviendront en priorité aux équipes participantes à l'Euro Endurance Série et aux demandes par ordre d'arrivée.

3.4.5 Règlement particulier (voir ultérieurement)

ARTICLE 4. MATERIEL ET EQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Le matériel admis reprend :

- Groupe 1 : Catégorie Fédérale : **Formule A (FA 2006) et KF**
- Groupe 2 : Les coupes de Marque 2 temps agréées en 2009 par la FFSA
- Groupe 3 : La catégorie Nationale et KFS 100 cc

4.1.2. Généralités, identification, plombage:

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

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

Les moteurs "Coupe de Marque" devront être plombés par l'un des professionnels désignés par l'organisateur de la « Coupe de Marque » et figurant dans son règlement spécifique. Ce plombage devra interdire tout démontage moteur. (sauf avis contraire lors des 24 Heures du Mans).

4.1.3. Moteurs :

▪ Catégories Fédérales (Groupe 1):

- Formule A (FA 2006): Moteurs 100 cc selon la réglementation FA 2006 **à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.**

Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon, avec deux vis de réglage.

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

Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon, avec deux vis de réglage.

Boîte à clapets homologué avec le moteur: réglementation KF2.

Echappement homologué avec le moteur: réglementation KF2.

Allumage homologué: réglementation KF 2 (régime limité à 15000 trs/mn).

Volume de la chambre de combustion: réglementation KF2 (minimum 9 cc).

▪ Catégories Coupes de Marque (Groupe 2):

Moteur selon la réglementation de la Coupe de Marque en référence à l'article 4.1.1.

à l'exception des points spécifiques à l'endurance mentionnés dans le présent règlement.

▪ Catégories Nationale et KFS 100cc (Groupe de 3) :

Moteurs suivant la réglementation

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

4.1.4. Châssis/carrosserie :

Normes CIK/FIA 2002, 2003 et 2006.

Dans le respect des articles 1.3 du RTI et 1.1 du RTN il est rappelé qu'il est autorisé de renforcer divers points du châssis et de monter des éléments de freinage de marque différentes.

4.1.5. Embrayage :

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

Le moteur doit pouvoir être démarré et tourner sans caler, kart arrêté.

L'enclenchement de l'embrayage doit s'opérer à 5000 t/mn maximum et provoquer l'avancement du kart pilote à bord.

4.1.6. Faisceau électrique :

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

(De plus et plus particulièrement pour le groupe 2 :

- Bougie : marque libre dans le respect du règlement KF2.

- Capuchon de bougie : marque libre.

- Batterie : marque libre (sèche) sous réserve de se monter dans le support d'origine.

4.1.7. Réservoir et radiateur:

Réservoir standard de karting régulièrement commercialisé, à bouchon vissé.

Le ravitaillement en carburant par changement de réservoir est obligatoire.

(De plus et plus particulièrement pour le groupe 2 :

- Ecran de radiateur autorisé dans le respect de l'article 21.3. du RTN).

4.1.8. Poids

Le poids minimum devra être conforme au règlement à tout moment de l'épreuve.

Définition : le poids minimum kart-pilote est égal à pilote équipé + châssis sans réservoir.

Poids minimum :

Ex Formule A	160kg
KF	165 kg
Coupes de Marque	165 kg
Groupe 3	150 kg

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

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

4.1.9. Lest :

Le lest éventuel peut être de deux sortes :

4.1.9.1. Inamovible :

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

4.1.9.2. Amovible :

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

Deux emplacements sont possibles sous réserve de ce qui suit :

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

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

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

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

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

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

- le nombre de gueuses embarquées par chaque pilote (0, 1, 2 ou 3),
- la couleur du brassard de chacun des pilotes

Une pesée de contrôle sera effectuée lors de cet enregistrement

4.1.9.4. Contrôle d'un pilote utilisant du lest amovible

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

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

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

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Le mélange utilisé pour la compétition est fourni directement par le concurrent (voir article 10 du RTN).

4.2.2. Pneumatiques

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

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

Les pneus slicks seront tirés au sort. Le tirage au sort sera effectué par l'organisateur, fournisseur de la catégorie et sous sa responsabilité. L'attribution se fera pendant les enregistrements administratifs le samedi de 09h à 12h (sauf 24 Heures du Mans). Les concurrents devront impérativement faire marquer leurs pneus dès leur attribution, à la sortie du camion du manufacturier. Seuls les pneus achetés le jour même pourront être marqués et utilisés en course.

Tout pneu utilisé en course, pneus pluie inclus, doit impérativement être marqué sur les deux flans et à l'intérieur au numéro du kart. Aucun pneu ne pourra être marqué après la clôture des enregistrements techniques.

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

Référence des pneumatiques :

Pneus slick : Dunlop SL3. 160 € le train ou 240 € les 6 pneus (3 Av + 3 Ar).

Pneus pluie : Dunlop KT10 W10 et Dunlop KT11 W11

4.3. NUMEROS DE COURSE

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

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

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. Les pilotes auront la possibilité d'apposer des publicités.
En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA et l'opérateur ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, toute équipe se verra infliger une amende de 100 €.

5.2. Chaque équipe pourra poser une banderole sur le circuit aux places réservées par l'opérateur. Cette publicité ne pourra rentrer en concurrence avec les annonceurs du Championnat de France et/ou du circuit.

