

PORSCHE

CARRERA CUP
FRANCE



Porsche Carrera Cup France

Règlement Général 2020

Partie 1 : Règlement Sportif

1.	Introduction	4
2.	Organisation	4
3.	Règlementations et bases juridiques de la série	5
4.	Inscriptions	6
5.	Licences	9
6.	Assurances, exclusion et appels	10
7.	Evènements	10
8.	Classements	10
9.	Essais privés et tests collectifs	12
10.	Vérifications administratives	12
11.	Scrutineering / Contrôles techniques	13
12.	Déroulement des épreuves	14
13.	Titres, primes et dotations	17
14.	Réclamations et appels	19
15.	Acceptation du règlement	19
16.	Publicité et droits de télévision	19
17.	Règlementations spécifiques	20
18.	Sécurité	22

Partie 2 : Règlement technique

1.	Règlement technique de la série	24
1.1	Aperçu des groupes/classes	24
1.2	Bases des règles techniques	24
1.3	Préambule	24
1.4	Les équipements pilote	24
1.5	Règlement Général	25
1.6	Poids minimum et lest	25
1.7	Voiture endommagée	28
1.8	Emissions des gaz d'échappement	28
1.9	Règlement lié au bruit	28
1.10	Publicité et numéro de course sur les véhicules/équipement pilote	29
1.11	Equipements de sécurité	29
1.12	Carburant	30
1.13	Définitions	31

2.	Exigences techniques spéciales	31
2.1	Général	31
2.2	Moteur	31
2.3	Transmission (boite de vitesses/différentiel)	32
2.4	Freins	33
2.5	Direction	34
2.6	Suspension	34
2.7	Pneus et jantes	35
2.8	Carrosserie et dimensions	38
2.9	Accessoires aérodynamiques	41
2.10	Equipements électroniques	41
2.11	Circuit d'essence	42
2.12	Système de lubrification	42
2.13	Transmission de données	42
2.14	Divers	43

Partie 3 - Annexes

Annexe 1	– Réglementation combinaison et broderies 2020*	46
Annexe 2	– Garde au sol minimum, essieux AV et AR	47
Annexe 3	– Réglementation Stickers 2020	48
Annexe 4	– Différentiel autobloquant, angle de rampe	50
Annexe 5	– Triangle	51
Annexe 6	– Lest	51
Annexe 7	– Protection sous-caisse	52
Annexe 8	– Mousses de siège	52
Annexe 9	– Identification des parebrises originaux Porsche	53
Annexe 10	– Contacts	53

Partie 1 : Règlement Sportif

1. Introduction

La Porsche Carrera Cup France 2020, ci-après dénommée la Série, est organisée par Porsche France. ORECA, groupe spécialisé dans le sport automobile et l'organisation de championnats se voit confier l'organisation technique, administrative, sportive et logistique, sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), avec le concours des Associations Sportives Nationales (ASN) concernées.

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

La Porsche Carrera Cup France 2020 est composée de cinq meetings de deux courses et d'un meeting d'une course soit 11 courses au total.

Les six meetings de courses inscrits au calendrier 2020 donneront lieu à un Classement Général auquel tous les concurrents participent ainsi qu'à quatre autres classements :

- Classement « Pro-Am »
- Classement « Am »
- Rookie
- Teams

La Porsche Carrera Cup France est soutenue par les partenaires suivant* :

- MICHELIN Compétition
- EXXON MOBIL 1
- SCANIA
- RS MAGAZINE
- HUGO BOSS

*Sujets à changements



2. Organisation

2.1 Organisateur de la série

Porsche France a confié l'organisation de la Porsche Carrera Cup France 2020 à ORECA. Le comité d'organisation est constitué des membres de Porsche France (Président, Directeur Marketing France, Responsable Motorsport) et d'ORECA.

2.2 Fédération

Toutes les courses sont enregistrées au calendrier NPEA de la FFSA – Fédération Française de Sport Automobile (ouvert aux étrangers).

2.3 Visa ASN / Permis d'organisation

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA, sous le permis d'organisation **IS/3-2020 en date du 14.01.2020.**

2.4 Nom des organisateurs/promoteurs, adresse et contact

Porsche France
Christille Cudennec
Responsable Service Produit et Motorsport
Porsche France
25/29, quai Aulagnier
92600 ASNIERES-SUR-SEINE
Tél : + 33 (0) 1 57 65 89 79
Mail : christille.cudennec@porsche.fr

ORECA
Laurie Gautier
Responsable Porsche Carrera Cup France
Groupe ORECA
Siège Social Signes
83030 Toulon
Tél : + 33 (0) 4 94 88 98 21
Mail : lgautier@oreca.fr

2.5 Noms des directeurs de courses et officiels

Directeur de course : Alain Adam & TBA

Président du collège : TBA

3. Règlementations et bases juridiques de la série

La série est dirigée par les règlementations suivantes :

- Code International de la FIA (ISC) et ses annexes
- Prescriptions générales des circuits de la FIA
- Règlement des circuits FFSA
- Agence Anti-Dopage (Code NADA/ Code WADA) et règles anti-dopage nationales et internationales ainsi que règlement Anti-Dopage FIA
- Règlement propre à chaque circuit sur lequel la série se déplace
- Règlement général de la Porsche Carrera Cup France 2020 et ses éventuelles modifications
- Bulletin d'engagement pilote & concurrent, bulletin d'engagement Invité, bulletin d'engagement Pilote de Remplacement
- Le code de l'éthique et le code du comportement de la FIA et de la Porsche Carrera Cup France
- Règlement particulier de chaque meeting incluant les modifications et ajouts provenant des organisateurs du meeting ou du collège des commissaires

3.1 Langue officielle

Seul le règlement français de la Porsche Carrera Cup France est approuvé par la FFSA et la FIA fait foi.

3.2 Responsabilité, modifications du règlement, annulation d'évènements

(1) Les participants (concurrents, pilotes, membres des teams, passagers, propriétaires des véhicules, invités des teams ou toute autre personne inscrite) assistent et prennent part à l'évènement selon leur propre risque. Ils sont pleinement responsables du respect du code civil et pénal pour tout dommage qu'ils causeraient tant qu'aucune responsabilité n'aura été établie.

(2) Le règlement particulier pourra être uniquement modifié par les personnes autorisées. Une fois le meeting débuté, seul le collège des commissaires pourra modifier le règlement particulier sous forme d'additif.

(3) La FFSA, l'organisateur de la Porsche Carrera Cup France et l'organisateur du meeting se réservent le droit de modifier les règles de participation et le Règlement Général, si besoin, pour cause de force majeure, pour des raisons de sécurité, ou pour assurer l'égalité des chances et l'attrait de la série.

Les erreurs manifestes peuvent être corrigées à tout moment. L'accord de la FFSA est obligatoire pour toute modification de la règlementation.

Des règlements peuvent être imposés par écrit par l'organisateur de la série et le Commissaire Technique avec l'accord de la FFSA ou les commissaires responsables de l'épreuve.

La FFSA, l'organisateur de l'évènement ou l'organisateur de la Porsche Carrera Cup France se réservent le droit d'annuler ou déplacer un évènement sous l'approbation de l'ASN concernée et de la FIA. Toute demande de réclamations pour dommages et intérêts est exclue.

3.3 Code du comportement Porsche Carrera Cup France

La Porsche Carrera Cup France est une série de courses caractérisée par l'égalité des chances et l'équité - tant en termes techniques que sportifs. L'ensemble des personnes impliquées dans la Porsche Carrera Cup France (participants, membres de teams, organisation) apportent une contribution significative à la façon dont la série est perçue - à la fois en interne et par le grand public - et de l'atmosphère dans la Porsche Carrera Cup France par leur comportement et leur communication.

Tous les acteurs doivent avoir une conduite responsable dans le but de préserver à long terme le professionnalisme qui règne dans la Porsche Carrera Cup France, ainsi que l'estime portée par le public envers la série et ses participants. En

outre, la concurrence loyale et sportive représente un aspect important pour tous les participants, et est destinée à éviter les facteurs de risques.

Pour cette raison, toutes les personnes impliquées sont d'accord pour reconnaître la philosophie de la Porsche Carrera Cup France et se conformer aux règles de conduite de la série.

À la fois sur et en dehors de la piste de course, tous ceux impliqués doivent :

- Traiter les autres participants, officiels et organisateurs avec respect.
- Respecter les lois et les règles du sport, ainsi que démontrer et promouvoir l'équité et les règles de conduite.
- Ne pas s'exprimer ou se comporter d'une manière insultante, offensante ou injurieuse, ni tolérer de telles expressions ou modes de conduite, soit dans des conversations directes, des interviews, etc., ou dans toute autre communication, e. g. communiqués de presse, messages dans les médias sociaux, etc.
- Toujours se comporter dans l'intérêt de la sécurité et coopérer de manière permanente.
- Utiliser les ressources de manière durable, en donnant la priorité au bien-être, la sécurité et la satisfaction des autres avant leur objectif personnel.
- Toujours agir dans l'intérêt du sport.
- Signaler à d'autres personnes qui sont impliquées si leur comportement ne se caractérise pas par l'équité, l'esprit sportif, le respect et la tolérance.
- Coopérer avec toutes les autres personnes impliquées afin de développer et d'améliorer la série et son statut de manière continue.

Par conséquent seront considérés comme non respectueux des règles de conduite, les participants qui :

- Portent atteinte aux règlements.
- Attirent l'attention sur eux-mêmes par un comportement antisportif sur et en dehors de la piste.
- S'expriment ou se comportent d'une manière irrespectueuse envers les autres participants, officiels, organisateurs, etc...
- Ignorent les spécifications, les instructions, les réunions de l'organisation de la série et / ou d'autres organismes officiels.
- Ignorent les accords qui ont été conclus (y compris entre les équipes et les pilotes) et ne répondent pas aux obligations de performance.
- N'agissent pas dans les intérêts du sport.
- Apportent du discrédit à la série.

Ces participants pourront donc être disqualifiés de la Porsche Carrera Cup France. La décision sera prise par l'organisation de la série. Aucun appel ne pourra être fait suite à une décision concernant les points ci-dessus.

Si une amende est déposée, aucune participation à la série ne pourra être acceptée tant que l'amende ne sera pas réglée dans sa totalité par le tiers concerné.

4. Inscriptions

4.1 Inscriptions et candidatures, date limite d'inscription et obligation de participer

Le système d'inscription à la Porsche Carrera Cup France 2020 est basé sur un système d'invitation. Néanmoins, le dépôt d'une demande d'engagement à la saison par le team et/ou le pilote **est obligatoire avant le 20 juin 2020**. Celui-ci impose au concurrent de participer à toutes les courses inscrites au championnat avec un véhicule enregistré (classification « Pro », « Pro-Am » et « Am »).

L'organisateur se réserve le droit d'accepter des inscriptions reçues après cette date.

Chaque concurrent (Team) peut engager quatre véhicules au maximum, hors pilotes invités. Si un concurrent (Team) souhaite engager au-delà de quatre voitures, il doit avoir une licence « Concurrent » différente pour les voitures supplémentaires.

Le concurrent (Team) qui engage plus de deux voitures doit désigner deux voitures au maximum avant chaque épreuve pour marquer des points au Classement Team. Cette désignation devra être faite par le team manager lors des vérifications administratives de chaque meeting.

Pour marquer des points au classement Team, chaque team devra engager ses voitures sous sa licence « Concurrent ».

La demande d'engagement, dûment remplie et signée, doit être envoyée à l'adresse ci-dessous :
(Chèque libellé à l'ordre de Porsche France ou virement à l'ordre de Porsche France) :

ORECA

Porsche Carrera Cup France

Laurie Gautier

Parc d'activités de Signes- BP 706

F-83030 Toulon Cedex 9 – France

Tél : + 33 (0) 4 94 88 98 21

Mob : + 33 (0) 6 87 51 99 37

Email : lgautier@oreca.fr

Le team/pilote doit spécifier s'il veut participer en catégorie « Pro », « Pro-Am » ou « Am » sur le bulletin d'engagement de la Porsche Carrera Cup France 2020. Le document de demande d'engagement doit être signé par le pilote ainsi que par le Team Manager.

4.2 Catégories

4.2.1 Catégories Pro / Pro-Am / Am

Le championnat se compose en trois catégories de pilotes :

- Pro (Professionnel)
- Pro-Am (Professionnel – Amateur)
- Am (Amateur)

Toute personne intéressée à participer au Championnat en tant que pilote doit indiquer sur sa fiche d'inscription la catégorie à laquelle elle pense pouvoir participer.

Porsche examinera la catégorie choisie par chaque individu et décidera d'accepter ou non cette sélection. Les critères appliqués par Porsche pour prendre cette décision incluront « l'esprit sportif » du pilote potentiel, les performances passées, le profil professionnel, l'âge et tout autres critères que Porsche jugera utile de prendre en considération.

Les pilotes de la catégorie « Pro-Am et Am » sont autorisés à partager une voiture sur l'ensemble de la saison uniquement. Ils ne sont pas autorisés à partager la voiture lors d'un meeting (1 séance d'essai libre / 1 séance de qualification / 1 course par pilote). Les pilotes doivent être de même catégorie en cas de partage de la voiture (Pro-Am/Pro-Am ou Am/Am). Les teams et/ou pilotes devront tenir informé l'organisateur de la Série du pilote qui participera pour chacun des meetings.

Les pilotes « Pro » ne sont pas autorisés à partager leur voiture durant les meetings.

L'organisateur se réserve la décision définitive de la catégorisation des pilotes. Il n'est pas possible de changer de catégorie après la décision des organisateurs.

4.2.2 Classement Rookie

Un « Rookie » est un pilote Junior qui participe à sa première saison complète de Porsche Carrera Cup France et qui n'a pas participé à plus de 3 meetings en Porsche Carrera Cup, GT3 Cup Challenge ou/et Porsche Mobil 1 Supercup avant la première course de la Porsche Carrera Cup France 2020.

L'âge limite pour les « Rookies » est de 26 ans révolus le 1^{er} Janvier 2020. Le gagnant de la catégorie « Rookie » sera le pilote qui aura cumulé le plus de points à la fin de la saison.

4.2.3 Pilote de remplacement

Les pilotes de remplacement peuvent s'inscrire pour des courses spécifiques en remplissant le document « Demande d'engagement Pilote de Remplacement » jusqu'à 7 jours avant le meeting auprès de l'organisation de la Porsche Carrera Cup France.

Un pilote de remplacement est uniquement autorisé à participer avec une voiture inscrite pour la saison ayant son numéro déjà attribué. Cette restriction peut être supprimée à la discrétion de l'organisateur de la série.

Les pilotes de remplacement marqueront des points en fonction de leurs résultats lors des 3 premiers meetings de la saison et seront éligibles aux primes. Lors des deux derniers meetings de la saison (courses 7-8-9-10), les pilotes de remplacement ne marqueront pas de points mais seront éligibles aux primes.

4.2.4 Pilotes Invités

Les pilotes Invités peuvent s'inscrire pour des courses spécifiques maximum deux semaines avant le meeting en remplissant le document « Demande d'engagement Pilote Invité » qui doit être envoyée à l'organisation de la Porsche Carrera Cup France. A chaque participation, ce bulletin sera demandé au concurrent, sans celui-ci le concurrent ne pourra prendre part au meeting.

Un pilote Invité est un pilote inscrit sur une épreuve comme pilote « Guest » et qui est autorisé à participer avec une voiture n'ayant pas de numéro attribué.

Le droit d'entrée est précisé dans la demande d'engagement d'Invité. L'organisateur se réserve le droit d'accepter des inscriptions reçues après la date limite.

Les pilotes Invités ne marquent pas de point et ne sont pas éligibles aux primes de course mais ils peuvent participer aux cérémonies podium si le pilote Invité se classe parmi les trois premiers de son classement.

La Porsche Carrera Cup France peut autoriser des pilotes de remplacement et des pilotes Invités à participer à des épreuves à la condition que ces pilotes répondent aux conditions de participation.

La Porsche Carrera Cup France se réserve le droit de présenter un pilote Invité sous l'application de « Porsche Carrera Cup France ».

Les concurrents acceptés recevront une confirmation par écrit à leur demande d'engagement.

L'organisateur se réserve le droit de refuser toute demande d'entrée sans justification de motifs.

Les concurrents ne peuvent pas s'inscrire directement auprès des organisateurs des meetings.

De plus le concurrent/pilote accepte que Porsche AG ait accès aux rapports et documents des contrôleurs techniques à tout moment.

L'organisateur de la série se réserve également le droit d'accepter des inscriptions supplémentaires aux courses.

En cas d'empêchement pour une course, le pilote doit prévenir l'organisateur de la série par écrit maximum 48 heures avant le début des vérifications administratives et techniques. L'ASN concernée peut sanctionner toute absence non prévenue.

4.2.5 Transfert de pilotes entre Teams

Un pilote est autorisé à changer d'équipe (concurrent) une fois dans la saison s'il le souhaite.

Tout pilote souhaitant être transféré à une autre équipe (concurrent) doit remplir le formulaire « Demande d'inscription pilote » et le soumettre à l'organisateur de la Série.

4.2.6 Remplacement de la voiture

Une équipe (Team) ne peut pas remplacer une voiture déjà inscrite et ayant un numéro attribué, à moins que la voiture ait subi des dommages importants ou irréparables lors d'une épreuve précédente ou pendant une épreuve. Le concurrent doit faire une demande écrite à l'organisateur de la série pour obtenir l'autorisation d'inscrire une voiture de remplacement. L'organisateur de la série est le seul habilité à accepter ou à refuser la demande.

4.2.7 Engagement à participer

Obligation du concurrent

Lors de l'inscription, tous les concurrents et pilotes s'engagent à participer à toutes les courses de la Porsche Carrera Cup France sans exception.

Défaut de participation

Un concurrent/pilote inscrit pour toute la saison qui ne peut respecter ou prévoit de ne pas respecter l'engagement de participation à la saison doit en informer l'organisateur de la série aussitôt que possible en précisant les raisons. L'organisateur de la série peut accepter une demande de non-participation d'un concurrent/pilote. Toute omission ou défaut d'information auprès de l'organisateur de la Série ou de soumettre des motifs d'annulation peut automatiquement être considéré comme une infraction au présent règlement.

L'absence de participation à un meeting peut entraîner une amende de 4 000€ par véhicule et par meeting, à moins que l'organisateur de la Série n'ait déjà reçu et accepté une demande de non-participation du concurrent/pilote. Les membres du Collège du meeting de l'épreuve décideront si le concurrent/pilote est ou non passible d'une pénalité.

4.3 Droits d'inscription saison

Les droits d'inscription* (pour les cinq meetings du championnat) sont de **15 000€ HT** jusqu'au 20 juin 2020.

	Dégressif	Soit
1 ^{ère} et 2 ^{ème} voitures	Prix de l'engagement à 100%	15 000€ HT chacune des voitures
3 ^{ème} voiture	Prix de l'engagement à 50%	7 500€ HT
4 ^{ème} voiture	Prix de l'engagement à 25%	3 750€ HT
5 ^{ème} voiture et plus	Prix de l'engagement à 100%	15 000€ HT chaque voiture

Passé cette date d'encaissement le montant des frais d'inscription sera de **16 500€ HT**.

	Dégressif	Soit
1 ^{ère} et 2 ^{ème} voitures	Prix de l'engagement à 100%	16 500€ HT chacune des voitures
3 ^{ème} voiture	Prix de l'engagement à 50%	8 250€ HT
4 ^{ème} voiture	Prix de l'engagement à 25%	4 125€ HT
5 ^{ème} voiture et plus	Prix de l'engagement à 100%	16 500€ HT chaque voiture

Les droits d'inscription incluent :

- Frais d'inscription pour un véhicule pour les cinq meetings du championnat
- 6 pass paddock par meeting par voiture
- 6 pass pitlane par meeting par voiture
- 4 pass parking par meeting par voiture
- Essais libres lors des meetings, droits ASA, frais de box et de transpondeurs éventuels
- 1 Combinaison officielle pilote Porsche Carrera Cup France 2020 & pack Porsche Carrera Cup France
- 1 pack catering pilote par meeting

*Les droits d'inscription ne sont ni sécables ni remboursables.

4.4 Numéro de voiture

Le numéro de voiture sera communiqué au team/pilote avant la première course. Les véhicules conserveront le même numéro pendant toute la saison de la Porsche Carrera Cup France 2020.

5. Licences

5.1 Licence requise

- Pilote

La série est ouverte aux concurrents et aux pilotes titulaires d'une licence internationale de niveau :

A, B, C, D, Historique

Valable en 2020, délivrée par la FFSA ou par une autre ASN affiliée à la FIA, qui sont inscrits auprès de l'organisateur et qui ont payé les frais d'inscription.

- Concurrents

Chaque voiture inscrite à la Porsche Carrera Cup France 2020 pour une ou plusieurs courses, devra être enregistrée sous une licence « Concurrent » et régulièrement engagée par le promoteur de la série.

Le pilote - outre sa licence de pilote - pourra être engagé sous sa propre licence « Concurrent », ou sous une licence « Concurrent » différente, comme celle de son team par exemple.

- Invités

Voir 4.2.4

- Règlementation d'âge

Non applicable.

5.2 Conditions d'inscription pour des concurrents en dehors de leur territoire

Les concurrents/pilotes étrangers nécessitent l'accord de leur propre ASN en accord avec l'article 3.9.4 de l'CSI sauf si leur licence indique clairement l'autorisation de participation à toute compétition avec approbation de la FIA et pour laquelle la licence est valable.

Pour les événements ayant le statut International, les détenteurs de licence FFSA et détenteurs de licence par une autre ASN affiliée à la FIA ont le droit de participer et ont le droit de marquer des points pour la série.

6. Assurances, exclusion et appels

6.1 Assurance de l'organisateur / promoteur

L'organisme d'assurance ainsi que la police d'assurance seront spécifiés dans les règlements particuliers des meetings.

6.2 Déclaration du concurrent, du pilote et du passager (= participant) concernant l'exclusion de la responsabilité, la non-responsabilité du propriétaire du véhicule

Selon règlement FFSA

7. Evènements

7.1 Calendrier des événements

Le calendrier* prévisionnel Porsche Carrera Cup France 2020 comporte dix courses :

Tests Magny-Cours		10 septembre	Optionnel
Magny-Cours	FFSA GT	11-13 septembre	2 courses
Le Mans	FIA WEC	17-19 septembre	1 course
Tests Paul Ricard		1 ^{er} octobre	Optionnel
Paul Ricard	FFSA GT	02-04 octobre	3 courses
Spa-Francorchamps	GT Open	16-18 octobre	2 courses
Barcelone	GT Open	30 Oct-1^{er} Nov	2 courses

* Peut-être sujet à changement.

Toutes les courses sont inscrites en « épreuve nationale » NPEA de la FFSA ou d'une autre ASN, ou « internationale ».

7.2 Nombre maximum de véhicules autorisés

Le nombre maximum de voitures dépend de la réglementation de l'évènement.

8. Classements

Le vainqueur est le pilote qui a parcouru la plus grande distance d'une course dans le temps réglementaire de la course, en tenant compte de toutes les pénalités éventuelles.

8.1 Répartition des points

Tous les concurrents seront classés selon le temps de course couvert à condition que la course ait duré au moins 75% de sa durée initiale. En cas d'interruption, la durée totale de la course sera calculée entre le départ et le moment où le leader achève son dernier tour complet avant interruption. Ceux qui ont terminé le même nombre de tours de circuit seront classés selon l'ordre dans lequel ils ont passé la ligne d'arrivée.

Un concurrent marquera des points qu'à la condition d'avoir couvert au moins 75% du nombre de tours couverts par le leader sans obligation d'avoir passé le drapeau à damier.