5.3. Chaque équipage doit être identifié par le nom d'une région, d'un département, d'une ville ou d'un club et pourra éventuellement y accoler le nom d'un partenaire.

5.4. Présentation

Les équipes devront faire un effort d'uniformité dans la présentation de leurs combinaisons, et de leurs karts.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

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

Cas particuliers

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

7.2. BRIEFING

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

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

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le dimanche matin ou le samedi après-midi pour les épreuves en semi nocturne (ou le vendredi après-midi pour les 24 Heures du Mans) sur une durée de 10 minutes avec toutes les équipes engagées.

PROCEDURE DE PARC FERME

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

Toute intervention mécanique dans le parc assistance départ est interdite.

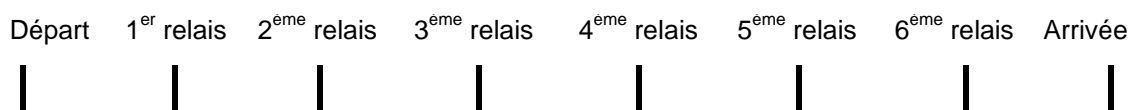
Seules des interventions en rapport avec la sécurité pourront être effectuées après avoir reçu l'accord du délégué technique FFSA.

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

Cette procédure de parc fermé ne s'applique pas aux 24 Heures du Mans.

7.3.2. Course

Hormis les 24 heures, la durée de chaque épreuve sera de 6 heures (possibilité de 5 heures, 2 fois 3 heures, 2 fois 200 kms ou 500 kms), avec un minimum de 6 relais avec changement de pilote (le départ de la course n'est pas considéré comme un relais). Exemple (schéma théorique) :



La durée maximum d'un relais est de 1h00 pour toutes les épreuves.

Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer moteur arrêté.

A l'issue du temps réglementaire, le tour entamé sera poursuivi et comptabilisé jusqu'au passage sur la ligne du dernier de ce tour. Le drapeau à damiers sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.

7.3.3. Ramassage des karts

Les karts en panne sur la piste seront ramenés au stand, sans utilisation de matériel de transport, par 3 personnes maximum, le pilote et 2 mécaniciens ou chef de stand, et cela dans le respect des règles de sécurité, hormis où le pilote soit une femme, dans lequel cas un 3^{eme} mécaniciens pourra être autorisé.

7.3.4 Arrêt de course

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

Suite à l'arrêt de la course :

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

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

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

Attribution de 50% des points et le résultat sera donné par ordre final à la fin du tour précédent l'arrêt.

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

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

ARTICLE 8. PENALITES

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

- Non-respect de la configuration du circuit : 3 minutes (stop and go).
- Non-respect des 6 relais : 10 tours.
- Couper le circuit moteur en marche pour regagner le stand : hors-course.
- Entrée et sortie des stands non respectées : hors-course.
- Kart en panne ramené par plus de 3 personnes ou par un matériel de transport : 3 minutes (stop and go).
- Mécanique sur la piste * : 3 minutes (stop and go) (sauf changement de bougie).
- Ravitaillement sur la piste : 3 minutes (stop and go).
- Présence sur la piste d'un membre de l'assistance du pilote sans raison évidente : 3 minutes (stop and go).
- Vitesse excessive dans les stands : 1 minute (stop and go) (la notion de "vitesse excessive" sera laissée à l'appréciation des Commissaires Sportifs).
- Doubler sous un drapeau jaune : 3 minutes (stop and go).
- Tricherie dans les pneus : hors course.
- Pneus non marqués : hors course.
- Relais supérieur à une heure : 1 tour par minute au delà d'une heure.

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

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

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

- **Pénalité de poids :**

- **de 0,100 gr à 1 kg au dessous du poids : remise en conformité et 1 minute de pénalité**
- **de 1 à 2 kg en dessous du poids : remise en conformité et 2 minutes de pénalité**
- **de 2 à 3 kg en dessous du poids : remise en conformité et 3 minutes de pénalité**
- **de 3 à 4 kg en dessous du poids : remise en conformité et 4 minutes de pénalité**
- **de 4 à 5 kg en dessous du poids : remise en conformité et 5 minutes de pénalité**
- **supérieur à 5 kg : 1 minute par tranche de kg supplémentaire**
- **supérieur à 10 kg : déclassé**

ARTICLE 9. BAREME D'ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

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

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

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

Cas particulier ; aux 24 Heures du Mans à l'issue des 12 heures de course, une première attribution de points aura lieu conformément à l'article 9.1 (ci-dessus), puis une seconde attribution analogue aura lieu à l'issue du classement final de l'épreuve, **2 X 200 km de l'Armistice**, un barème de point par tranche de 200 km et aux **500 km de la Wallonie** où un barème de point sera attribué à l'issue de la mi-course.

9.2. CLASSEMENT PAR EQUIPAGE

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. PRIX

10.1. REMISE DES PRIX

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

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

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

Les 10 premiers du classement de l'Euro Endurance, ainsi que le premier équipage des SBV, seront invités à la remise des prix KMO (qui aura lieu la veille de la 1^{ère} épreuve 2009).

10.2. PROTOCOLE PODIUM

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

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

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

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