Si la course est raccourcie ou interrompue et n'est pas redémarrée, les concurrents recevront quand même des points de classement si, au moment de l'interruption, le premier pilote a parcouru :

- Au moins 75% de la durée prévue à l'origine, les concurrents gagneront 100% des points de classement notés ci-dessous

- Au moins 50% de la durée prévue à l'origine, les concurrents gagneront 50% des points de classement notés ci-dessous
- Moins de 50% de la durée prévue à l'origine = aucun point de classement ne sera accordé

Cette durée parcourue par le premier pilote sera le temps écoulé entre le départ de la course (drapeau vert) et le moment où le leader achève son dernier tour complet avant interruption de la course. Le tour de formation et le tour de refroidissement ne comptent pas.

Les concurrents qui remplissent les conditions pour l'attribution de points pour les classements Pilotes et Teams se verront attribuer les points selon le barème suivant :

1 ^{ère} place	25 points	9 ^{ème} place	7 points
2 ^{ème} place	20 points	10 ^{ème} place	6 points
3 ^{ème} place	17 points	11 ^{ème} place	5 points
4 ^{ème} place	14 points	12 ^{ème} place	4 points
5 ^{ème} place	12 points	13 ^{ème} place	3 points
6 ^{ème} place	10 points	14 ^{ème} place	2 points
7 ^{ème} place	9 points	15 ^{ème} place	1 point
8 ^{ème} place	8 points		

- 1 point supplémentaire sera accordé au pilote qui fait la pole position lors de la course pour le classement général, pour la catégorie « Pro-Am », pour la catégorie « Am » et pour les Rookies.
- 1 point supplémentaire sera accordé au pilote qui réalise le meilleur tour en course dans le classement général, la catégorie « Pro-Am », la catégorie « Am » et pour les Rookies.

8.2 Classement général

Tous les résultats des courses seront pris en compte pour le classement général de fin de saison. Le gagnant de la Porsche Carrera Cup France 2020 sera le concurrent avec le plus de points au classement général.

Si plusieurs pilotes obtiennent le même nombre de points, le critère décisif sera le nombre de victoires, le nombre de 2nd places, et enfin le nombre de pole positions obtenues lors des courses de la Porsche Carrera Cup France 2020. Si ceci ne permet pas de distinguer les deux pilotes, le résultat de la dernière course du championnat sera décisif.

Les pilotes de remplacement marqueront des points et recevront les primes en fonction de leurs résultats lors des 4 premiers meetings. Lors des deux derniers meetings de la saison (courses 8 – 9 – 10 – 11), les pilotes de remplacement ne marqueront pas de points mais seront éligibles aux primes en fonction de leurs résultats. Cependant, la voiture du pilote remplaçant inscrite à la saison marquera des points au classement Team.

Les pilotes invités ne marquent pas de points dans le classement Pilote de la Porsche Carrera Cup France et ne sont pas éligibles aux primes. Les pilotes qui finissent derrière les pilotes invités seront alors remontés dans le classement. Les pilotes invités pourront être présents sur le podium le cas échéant.

Un pilote peut changer d'équipe et/ou de véhicule et conserver ses points au classement pilote.

8.3 Classement « Pro-Am »

Le classement « Pro-Am » est indépendant du classement général. Il reprend néanmoins le même barème d'attribution de points, y compris les bonus de pole position et meilleur tour en course.

Le classement définitif se fera après décompte des deux moins bons résultats (hors points bonus de la pole position et du meilleur tour le cas échéant).

En cas de partage de la voiture, le pilote marquera les points des courses des meetings auquel il a participé. Dans ce cas, seul le moins bon résultat de chaque pilote sera déduit.

8.4 Classement « Am »

Le classement « Am » est indépendant du classement général. Il reprend néanmoins le même barème d'attribution de points, y compris les bonus de pole position et meilleur tour en course.

Le classement définitif se fera après décompte des deux moins bons résultats (hors points bonus de la pole position et du meilleur tour le cas échéant).

En cas de partage de la voiture, le pilote marquera les points des courses des meetings auquel il a participé. Dans ce cas, seul le moins bon résultat de chaque pilote sera déduit.

A noter que cette catégorie doit compter au minimum 3 pilotes. Dans le cas contraire les pilotes « Am » seront reclassés dans la catégorie « Pro-Am ». Les primes de fin de saison liées à ce classement seront également annulées.

8.5 Classement Teams

Le Classement Teams est indépendant du Classement Pilotes.

Pour qu'un team puisse être classé, il devra engager ses voitures sous sa licence « Concurrent ». Une seule licence « Concurrent » ne pourra être représentée par team. Seules deux voitures au maximum par team peuvent marquer des points au Classement Team.

Le concurrent (Team) qui engage plus de deux voitures doit désigner deux voitures au maximum avant chaque épreuve pour marquer des points au Classement Team. Cette désignation devra être faite par le team manager lors des vérifications administratives de chaque meeting.

Pour marquer des points au classement Team, chaque team devra engager ses voitures sous sa licence « Concurrent ».

Si deux voitures ne peuvent être désignées par le team, les deux voitures qui marqueront les points seront celles ayant le plus petit numéro de course de départ du meeting concerné (licence « Concurrent »).

Les points du classement Teams sont attribués selon le même barème que le classement Pilotes en tenant compte des points de pole positions et de meilleurs tours en course.

Si un pilote remplaçant participe à un meeting dans un véhicule inscrit à la saison 2020, le concurrent recevra les points dans le classement Teams en fonction du résultat des courses.

Les voitures des pilotes Invités ne sont pas incluses dans le Classement Teams de la Porsche Carrera Cup France 2020. Les pilotes placés après les pilotes Invités remonteront au classement.

8.6 Classement « Rookie »

La catégorie « Rookie » possède son propre classement, indépendant de ceux des Pilotes et des Teams.

Les points attribués à chaque course pour le classement « Rookie » seront identiques à ceux acquis dans le classement général. Si un « Rookie » termine derrière des pilotes non « Rookie », il ne remonte pas au classement pour le calcul des points.

Pour rappel, les « Rookies » sont des pilotes de catégorie « Pro ». La catégorie doit compter au minimum trois pilotes. A défaut la prime correspondante sera reversée au meilleur « Junior » du classement général.

Un pilote « Junior » est un pilote ayant déjà participé à une saison de Porsche Carrera Cup, GT3 Cup Challenge ou Porsche Mobil 1 Supercup et ayant moins de 26 ans au 1^{er} janvier 2020.

9. Essais privés et tests collectifs

Les concurrents sont autorisés à effectuer des tests privés sur l'année 2020 sans aucune restriction.

10. Vérifications administratives

10.1 Vérifications administratives

Le participant et le pilote doivent s'assurer que tous les documents nécessaires énoncés dans les règles de participation de l'organisateur sont soumis au plus tard à la date et à l'heure correctes pour la vérification de la licence. Le non-respect de cette exigence peut entraîner l'exclusion de l'événement. Le concurrent/pilote doit fournir les documents suivants lors des vérifications administratives :

- Licence Pilote (Internationale)
- Licence concurrent (Internationale)
- Confirmation ASN, le cas échéant
- Formulaire classement team (pour les teams ayant plus de 2 voitures)
- Certificat médical

Le lieu et l'heure du briefing pilote seront publiés dans le règlement particulier du meeting.

Le tableau d'affichage de l'organisateur sert d'affichage officiel pour les annonces d'informations.

10.2 Briefing pilotes

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes aura lieu avant les essais libres. Une amende de 150€ NET minimum, payable à l'ASN concernée, sera imposée aux pilotes absents ou en retard.

Cette amende devra être réglée avant le début de la course. De plus, en cas de manquement au briefing, le pilote en question devra se présenter lui-même au directeur de course pour recevoir un briefing avant de prendre le volant.

11. Scrutineering / Contrôles techniques

Les éléments suivants doivent être présentés lors de la convocation aux vérifications techniques :

- Le passeport technique du véhicule
- Le certificat d'arceau cage
- Casque, combinaison officielle Porsche Carrera Cup France, gants, sous-vêtements et bottines du pilote
- Système HANS
- Certificat de réservoir de carburant

Avant chaque course, tous les véhicules seront inspectés par un ou plusieurs commissaires techniques agréés par la FFSA ou une autre ASN affiliée FIA.

Les noms des commissaires techniques sont publiés dans les règlements particuliers des épreuves.

Les commissaires techniques peuvent être affiliés à l'organisateur de la série.

Les véhicules, moteurs et les équipements de sécurité doivent être présentés aux Commissaires Techniques en parfait état (état visuel et technique) pendant les vérifications techniques.

Les véhicules doivent être présentés avec les stickers officiels de la Porsche Carrera Cup France 2020 (voir annexe 13) et sans carburant.

Les horaires de convocation aux vérifications techniques doivent être respectés, un non-respect de ces horaires injustifié fera l'objet d'une pénalité financière de 110€. Les véhicules accidentés pendant une course doivent « sans être invités à le faire » être présentés aux Commissaires Techniques à l'initiative du concurrent avant de rejoindre la course.

Tout véhicule peut être sujet à un contrôle technique plus approfondi, même ailleurs que le lieu de la course, selon la volonté des organisateurs et commissaires.

Seuls les membres du véhicule concerné seront autorisés dans l'enceinte des vérifications techniques pendant les vérifications, aucune autre personne ne sera autorisée.

Les concurrents et pilotes suivront les instructions du Commissaire Technique concernant les contrôles des véhicules. Les Commissaires Techniques peuvent contrôler les véhicules participants à n'importe quel moment de l'épreuve.

A la fin du contrôle technique, les véhicules doivent obtenir l'accord de l'organisateur de la Série avant de quitter le paddock. Le concurrent doit présenter son véhicule de sa propre initiative au commissaire technique à chaque rentrée au paddock.

Après les qualifications et les courses, les véhicules seront amenés directement au Parc Fermé. Sauf stipulation contraire, le Parc Fermé est à l'intérieur du paddock de la Porsche Carrera Cup France.

Les conditions du Parc Fermé s'appliquent également à la route empruntée entre la ligne d'arrivée et le Parc Fermé. Seul le pilote ou un membre de l'organisation sont autorisés à conduire la voiture au parc fermé sauf cas exceptionnel demandé ordonné par l'organisateur.

Un changement de moteur ou de boîte de vitesse est possible uniquement avec l'autorisation écrite préalable de l'organisateur. Les véhicules de compétition ne sont pas homologués pour la route.

12. Déroulement des épreuves

Les événements seront organisés selon la Réglementation Générale de la FIA relative aux événements sur circuit, sauf indication contraire dans la réglementation des promoteurs respectifs.

12.1 Essais Libres

Chaque meeting comprendra 2 sessions d'essais libres de 40 minutes environ sans toutefois excéder 60 minutes et après accord du Promoteur du meeting et de l'ASN concernée.

Si le nombre de concurrents inscrits dépasse le nombre de concurrents autorisés par la réglementation de l'événement, l'organisateur de la série décidera, en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs des modalités d'admission aux essais libres et aux qualifications.

Quand les teams utilisent les auvents, les voitures seront placées dans un ordre spécifique en pré-grille. Cet ordre sera déterminé par les résultats des sessions précédentes (le résultat de la course 2 déterminera l'ordre de la pré-grille pour les essais libres 1 du meeting suivant). Pour la première pré-grille du premier meeting, l'ordre des véhicules sera défini par ordre croissant des numéros de course (du plus petit au plus grand). Les pilotes invités seront placés en fond de grille.

La durée de la séance d'essais libres peut être réduite en cas d'arrêt temporaire pour des raisons de sécurité ou de force majeure.

Tout pilote qui provoque l'interruption d'une séance d'essais libres peut être envoyé aux commissaires sportifs et être sanctionné.

12.2 Qualifications

Chaque meeting comprendra une qualification pour chaque course avec une durée totale de 15 à 40 minutes. La durée de la qualification sera annoncée dans les délais fixés par l'organisateur, annoncée dans la Team Info et sera affichée sur le tableau officiel.

Tous les participants devront se qualifier pour participer aux courses. L'admission aux courses et à la grille de départ dépendront des résultats des séances qualificatives.

L'ordre des véhicules sur la pré-grille sera défini selon les résultats des Essais Libres 2 de l'évènement en cours.

Toute voiture incapable de quitter la zone de pré-grille et d'entrer sur la piste avec le reste des voitures disposera d'une minute supplémentaire (60 secondes) pour quitter la zone de pré-grille et se diriger vers la voie des stands. Passé ce délai, toute voiture n'ayant pas quitté la pré-grille ne sera autorisée à se rendre à la voie des stands qu'à la seule discrétion du directeur de course.

En cas d'annulation des essais libres due à des circonstances exceptionnelles, l'ordre des véhicules pour la qualification sera défini par les résultats de la course précédente.

Aucune modification du nombre maximum de concurrents autorisés par l'homologation du circuit concerné n'est possible.

Pendant les séances qualificatives respectives à chaque pilote, toutes les modifications générales autorisées peuvent être effectuées sur le véhicule, à l'exception du changement de hauteur de caisse avant.

La grille de départ définitive sera validée par le collège des commissaires et le directeur de course.

Le format des qualifications pour la saison 2020 sera le suivant :

Format :

Une séance de qualification unique :

30 minutes pour tous les pilotes afin de déterminer les positions de départ pour la course 1 et la course 2.

Le meilleur temps réalisé pendant cette séance déterminera la position sur la grille de départ pour la course 1, le deuxième meilleur temps de cette séance déterminera la position sur la grille de départ pour la course 2.

A la fin de la séance de qualification tous les véhicules participants sont sujets aux règles de Parc Fermé (annoncé au tableau d'affichage officiel et lors du briefing pilote). Les voitures sélectionnées par le responsable technique doivent se rendre directement au contrôle technique.

Toute intervention sur le véhicule en Parc Fermé après les séances de qualification et les courses est interdite y compris le contrôle de pression et de température des pneus.

En cas d'accident ou d'incident il sera autorisé, après accord du responsable technique de la Porsche Carrera Cup France, de réparer le ou les éléments y afférant.

Un pilote sera autorisé à prendre le départ de la course s'il réalise un temps de qualification n'excédant pas 107% du temps réalisé par le pilote le plus rapide de la séance qualificative.

Tout pilote ne répondant pas aux critères de qualification et souhaitant participer à la course doit faire une demande écrite au Collège des commissaires du meeting concerné. L'admission des pilotes qui ne sont pas qualifiés sera prise en considération par le Collège des commissaires en consultation avec le Directeur de Course. Ni les Commissaires Sportifs ni le Directeur de Course ne sont tenus d'accepter aucune demande de la part d'un pilote qui n'a pas répondu aux critères de qualification.

Si les circonstances obligent à annuler les séances qualificatives, les temps des essais libres seront utilisés pour déterminer les grilles de départ des 2 courses. Les meilleurs tours de chaque pilote détermineront la grille de départ de la course 1, tandis que les deuxièmes meilleurs tours de chaque pilote détermineront la grille de départ de la course 2. L'ensemble des temps (tour sans pénalité) des deux séances d'essais libres seront utilisés pour ce calcul.

Si les circonstances obligent à annuler les séances d'essais libres et les séances qualificatives, les positions actuelles du championnat au début de l'épreuve détermineront la grille des 2 courses.

Pour la première épreuve de la saison, l'ordre des véhicules sera déterminé par tirage au sort, les participants invités seront placés en fin de grille dans l'ordre croissant des numéros de course.

Interruption des qualifications

Tout pilote qui interrompt une session peut être renvoyé aux Commissaires Sportifs et recevoir une pénalité.

12.3 Grille de départ

La grille de départ sera de type FIA, c'est-à-dire : 1-1 décalé.

Le départ sera un départ arrêté, moteur allumé, comme décrit dans l'article 8.4 du CSI soumis à la procédure Wet race.

La composition de la grille de départ sera déterminée par les résultats de la qualification. Le pilote avec le temps de qualification le plus rapide aura la première place de la grille. Il sera suivi par le pilote avec le deuxième temps, etc.

Les pilotes sans temps de qualification seront placés à la fin de la grille de départ dans l'ordre suivant sur décision du collège des commissaires sportifs :

a) pilotes qui ont déjà enregistré un temps de qualification dans une course précédente / pu entamer un tour de qualification

b) pilotes qui n'ont jamais enregistré un temps de qualification / pas pu entamer un tour de qualification

Un pilote disqualifié lors de la qualification par décision des commissaires ou du directeur de course sera placé après les concurrents sans temps de qualification.

Si plusieurs pilotes ont leurs temps annulés en intégralité suite aux décisions des Commissaires ou du Directeur de course, ils prendront position en fond de grille, dans l'ordre déterminé par leur meilleur temps réalisé en essais libres.

Il est interdit de changer les roues sur la grille de départ mais le changement est autorisé sur la pré-grille lorsque les voitures sont installées dans les boxes, sauf contre-indication du directeur de course.

L'itinéraire de la pré-grille à la grille de départ sera expliqué lors du briefing pilote. Les pilotes doivent venir se placer directement sur la grille de départ sans effectuer un ou plusieurs tours de piste, ni passer par la pitlane sauf information contraire de la direction de course. L'ordre des véhicules en pré-grille est déterminé par le résultat des séances qualificatives.

Interruption de la qualification

Si le directeur de course décide de stopper la qualification prématurément, le restart de la qualification ainsi que le temps restant seront signalés sur les écrans dans les boxes.

12.4 Pré-grille

La pré-grille est l'alignement de tous les véhicules avant d'entrer sur la piste pour les essais libres, les qualifications et les courses. La pré-grille commence dès l'instant où la voiture quitte son auvent, et se termine lorsque la voiture rentre en pitlane.

Lors de la pré-grille, aucune modification ne doit être apportée à la voiture, sauf indication contraire de la direction, excepté :

- Mise en route des caméras on-board
- Installation du pare-soleil

Tous les véhicules doivent être conduits de la semi technique de leur équipe à la pré-grille officielle par le pilote de la voiture en question. Toute exception autorisée sera annoncée par l'organisateur de la Série au début de l'événement. Tous les pilotes doivent être prêts en tenue de course complète sous l'auvent de leur équipe au moment défini dans le programme.

Si un concurrent ne souhaite pas intégrer la pré-grille lorsque la consigne lui est donnée, alors il ne pourra la rejoindre qu'après l'appel du dernier concurrent. Il ne pourra alors pas reprendre sa position initiale avant l'ouverture de la pré-grille.

Si un participant ou un pilote n'est pas prêt à temps, il peut renoncer à son droit de participer à la session correspondante. La décision finale sur la participation à la session est prise par les commissaires sportifs.

12.5 Courses

La Porsche Carrera Cup France 2020 comprendra 3 meetings de 2 courses (30 minutes par course), 1 meeting de 3 courses (30 minutes par course) avec départ arrêté et un meeting de 1 course (45 minutes) avec départ lancé.

La ligne d'arrivée est valable à la fois sur la piste et dans la voie des stands.

Si une épreuve doit être annulée pour cause de force majeure, l'organisateur de la série se réserve le droit de diminuer le nombre de courses ou d'organiser une épreuve de rattrapage, y compris sur un autre meeting du calendrier (ce qui dans ce cas portera le nombre de courses du meeting à 3).

12.6 Procédure de départ

Le départ est un départ arrêté, moteur en marche, conformément à l'article 8.4 du Code Sportif International soumis la réglementation de la procédure « Wet Race ».

Dans certains cas, et sur proposition de l'organisateur du meeting, une procédure de départ allégée (au sens de l'art. 7.3.1.4.2 du règlement standard des circuits asphalte de la FFSA) pourra être envisagée. Elle devra être approuvée par écrit par l'organisateur de la série avant le début du meeting.

Le côté de la pole position sera défini par l'homologation du circuit.

12.7 Procédure Wet Race

La procédure « Wet race » (course humide) ou « Wet track » (piste humide) sera annoncée par le directeur de course par l'affichage des panneaux « Wet race » ou « Wet track » (les messages seront également affichés sur les écrans). Dans ce cas, le choix des changements des pneumatiques appartient aux concurrents/pilotes.

Une fois que les voitures ont quitté la zone du paddock (dans le cas où les voitures sont situées sous les auvents) et ont pris position en pré-grille, les équipements et charriots de pneumatiques doivent aller directement en pitlane.

Si une procédure « Wet race » (course humide) ou « Wet track » (piste humide) est affichée ou annoncée avant le début de la course, la procédure de départ est soumise aux conditions suivantes :

Pendant la procédure de pré-grille

Le directeur de course confirmera la procédure et le lieu pour les changements de pneus. La procédure de départ commencera au panneau « 5 minutes ». Si les conditions météorologiques continuent, le directeur de course pourra annoncer le départ de la course sous safety car.

Pendant le processus de départ (sur la grille) avant le tour de formation

Affichage du message/panneau Start Delayed (départ différé).

Le directeur de course confirmera la procédure et le lieu pour les changements de pneus.

La procédure de départ commencera au panneau « 5 minutes ».

Si les conditions météorologiques continuent, le directeur de course pourra annoncer le départ de la course sous safety car.

Si le départ ou le re-start de la course se fait sous safety-car (pour cause de conditions météorologiques dégradées), l'utilisation des pneus pluie est obligatoire jusqu'à ce que la voiture de sécurité rentre en pitlane. Le départ ou le re-start peut être effectué depuis la pitlane.

Pendant le tour de formation

La procédure de départ est interrompue.

Le directeur de course confirmera la procédure et le lieu pour les changements de pneus. La procédure de départ commencera au panneau « 5 minutes ».

Si les conditions météorologiques continuent, le directeur de course pourra annoncer le départ de la course sous safety car.

Pendant la course

Une fois la course entamée les teams/pilotes sont libres de changer le type de pneumatiques (slick ou pluie) sans instructions du directeur de course.

Réglementation en cas de départ différé

En cas de tour supplémentaire de formation (incident sur la piste ou autre cas) le directeur de course annoncera sa décision concernant le timing de la fin de la course.

12.8 Faux-départ

Le directeur de course et/ou les commissaires peuvent utiliser n'importe quelle assistance vidéo pour les aider à prendre une décision concernant les faux départs.

13. Titres, primes et dotations

Les pilotes ayant terminé entre la 1^{ère} et la 7^{ème} position au classement général Porsche Carrera Cup France se verront attribuer des primes de course.

Si le véhicule d'un pilote de remplacement termine parmi les 7 premiers, le pilote remplaçant recevra les primes correspondantes à sa position, excepté lors des deux derniers meetings de la saison (courses 8 – 9 – 10 – 11).

Les pilotes invités et les équipes inscrites sous le nom « Porsche Carrera Cup France » ne sont pas éligibles pour les primes. Les pilotes ayant terminé après un pilote invité peuvent donc se voir remonter dans le classement et peuvent alors bénéficier des primes relatives à leur position.

13.1 Titre de "Champion"

Le pilote ayant le plus de points après les onze courses sera déclaré :

« Champion de la Porsche Carrera Cup France 2020 »

13.2 Classement des pilotes

Les prix ci-dessous seront distribués aux pilotes éligibles selon leur ordre d'arrivée après chaque course du championnat. L'attribution des prix se fera selon la réglementation en vigueur.

13.2.1 Classement Général

1 ^{ère} place	3 500 € HT	5 ^{ème} place	1 000 € HT
2 nd place	2 500 € HT	6 ^{ème} place	800€ HT
3 ^{ème} place	1 500 € HT	7 ^{ème} place	500€ HT
4 ^{ème} place	1 200 € HT		

Pour la course du Mans, les primes de course seront doublées.

13.2.2 Primes supplémentaires

Dotations Michelin

A la fin de chaque course, notre partenaire Michelin offrira :

- Un train de pneus Cup pour le 1^{er} du Classement « Pro »
- Deux pneus Cup pour le 1^{er} du Classement « Pro-Am »

13.3 Primes de fin de saison

Les primes suivantes seront attribuées à la fin de la saison.

13.3.1 Classement des pilotes « Pro » (Classement Général n'intégrant pas les pilotes « Pro-Am » et « Am »)

1 ^{er}	45 000 € HT
2 nd	25 000 € HT
3 ^{ème}	15 000 € HT

13.3.2 Classement des pilotes « Pro-Am »

1 ^{er}	Mise à disposition d'un véhicule de série Porsche*
2 nd	Mise à disposition d'un véhicule de série Porsche*
3 ^{ème}	Prix Spécial

13.3.3 Classement des pilotes « Am »

1 ^{er}	Mise à disposition d'un véhicule de série Porsche*
2 nd	Prix Spécial
3 ^{ème}	Prix Spécial

13.3.4 Classement Teams

1 ^{er}	8 000 € HT & Prix Spécial
2 nd	5 200 € HT
3 ^{ème}	3 600 € HT

*Pendant 1 an et sous condition de réinscription.

13.3.5 Classement « Rookie »

Le vainqueur du classement « Rookie » recevra une prime à la fin de la saison, à condition d'avoir au moins trois pilotes inscrits dans la catégorie.

S'il n'y a pas trois pilotes de moins de 26 ans correspondant à la définition donnée de « Rookie », le prix sera reversé au meilleur pilote de moins de 26 ans du classement général.

1 ^{er}	15 000 € HT
-----------------	-------------

13.3.6 Prix spécial « Record du Tour »

Un prix spécial sera attribué par un partenaire de la Porsche Carrera Cup France, au pilote ayant affiché le plus de « Records du tour » lors des courses. En cas d'égalité entre deux pilotes, celui ayant le plus de points au classement général sera déclaré gagnant.

13.3.7 Porsche Motorsport Junior Programme

Tous les concurrents âgés de moins de 26 ans au 1^{er} janvier 2020 bénéficieront d'un coaching individuel avec un pilote Porsche désigné par le Comité d'Organisation. Une évaluation des pilotes sera effectuée par un jury désigné par l'organisateur sur la base de critères sportifs et comportementaux. A la fin de la saison, le Junior sélectionné sera invité à une ou des journées de test organisée(s) par Porsche Motorsport.

Le gagnant du test Porsche Motorsport recevra une bourse pour prendre part à la Porsche Mobil 1 Supercup 2021.

13.3.8 Porsche Carrera Cup France Junior Programme 2020

Le gagnant du Porsche Carrera Cup France Junior Programme sera désigné « Junior Carrera Cup France 2020 ». Le pilote désigné recevra une bourse de 40 000€ HT pour financer sa saison ainsi qu'une dotation de pneus Michelin. L'évaluation est menée par un jury choisi par l'organisateur de la Porsche Carrera Cup France.

13.4 Versement des primes

Les primes seront distribuées au team inscrit à la Porsche Carrera Cup France.

Les trois premiers pilotes de chaque catégorie doivent être présents lors des cérémonies de remise des prix Porsche Carrera Cup France. Toute absence non justifiée auprès du Comité d'Organisation peut entraîner le non-paiement des primes à la fin de la saison.

Les pilotes conviés à la « Porsche Motorsport Night Of Champions » qui a lieu à chaque fin de saison ont l'obligation d'être présents. Toute absence non justifiée auprès du Comité d'Organisation peut entraîner le non-paiement des primes à la fin de la saison.

En tout état de cause, les primes à verser pourront compenser toute créance, en relation avec le team et ou son/ses véhicule(s), exigibles envers Porsche France ou ORECA sans contestation possible du pilote, le team faisant son affaire de toute contestation du pilote.

14. Réclamations et appels

Les réclamations et appels doivent se faire selon le cadre juridique et procédural du Code International Sportif de la FIA. Toutes demandes de réclamations d'ordre sportif sont à communiquer directement auprès du Président de Collège.

15. Acceptation du règlement

En signant le bulletin d'engagement chaque team et pilote participant à la Porsche Carrera Cup France accepte le présent règlement et la réglementation du code sportif international de la FIA avec ses annexes et les conditions des règles de participation des promoteurs respectifs.

Le Règlement Porsche Carrera Cup France 2020 et les règles de participation peuvent être modifiés si besoin pendant la saison avec l'autorisation de la FFSA et de la FIA. Toute modification doit être fournie aux participants par écrit, par exemple dans le cadre d'une « Team Info ».

16. Publicité et droits de télévision

Les participants de la Porsche Carrera Cup France 2020 cèdent tous leurs droits d'auteur et droits d'image à Porsche France. Cela comprend toutes les images, vidéos et sons enregistrés lors de la Porsche Carrera Cup France, susceptibles d'être diffusés à la télévision, par la presse, sur internet ou sur DVD dans le monde entier.

Tous les droits de télévision pour la Porsche Carrera Cup France 2020 à la fois terrestre, de radiodiffusion et de câblodistribution, émissions de télévision satellite, toutes les vidéos, tous les droits d'exploitation par tous les médias électroniques, y compris internet, appartiennent à la société Porsche France. Toutes sortes d'enregistrement, de

radiodiffusion, de répétition et de reproduction à des fins commerciales sont interdites sans l'autorisation écrite de Porsche France.

17. Règlements spécifiques

17.1 Paddock Porsche Carrera Cup France

L'image publique de la Porsche Carrera Cup France est primordiale. Les teams qui participent doivent respecter le standard professionnel sur chaque meeting.

L'ensemble des Teams de la PCCF seront regroupés sans exception dans un seul et même espace du paddock soit sous leurs auvents soit dans les boxes en fonction des choix de l'organisateur, aucune exception ne sera acceptée.

Il est obligatoire pour chaque team d'avoir une semi-remorque avec auvent (largeur : max 8 mètres/longueur total : max 16,5 mètres). Chaque auvent doit accueillir un minimum de deux voitures, le sol de l'auvent doit être recouvert (dalles plastiques).

De même, lorsque l'opérateur décide de mettre des boxes à disposition, l'ordre et la disposition des voitures dans les boxes reviennent à l'organisateur. Les teams acceptent par avance l'organisation définie.

Toute dérogation doit être validée par l'organisateur de la Porsche Carrera Cup France.

L'accès au paddock Porsche Carrera Cup France est limité aux camions officiels des équipes participantes.

Autres voitures, utilitaires et remorques peuvent accéder au paddock uniquement pendant les périodes désignées de montage et démontage. L'organisation des périodes de montage et démontage est décidée par l'organisateur de chaque meeting et sera diffusée au moins 24 heures avant le début du meeting par une « Team Info ». Le planning doit être respecté.

Dans le paddock Porsche Carrera Cup France les réceptifs ne sont pas autorisés sauf accord spécifique de l'organisateur. Uniquement le réceptif de la Porsche Carrera Cup France peut accéder au paddock. Tous les pilotes et tous les teams ont droit à un accès permanent à l'hospitalité de la Porsche Carrera Cup France.

Les consignes de l'organisateur et du responsable du paddock doivent être respectées.

17.2 Pitlane allocation

Chaque Team recevra une pit allocation avant chaque événement, qui sera établit par l'organisateur de la série.

La position des voitures en pitlane (working lane) sera donnée par le directeur de course lors du briefing Pilote.

17.3 Cérémonie du podium & Conférence de presse

Les pilotes doivent porter la casquette du manufacturier pneumatique Michelin tout au long de la cérémonie du podium, sauf pendant les hymnes nationaux.

Après chaque course, trois podiums seront célébrés :

- Le premier sera basé sur le classement général de la course
- Le second sera basé sur le classement Pro-Am de la course
- Le troisième sera basé sur le classement Am de la course

La cérémonie débute quand les pilotes montent sur le podium et se termine après la photo de groupe pour la presse après la descente des pilotes du podium.

Une violation de cette règle entraîne une amende de 2 500€ HT, payable à Porsche France.

La présence des pilotes à la conférence de presse dans l'hospitalité Porsche est obligatoire, l'absence entraînera l'annulation des primes versées.

Un podium propre à la Porsche Carrera Cup France pourra être fait dans l'hospitalité des teams après chaque course.

17.4 Pénalités administratives

Les commissaires sportifs de chaque meeting sont responsables de l'application des sanctions sportives selon la réglementation de la FFSA et de l'art.12 du Code Sportif International de la FIA. En plus des cas énumérés dans la réglementation de la FFSA et de la FIA; les infractions suivantes peuvent être sanctionnées :

- | | |
|--|--------------------|
| - Retard ou absence au briefing pilote : | Amende de 150€ NET |
| - Retard sur la pré-grille : | Amende de 110€ NET |
| - Retard aux vérifications Administratives et Techniques : | Amende de 110€ NET |

- Véhicule non conforme :	Vérification refusée
- Equipement pilote non conforme lors des essais libres, les qualifications, la course ou le podium :	Vérification refusée + primes supprimées
- Absence ou participation non conforme à la cérémonie du podium :	Primes supprimées
- Vérifications administratives ou techniques manquantes :	Disqualification du meeting
- Vérification des pneumatiques en dehors du temps alloué :	Disqualification du meeting
- Documents ou licences manquants :	Disqualification du meeting
- Non-respect du Règlement Général 2020 :	Disqualification du meeting
- Comportement antisportif :	Amende de 500€ HT et disqualification du meeting
- Publicité pour des marques concurrentes aux partenaires officiels :	Vérification refusée
- Non-respect des instructions de l'organisateur :	Disqualification du meeting
- Refus d'un contrôle de véhicule imposé :	Disqualification du meeting + primes supprimées
- Non-respect de la procédure de refuelling	Amende de 300€ NET

17.5 Pénalités sportives

Pour chaque pénalité prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs à l'encontre d'un concurrent ou d'un pilote, l'organisateur de la Porsche Carrera Cup France pourra décider d'appliquer une pénalité supplémentaire pouvant aller jusqu'à la disqualification définitive de la Porsche Carrera Cup France, sans restitution du montant des engagements versés.

1 ^{ère} infraction :	Avertissement
2 ^{ème} infraction :	Suspension d'une course
3 ^{ème} infraction :	Disqualification de la Porsche Carrera Cup France

Exemple de pénalités effectives :

- Dépassement sous drapeau jaune durant la qualification : annulation du meilleur temps
- Dépassement sous drapeau jaune en course : 10 secondes de pénalité
- Dépassement sous procédure de safety car : 10 secondes de pénalité
- Jump start : 15 secondes de pénalité
- Amélioration du meilleur tour de qualification sous drapeau jaune : annulation du tour en question
- Non-respect de la ligne de course : voir règlement de l'évènement en question

L'application des sanctions par des commissaires n'empêche pas l'application des sanctions complémentaires de la part de l'ASN concernée ou d'autres instances disciplinaires sportives. Ces instances peuvent même rejeter des points gagnés lors des courses de la Porsche Carrera Cup France.

En cas de disqualification, les points cumulés et les primes gagnées à la course en question seront confisqués. En cas de disqualification de la série, tous les points et primes gagnés jusqu'à la disqualification seront confisqués.

Les concurrents suivants ne remonteront pas dans le classement.

Afin de participer à la prochaine course, le pilote doit s'être acquitté de ses sanctions de la course précédente

Route de course :

Les pilotes ne doivent pas quitter la route de course sans raison valable.

- Les lignes blanches définissent la route de course et font partie intégrante de la route de course
- Un pilote est considéré en dehors de la route de course si les quatre roues des véhicules sont au-delà des lignes blanches.
- Les vibreurs positionnés au-delà des lignes blanches ne sont pas considérés comme faisant partie de la route de course.

Les pénalités suivantes seront appliquées :

Pendant les Essais Libres :

- Un pilote identifié par un juge de fait ayant quitté la route de course (sauf situation incontrôlable) pourra voir son temps annulé.
- Si un pilote quitte la route de course de façon répétitive il pourra être sanctionné d'une pénalité allant d'un Stop/Go à 5 minutes d'immobilisation lors de la séance de qualification suivante.

Pendant les essais qualificatifs :

- Un pilote identifié par un juge de fait ayant quitté la route de course (sauf situation incontrôlable) pourra voir son temps annulé.
- Si un pilote quitte la route de course de façon répétitive il pourra être sanctionné d'une pénalité allant jusqu'à l'annulation de tous ses temps.

Pendant les courses :

- Un pilote identifié par un juge de fait ayant quitté la route de course (sauf situation incontrôlable) à au moins trois (3) occasions se verra montré le drapeau Noir & Blanc en guise d'avertissement
- Si un pilote continue à quitter la route de course il pourra être sanctionné d'une pénalité, le minimum étant une pénalité de temps de course supplémentaire de 5 secondes.

Si une pénalité de drive-through est donnée dans les trois derniers tours de la course et ne peut pas être effectuée, une pénalité de 30 secondes sera donnée au classement final de la course.

17.6 Disqualification

Si un pilote est disqualifié d'une course ou d'un meeting pour des raisons sportives ou techniques, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points ni à aucune dotation ni à aucun prix pour la course ou pour le meeting concerné.

De plus, en fonction de la gravité de la faute, le Comité d'Organisation de la Porsche Carrera Cup France se réserve le droit de ne pas accepter ses engagements aux épreuves suivantes.

17.7 Sanctions disciplinaires

Porsche France accordant une importance toute particulière à l'esprit sportif de la Porsche Carrera Cup France, toute constatation d'incidents dans le paddock et sur la piste (actes de provocation de toutes les natures, menaces verbales ou autres) et/ou de comportement antisportif ou non conforme à l'esprit de la Porsche Carrera Cup France (manquement à la morale et à l'éthique sportive, nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile, préjudice moral ou matériel subi par Porsche ou par les partenaires de la Porsche Carrera Cup France, etc.) de la part d'un concurrent, d'un pilote ou de son entourage fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs et sera susceptible d'application des pénalités suivantes :

- Refus d'engagement au(x) meeting(s) suivant(s) pour le concurrent ou conducteur concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe, conformément à l'article 74 du Code Sportif International FIA.
- Proposition d'une disqualification du meeting en cours auprès du Collège des Commissaires Sportifs pour le concurrent ou conducteur concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe.
- Demande au Collège des Commissaires Sportifs d'une saisie de la Commission Disciplinaire.
- Pénalité financière de 500€ HT à régler à Porsche France.

18. Sécurité

La vitesse maximale autorisée en pitlane est spécifiée dans la réglementation particulière de l'événement et contrôlée par les commissaires et le directeur de course. Les pilotes dépassant cette vitesse pendant les essais libres et les qualifications recevront une amende de 200€ HT plus 25€ HT par km/h au-delà de cette vitesse spécifiée. Cette somme sera à régler auprès de l'ASN locale. Les pilotes dépassant cette vitesse à plusieurs reprises pendant les essais libres et qualifications peuvent être disqualifiés du meeting. Si une infraction est constatée pendant la course, un drive-through peut être appliqué.

L'utilisation de chandelles (sécurisant la voiture en cas de chute accidentelle des air jacks) pour tout travail sous la voiture est obligatoire. Les moteurs doivent être éteints lorsque la voiture est surélevée (jack ou autre support). Chaque infraction à ces règles pourra être reportée aux commissaires et sanctionnée.

Les voitures situées dans la fast lane ont la priorité sur celles qui quittent la working lane.

Tous les équipements doivent être mis dans une position sûre près des garages dès lors que la voiture quitte la working lane pendant les Essais Libres, les Qualifications et les Courses.

Partie 2 : Règlement technique

1. Règlement technique de la série

1.1 Aperçu des groupes/classes

Non applicable.

Seuls les véhicules de type Porsche 911 GT3 Cup, type 991 II (série spéciale produite par Porsche AG), de millésimes 2017/2018/2019 conformes à ce règlement sont autorisés à participer.

Les véhicules doivent répondre à l'intégralité des exigences techniques de ce règlement et à celles de l'Annexe J du Code Sportif International et doivent posséder un passeport FFSA valide (ou tout autre document équivalent d'une autre ASN affiliée à la FFSA ou être en attente d'un passeport FFSA).

Tout changement de véhicule doit être soumis par écrit par le participant et doit être approuvé officiellement par l'organisateur du championnat avant qu'il n'ait lieu. La décision d'autoriser ou non un changement de véhicule relève uniquement de la responsabilité de l'organisateur de la Série.

1.2 Bases des règles techniques

- Articles 251 et 253 de l'Annexe J (Code Sportif International de la FIA)
- Article 277 de l'Annexe J (Code Sportif International de la FIA)
- Dispositions générales, définitions et clarifications concernant les règles techniques (Règlement technique général FFSA)
- Règlement technique Porsche Carrera Cup France 2020
- Les notes d'informations techniques diffusées par l'organisation de la Porsche Carrera Cup France en 2018, 2019 et 2020.
- Le catalogue de pièces détachées des véhicules éligibles
- Le manuel technique des véhicules éligibles

1.3 Préambule

Tout ce qui n'est expressément autorisé dans ce règlement est interdit. Les modifications autorisées ne doivent pas entraîner de violation du règlement.

1.4 Les équipements pilote

Il est obligatoire de porter des vêtements homologués FIA 8856-2000 ainsi que des sous-vêtements (jambes et manches longues), cagoule, chaussettes, chaussures et gants répondant à la réglementation FIA.

De plus, le port d'un casque conforme au Règlement de la FIA (Annexe L du CSI) est obligatoire, de même que l'utilisation d'un système de protection frontale (par exemple, H.A.N.S.).

1.4.1 Système de protection frontale (HANS etc.)

Tous les pilotes doivent être équipés d'un système de protection frontale homologué FIA (selon la liste n°29) pour toutes les courses de la Porsche Carrera Cup France.

Le concurrent est responsable de toute modification de l'équipement pilote afin de pouvoir utiliser un système de protection frontale. L'installation doit être effectuée conformément aux instructions du fabricant.

Les certificats du fabricant concernés sont à présenter lors du contrôle technique.

1.4.2 Système de boisson

Les pilotes peuvent s'équiper d'un système de boisson. L'organisateur et le commissaire technique doivent approuver le système avant son installation.

1.4.3 Système de refroidissement

Un système de refroidissement avec gilet peut être utilisé. Le commissaire technique et l'organisateur de la série doivent approuver ce système avant son installation.

Le concurrent est responsable de l'installation selon les instructions du fabricant.

Tout système de refroidissement de l'habitacle autre que celui d'origine du constructeur est interdit.

1.5 Règlement Général

Modifications autorisées et composants

La maintenance normale du véhicule doit être effectuée selon les prescriptions du constructeur dans le but de remplacer des pièces endommagées par usure ou par accident.

Les modifications des composants de la voiture ne sont autorisées que dans le champ d'application défini ci-dessous. Les pièces endommagées en raison de l'usure ou par accident ne peuvent être remplacées que par d'identiques pièces d'origine Porsche correspondant aux véhicules éligibles et conformes à l'article 2.1. Les pièces d'origine Porsche sont spécifiées dans le catalogue des pièces détachées de chaque véhicule.

L'utilisation de composants fabriqués par Porsche AG pour d'autres types de véhicules (par exemple les voitures de série à usage routier) est strictement interdite.

L'utilisation de pièces décrites comme « optionnelles » dans le catalogue de pièces détachées est interdite, tant qu'elles ne sont pas expressément autorisées par cette réglementation technique.

Les pièces standard de fixation de l'ensemble du véhicule comme les écrous, rondelles, clips, goupilles etc. ne peuvent être remplacées que par de véritables pièces d'origine Porsche.

Les instructions de maintenance, les préconisations kilométriques et les plages de réglages spécifiées par Porsche AG (voir manuel technique) doivent être respectées.

L'organisateur de la série pourra autoriser des modifications ne correspondant pas à celles de la production du véhicule sur tout ou partie des véhicules engagés tant que ces modifications ne leur donnent pas un avantage de compétitivité (ex : fixation de caméras, installation radio, etc...). Le concurrent devra soumettre une demande d'autorisation à l'organisateur de la série et attendre l'accord écrit avant de procéder à toute modification de ce genre.

1.6 Poids minimum et lest

Pendant les meetings, il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer qu'à tout moment son véhicule respecte le poids minimum obligatoire avec le réservoir de carburant vide, le poids d'égalisation pilote et le pilote (plus son équipement).

Le poids du véhicule ne doit, aucun moment de l'épreuve, être inférieur au poids minimum autorisé, que ce soit lorsque la voiture est présentée aux vérifications techniques, sur la piste ou au Parc Fermé.

Le poids minimum obligatoire du véhicule et du pilote (équipement pilote et poids d'égalisation), sera annoncé par bulletin à la fin des vérifications techniques du premier meeting.

Le poids minimum doit être respecté même lorsque les niveaux de fluides sont en-dessous du niveau minimum.

Les Commissaires Techniques désignent un système de pesage pour vérifier le poids minimum, appelé ici les « balances officielles ». La balance officielle sera située dans l'aire de contrôle technique Porsche Carrera Cup France. Le pesage aura lieu à ce même endroit.

Le système de lest doit être monté comme décrit dans le manuel technique ou le catalogue de pièces détachées du véhicule correspondant. Seule l'utilisation d'authentiques ballasts Porsche est permise. Le ballast doit être positionné aux points de fixation prévus à la place du siège du passager, selon l'illustration dans l'annexe 6.

1.6.1 Ballast

L'installation de ballast est autorisée. Seuls les composants de ballast Porsche d'origine doivent être utilisés. Ceux-ci doivent être installés dans les supports prévus au niveau du siège du passager conformément à l'image située en Annexe 6. Le poids des lests sont identifiés par des numéros de pièces de rechange (numéro de référence : 997.504.848.00 / 997.504.848.01 / 997.504.848.02). ou 991.504.848.00 / 991.504.848.01 / 991.504.848.02.

1.6.2 Poids de l'embase auxiliaire

En plus de la pièce d'origine, l'utilisation des embases portant les références 991.504.847.7A et 991.504.847.9B est autorisée. Si l'embase ne contient pas les trous nécessaires pour les positions de montage indiquées dans ce règlement, vous pouvez les ajouter après avoir consulté les commissaires techniques. Les trous de montage ne peuvent être ajoutés que dans les positions nécessaires pour répondre correctement aux exigences de ce règlement.

1.6.3 Poids minimum du véhicule

Le poids minimum d'un véhicule comprend :

- Le poids du véhicule (sans carburant)
- Le poids de la caméra embarquée, le système radio attribué par l'organisateur de la Série et/ou le poids du ballast correspondant.
- Les ballasts additionnels (sauf ballast d'égalisation du poids pilote)

1.6.4 Poids minimum du pilote

Le poids minimum du pilote est de 90kg et comprend :

- Le pilote
- L'équipement personnel du pilote dans le véhicule, identique au pesage
- Le poids d'égalisation, s'il y a lieu

Le pilote doit vérifier que le total de son poids + le poids de son équipement personnel (les habits, le casque et le HANS) présent dans le véhicule au moment du pesage + le poids d'égalisation respecte le poids minimum en vigueur.

1.6.5 Pesage séparé du véhicule et du pilote

Le commissaire technique peut décider de peser le véhicule et le pilote séparément.

Si le véhicule et le pilote (équipement compris) sont pesés ensemble, le poids mesuré plus 2,0 kg de tolérance doit être comparé au poids minimum obligatoire et le respecter. Si le véhicule et le pilote sont pesés séparément, une tolérance de 2 kg est appliquée au poids de la voiture et 0,5kg de tolérance au poids du pilote. La somme de ces deux poids doit alors respecter le poids minimum obligatoire.

Avant de peser le véhicule, le commissaire technique pourra retirer l'intégralité du carburant restant dans le réservoir, ceci après avoir éventuellement prélevé un éventuel échantillon pour analyse.

1.6.6 Changement de poids pendant les qualifications ou la course

Pendant les qualifications ou les courses, le poids du véhicule peut être modifié par :

- Le changement des pneus (du slick au pluie, ou vice versa)
- La consommation des fluides et des matériels

Aucun poids ne doit être ajouté au véhicule ou au pilote entre le circuit et le Parc Fermé, à l'intérieur du Parc Fermé, ou avant le contrôle technique d'après course.

1.6.7 Vérification du poids minimum sur la balance officielle

Chaque concurrent a le droit de vérifier le poids de son véhicule ou du pilote pendant l'épreuve sur la balance officielle avec la permission du commissaire technique. Seules les mesures effectuées par le commissaire technique feront foi en cas de litige.

1.6.8 Équipement pilote pendant le pesage

Les pilotes doivent porter leur équipement complet pendant le pesage, y compris leur système de protection frontale (HANS etc.) (Obligatoire).

1.6.9 Pesage des véhicules

Le pesage des véhicules et des pilotes se fera selon la procédure définie par la FFSA, c'est-à-dire de la manière suivante :

- Le pesage des véhicules se fera sur la balance officielle de la Porsche Carrera Cup France.
- Le pesage peut aussi se faire sur la balance de l'organisateur du meeting, située au Contrôle Technique, après les essais libres, les qualifications et les courses.

Le Commissaire Technique tiendra compte d'une différence éventuelle entre les poids mesurés par les deux balances. Si le poids mesuré par la balance de l'organisateur – en tenant compte de la tolérance – indique que le poids du véhicule peut être inférieur au minimum, le véhicule, le pilote et son équipement doivent être pesés de nouveau sur la balance officielle choisie par le commissaire technique. Uniquement ce poids, mesuré par la balance officielle, est pris en compte.

Un pilote qui reçoit le signal que son véhicule a été choisi pour le pesage, doit suivre le chemin le plus direct vers le lieu de pesage et éteindre son moteur.

Le pilote ou un membre de l'équipe recevra une confirmation par écrit du poids mesuré. Le pilote doit rester immobile pendant le pesage afin de ne pas affecter le résultat.

Tout appel à l'encontre du poids mesuré doit être immédiatement soumis aux commissaires techniques après avoir reçu le rapport.

Si le véhicule ne peut pas atteindre la balance par ses propres moyens, les commissaires peuvent désigner des assistants pour l'amener.

1.6.10 Départ de la section de pesage

Un pilote ne peut quitter le lieu de pesage et un véhicule ne peut être retiré sans l'accord préalable des commissaires techniques.

1.6.11 Pesage après un abandon, véhicule restant sur le circuit pendant la qualification ou la course

Si le pilote quitte son véhicule après une panne pendant une qualification ou une course, le pilote doit se rendre directement vers le lieu de pesage afin d'établir son poids.

1.6.12 Détermination du poids de pilote

Après les qualifications et les courses, tous les pilotes doivent se rendre directement du Parc Fermé au lieu de pesage afin d'établir leur poids. Les pilotes qui sont abordés par un média pour un entretien peuvent l'accorder pendant le trajet entre le Parc Fermé et le lieu de pesage. Les pilotes qui font partie du podium peuvent être pesés sur la balance de l'organisateur. Toute différence éventuelle entre la balance de l'organisateur et la balance officielle sera prise en compte. Les pilotes qui n'iraient pas directement au lieu de pesage pour être pesés seront signalés au collège des commissaires du meeting. Ce collège des commissaires prendra alors la décision finale de la sanction à appliquer.

Les pilotes seront pesés individuellement. Tout appel concernant le poids mesuré doit être soumis immédiatement aux commissaires techniques.

1.6.13 Remplacement et perte des pièces

Toute pièce remplacée pendant les essais libres, les qualifications ou les courses doit être présentée au commissaire technique pour contrôle. Les pièces enlevées du véhicule peuvent être marquées par le commissaire technique et ne doivent pas être modifiées. Ces pièces seront conservées au Contrôle Technique sous la surveillance du commissaire technique ou de ses assistants jusqu'à qu'ils les libèrent. Ces pièces peuvent être utilisées à la place des pièces de remplacement pour calculer le poids du véhicule.

Dans le cas d'une perte de liquide de refroidissement, le poids de la voiture sera déterminé en vidangeant tout le liquide restant (moteur, réservoir de liquide, radiateurs, durites et couplages) et en ajoutant 25kg au poids ainsi mesuré.

1.6.14 Réglementation de pesage au Parc Fermé

Les véhicules sont sujets aux règles du Parc Fermé lors du pesage. Il est interdit de modifier le poids du véhicule après sa sélection au pesage. Il est également interdit de modifier le poids du véhicule durant la procédure de pesage et après la fin de la course. Les interventions des commissaires techniques sont exclues de cette interdiction.

1.6.15 Poids inférieur au minimum

Si, lors des vérifications techniques d'après-qualification ou d'après-course, le véhicule et son pilote (équipement inclus) affichent un poids inférieur au poids minimum, le véhicule et le pilote (équipement inclus) seront immédiatement pesés une deuxième et une troisième fois sur la même balance et sous les mêmes conditions, après la même session et avec la même méthode de mesure (ensemble ou séparés). La valeur maximale de ces trois pesages sera le poids retenu.

Tout non-respect du poids minimum sera signalé au collègue des commissaires et sera pénalisé.

1.6.16 Accès à la zone de pesée

Le concurrent est tenu de vérifier que son véhicule pourra être amené directement à une balance choisie par les contrôleurs de course ou le commissaire technique à n'importe quel moment du meeting. Les règles du Parc Fermé s'appliquent au véhicule dès lors que le pesage est demandé jusqu'à la fin de la procédure de pesage.

1.6.17 Réglementation sur le trajet jusqu'au (et dans) le lieu de pesage

De plus, les règles du Parc Fermé s'appliquent du circuit/paddock jusqu'au lieu de pesage et à la station de pesage elle-même. Uniquement les commissaires techniques et leurs assistants peuvent accéder à la station de pesage. Seules les activités autorisées par ces derniers peuvent être exécutées à la station de pesage. Si un concurrent ne présente pas son véhicule pour un pesage obligatoire, les commissaires techniques en informeront la direction de course.

1.6.18 Mise sous scellés du poids d'égalisation

Le poids d'égalisation à la place du passager sera scellé par les commissaires. Un véhicule ne peut pas prendre le départ sans les scellés intacts. Si le scellé est endommagé pendant l'épreuve, les dégâts doivent être déclarés aux commissaires immédiatement par écrit. Le rapport doit être soumis moins d'une heure après l'ouverture du Parc Fermé.

Si un scellé est endommagé en dehors d'une course, au moins un commissaire de l'organisation Porsche Carrera Cup France doit être averti par écrit immédiatement à la découverte des dégâts.

Si un scellé doit être enlevé pour des réparations, au moins un commissaire de l'organisation Porsche Carrera Cup France doit être averti par écrit avant d'enlever le scellé. Un scellé peut être enlevé uniquement avec l'autorisation écrite d'un commissaire.

1.6.19 Equivalence pour Moteur turbo compressé

Non applicable.

1.7 Voiture endommagée

Si une voiture est présentée pour la pesée avec des pièces perdues ou endommagées, c'est à la discrétion des commissaires techniques de déterminer si les pièces doivent être remplacées avant la pesée de la voiture.

1.8 Emissions des gaz d'échappement

Les véhicules doivent respecter la réglementation FIA en cours concernant les émissions. Les véhicules doivent être équipés d'un convertisseur catalytique à l'échappement, conformément aux spécifications techniques de la FIA et du constructeur.

1.9 Règlement lié au bruit

Les véhicules rouleront sans pré-silencieux, toutefois cet élément devra figurer en bonne place dans le camion des pièces détachées de chaque concurrent, et ce sur chaque meeting. Le règlement propre à chaque meeting définira l'utilisation ou non de ces pré-silencieux.

Avec les pré-silencieux, le bruit maximal autorisé sera de 105dB(A), mesuré avec la procédure Lp.

Sans les pré-silencieux, le bruit maximal autorisé sera de 110dB(A), mesuré avec la procédure Lp.

1.10 Publicité et numéro de course sur les véhicules/équipement pilote

Les engagés seront informés de leur numéro de course avant le premier meeting de la saison. Leur numéro de course restera identique pour toute la saison.

Les numéros de course, les stickers publicitaires, les logos, et le nom de pilote tels que spécifiés par l'organisateur doivent être apposés sur tous les véhicules de la Porsche Carrera Cup France pour toutes les séances du meeting. La taille, le type, la quantité et le positionnement sont déterminés et annoncés dans l'Annexe 3 « Réglementation Stickers 2020 ». Si ces règles sont transgressées, le participant peut être disqualifié du classement du meeting.

Toutes les surfaces publicitaires qui ne sont pas occupées et spécifiées dans l'Annexe 3 « Réglementation Stickers 2020 » sont disponibles pour les participants. La distance entre les autocollants publicitaires propres aux teams et les autocollants obligatoires et le numéro de course doit être de 30mm minimum.

Les véhicules d'une équipe ayant des décorations très semblables doivent avoir des couleurs de rétroviseurs extérieurs clairement différenciées. La couleur des rétroviseurs utilisée pour identifier les véhicules doit rester la même pendant toute la saison.

Les noms des pilotes, numéro de course et identification de la nationalité doivent rester identiques sur chaque voiture tout au long d'un meeting. La taille, le type et la position de toute identification sera déterminée par l'organisateur et mentionné dans la « Règulation Stickers 2020 » (annexe 3). 9

Le concurrent (team) est seul responsable du respect de la réglementation stickers qui s'applique.

Publicité

Les équipes ne peuvent conclure un partenariat avec une entreprise en concurrence directe avec Porsche AG (ou ses partenaires) ou la Porsche Carrera Cup France (et ses partenaires), ni avec une entreprise en litige avec Porsche AG ou ses entreprises associées. Par conséquent, les équipes doivent prévenir Porsche France de tout partenariat potentiel à l'avance.

L'utilisation de publicités pour des entreprises, leurs produits, services ou marques en concurrence avec les produits, services ou marques de Porsche AG (ou de ses partenaires) ou de la Porsche Carrera Cup France est strictement interdite sur les véhicules, casques, combinaisons ou tout autre équipement pilote, véhicules du team ou vêtements du team, ainsi que tout autre moyen de publicité pour ces entreprises.

Porsche France peut s'opposer à un accord de partenariat avec une entreprise concurrente ou en litige.

L'organisateur de la Porsche Carrera Cup France 2020 et leurs sponsors reçoivent tous les droits d'utilisation du succès sportif pour la publicité, sans payer séparément des frais pour cela.

Infraction à ce règlement

Toute infraction suite à cette réglementation sur la publicité peut entraîner une amende d'au moins 1 000 EUR et / ou un refus de participer à la compétition ou à la disqualification de la compétition. Dans chaque cas la décision sera soumise à la discrétion des commissaires sportifs.

1.11 Equipements de sécurité

Les véhicules doivent être équipés des équipements de sécurité énumérés ci-dessous :

- Catégorie II-SH (article 277)

Sauf indication contraire, les articles cités font référence à l'Annexe J (Code Sportif International de la FIA).

Note :

Pour les événements organisés dans les pays énumérés dans le calendrier de la Série (article 7.1), l'organisateur de la Série est responsable de l'observation et de la mise en œuvre (ou dérogation éventuelle) de tout règlements de sécurité supplémentaires de l'ASN concernée.

1.12 Carburant

Type de carburant

Le seul carburant autorisé est le carburant commercial, du sans plomb conforme à l'art. 252.9 de l'annexe J (ISC), qui doit être conforme à la norme DIN EN 228 et qui doit provenir d'un fournisseur spécifié par l'organisateur de la Série. Un nouveau fournisseur peut être désigné pour chaque événement (pompes à essence, citerne ou similaire). Seul ce carburant est autorisé à être utilisé pendant toute la durée de l'évènement. Le nom du fournisseur officiel de carburant sera annoncé dans les team info et affiché sur le tableau d'affichage officiel de l'organisateur situé au camion technique PCCF.

Contrôle du carburant

Le commissaire technique peut prélever un échantillon de carburant des véhicules participants à tout moment de l'épreuve. A chaque instant de l'épreuve et jusqu'à la fin du délai d'appel (lorsque soumis à une vidange de carburant pour la pesée du véhicule), les concurrents doivent s'assurer que la quantité minimum de carburant requise par l'ASN locale (ex : FFSA ou RACB) puisse être prélevée du circuit de carburant depuis le raccord de prélèvement situé sur le réservoir. Cet échantillon doit être identique au carburant de référence du fournisseur désigné par l'organisation. Le choix du laboratoire d'analyse de cet échantillon sera laissé à discrétion de l'organisateur de la série.

Si le commissaire technique demande la vidange d'une voiture (pour contrôler par exemple le poids minimum sans carburant à bord), l'échantillon de carburant, selon les prescriptions de l'ASN locale (ex : FFSA ou RACB), devra être prélevé avant cette opération de vidange.

Ravitaillement, installations et contrôle

Aucun additif n'est permis. Il est interdit de se réapprovisionner pendant les essais libres, les qualifications ou les courses. Toute modification chimique ou thermique du carburant est interdite.

Le commissaire technique pourra contrôler la température de l'air extérieur tout au long de l'épreuve à l'aide d'un thermomètre spécial choisi par Porsche France. La valeur minimale sera affichée sur le tableau officiel avant la première session du jour. La température du carburant ne peut alors en aucun cas être inférieure à la température extérieure minimale des 24h dernières heures.

Le carburant peut être ajouté ou retiré du réservoir de la voiture en utilisant un système de ravitaillement en circuit fermé fabriqué par une entreprise spécialisée (l'organisateur de la série se réserve le droit d'inspecter tout système utilisé et de l'approuver ou non). Les spécifications exactes du système de ravitaillement en circuit fermé peuvent être choisies par l'équipe en fonction de leurs besoins (taille, débit de la pompe, etc.). Cependant, aucune fonction de sécurité ne doit être changée. Le carburant qui sera fourni en fûts devra être transféré depuis ces fûts avec le même système de ravitaillement en circuit fermé et en utilisant un tuyau d'aspiration.

Toute manipulation de carburant doit être effectuée à l'extérieur de la tente de l'équipe dans une zone clôturée et fermée sur au moins 3 m autour de la voiture. Nous conseillons vivement aux membres du team travaillant dans cette zone de porter des vêtements ignifugés (y compris chaussures, gants, masques, cagoules, etc.). La voiture et tous les équipements doivent être correctement reliés à la terre, et au moins deux extincteurs de 9kg de poudre ABC ou deux de 5kg de CO2 doivent être présents avec un personnel de secours (non impliqué dans les manipulations de carburant). En aucun cas des membres du public, des invités de l'équipe ou du personnel non autorisé ne doivent pénétrer dans cette zone durant la procédure de refuelling. Il est de la responsabilité de l'équipe de s'assurer que ces personnes soient exclues de la zone. L'organisation de la Porsche Carrera Cup France décline toute responsabilité en cas de problème.

Toute intervention nécessitant l'ouverture du réservoir devra être réalisée une fois l'intégralité du carburant vidangé, avec des protections appropriées et des extincteurs à proximité de l'espace de travail.

Fumer ou effectuer des opérations de travail thermique est strictement interdit lorsqu'une intervention impliquant le carburant ou le circuit de carburant est en cours.

1.13 Définitions

Outre les définitions figurant dans le manuel FFSA « Règlement général, définitions et clarifications concernant la Réglementation technique » les définitions énoncées dans l'Annexe J (Art. 251 du Code Sportif International de la FIA) s'appliquent.

2. Exigences techniques spéciales

2.1 Général

Les véhicules désignés Porsche 911 GT3 Cup (Type 991 II), techniquement identiques et construits par Porsche AG en petite série sur la base de la Porsche 911 GT3, seront utilisés pour la Porsche Carrera Cup France. Seuls les véhicules de l'année 2017/2018/2019 sont éligibles.

Information importante :

Certaines pièces utilisées pour la Porsche 911 GT3 Cup ne peuvent pas être achetées chez les distributeurs Porsche, mais uniquement auprès du service « Motorsport Part Sales Department » de Porsche AG, ou directement au camion service client Porsche Carrera Cup France présent sur chaque meeting de la saison, ou même encore auprès d'ORECA Magny-Cours :

Benjamin CHEVILLARD
Responsable des pièces détachées
Groupe ORECA
Technopole du Circuit
58470 Magny-Cours
Tél. : + 33 (0) 3 86 21 86 10
Fax : + 33 (0) 3 86 21 08 02
Mail : b.chevillard@oreca-magnycours.fr

Les véhicules doivent respecter les exigences de la présente réglementation technique. Le contrôle technique des véhicules sera effectué par le Commissaire Technique.

En plus de la réglementation technique, la partie n°2 du présent règlement précise les exigences techniques spécifiques qui s'appliquent également :

(Tout ce qui n'est pas expressément permis par cette réglementation est interdit. Toute modification est interdite)

Description générale du véhicule

Porsche 911 GT3 Cup (type 991 II), MY 2017-2018-2019

Concept : voiture de compétition monoplace, proche de la série, dérivée de la 911 GT3. Pour plus d'informations générales, le concurrent se référera au paragraphe spécifique de cette réglementation technique.

2.2 Moteur

2.2.1 Description générale

Moteur 6 cylindres aluminium type boxer monté en porte-à-faux arrière. Plombé.
Cylindrée 3 996 cm³ ; course 81,5 mm; alésage 102 mm
Puissance max : 485 cv (357 kW) à 7250-8000 tr/min
Régime max : 8 500 tr/min
Volant moteur mono masse
Refroidissement par eau avec gestion thermique du groupe moteur/boîte
4 soupapes par cylindre
AAC à calage variable (admission et échappement)
Injection directe
Carburant : minimum sans plomb 98
Lubrification à carter sec

Calculateur moteur électronique Bosch MS4.6 NG
Système d'échappement compétition avec catalyseur homologué
Silencieux arrière débouchant sur une double sortie d'échappement centrale
Pré-silencieux à double ramification
Accélérateur électronique

Les moteurs sont scellés chez Porsche AG avant livraison. Les véhicules avec un moteur sans scellé ou avec un scellé endommagé ne peuvent en aucun cas participer à la Porsche Carrera Cup France.

Seul le professionnel désigné par Porsche France (ORECA à Magny-Cours) est autorisé à effectuer des travaux sur le moteur qui exigent l'enlèvement des scellés.

Il est possible de changer de moteur uniquement avec l'autorisation préalable écrite de l'organisateur.

Les moteurs peuvent être contrôlés par les commissaires aux frais des concurrents.

Les moteurs contrôlés par le professionnel approuvé par Porsche France seront mis sous scellé par le Directeur Technique de la Porsche Carrera Cup France 2020 avant livraison. Les professionnels désignés par Porsche France sont ORECA à Magny-Cours et Porsche AG.

2.2.2 Calculateurs moteur

Tout au long d'une épreuve, seule l'utilisation d'un calculateur BOSCH Motronic codé et scellé par l'organisateur est autorisé. Le calculateur BOSCH Motronic (ainsi que son faisceau complet) doivent être utilisés sans aucune modification. L'organisateur ou les commissaires techniques se réservent le droit de contrôler ou d'échanger les calculateurs moteur et également d'enregistrer des données moteur à tout moment du meeting. L'organisateur se réserve le droit de reprogrammer les calculateurs Motronic et de sceller les connecteurs de communication avec ceux-ci à tout moment de l'épreuve. Ceci permettant finalement d'assurer une parfaite équité entre tous les véhicules participants.

2.3 Transmission (boite de vitesses/différentiel)

2.3.1 Description générale

Boîte de vitesses séquentielle à crabots, 6 rapports. Plombée.

Rapports de transmission :

- Pignon conique	14/22	$i = 1.571$
- Rapport de pont	17/41	$i = 2.412$
- 1 ^{er} rapport	13/41	$i = 3.154$
- 2 nd rapport	17/40	$i = 2.353$
- 3 ^{ème} rapport	19/36	$i = 1.895$
- 4 ^{ème} rapport	19/29	$i = 1.526$
- 5 ^{ème} rapport	24/30	$i = 1.250$
- 6 ^{ème} rapport	34/35	$i = 1.029$

Lubrification par huile pressurisée en interne avec refroidissement via un échangeur eau-huile

Différentiel à glissement limité mécanique

Embrayage tri-disque en métal fritté

Dispositif de changement de vitesses pneumatique (palettes)

Les boîtes de vitesses seront scellées par Porsche AG avant livraison.

Les boîtes de vitesses révisées par le professionnel agréé par Porsche France seront scellées avant livraison, à titre de garantie uniquement.

Les teams sont libres de réviser eux-mêmes les boites de vitesses et les différentiels.

2.3.2 Angles de rampes

Les angles de rampes du différentiel autobloquant sont de 52° (à l'accélération) et de 30° (au freinage). Les angles de rampe seront déterminés à partir de l'axe de rotation (Annexe 4). Le nombre de plateaux de friction et l'ordre de l'assemblage doivent être conformes à l'image dans l'Annexe 4. Les disques de friction doivent être conformes en termes de référence, emplacement et spécification (voir catalogue des pièces détachées)

2.3.3 Fonctionnement d'urgence boîte de vitesse

Lorsque le fonctionnement d'urgence de la boîte de vitesse a été déclenché, le véhicule doit immédiatement rentrer en pitlane. Le véhicule ne sera alors pas autorisé à quitter la pitlane tant que la fonction ne sera pas désactivée.

2.3.4 Remplissage rapide d'huile moteur

Le kit optionnel de remplissage rapide d'huile moteur tel qu'illustré dans le catalogue des pièces détachées est autorisé, tant que le montage est conforme aux instructions officielles Porsche AG. L'ouverture pratiquée sur le capot moteur nécessaire à l'installation du conduit de remplissage rapide d'huile doit être masqué intégralement avec de l'adhésif transparent. Cependant l'utilisation de système de remplissage rapide d'huile moteur est interdite en pitlane sur tous les meetings de la PCCF 2020.

2.4 Freins

Description générale

Deux circuits de freinage indépendants avec capteurs de pression de frein avant et arrière, ajustable par le pilote via un système de balancier. Capteurs et faisceaux adaptables au système ABS.

Train avant :

- Etriers de frein monobloc 6 pistons en aluminium avec ressorts de rappel
- Disques de frein acier 380mm ventilés et rainurés + bols aluminium
- Plaquettes de frein compétition
- Guidage optimisé des flux d'air de refroidissement

Train arrière :

- Etriers de frein monobloc 4 pistons en aluminium avec ressorts de rappel
- Disques de frein acier 380mm ventilés et rainurés + bols aluminium
- Plaquettes de frein compétition
- Guidage optimisé des flux d'air de refroidissement

Seuls sont autorisés les véhicules dont les étriers de frein sont identiques à ceux avec lesquels la voiture a été livrée. Il n'est pas permis d'utiliser des étriers de frein endurance, même s'ils peuvent faire partie du catalogue de pièces détachées.

Uniquement les maitres-cylindres de freins standards sont autorisés :

- Diamètre 17.8mm, référence 991.355.170.8C ou 991.355.170.8E.

Essieu avant :

- Etriers fixe à 6 pistons, monobloc
- Disques de frein ventilés, diamètre 380 mm, épaisseur 32 mm, références :
AVG : 991.351.105.8A
AVD : 991.351.106.8A
- Plaquettes de frein compétition, référence 991.351.942.8A

Essieu arrière :

- Etriers fixe à 4 pistons, monobloc
- Disques de frein ventilés, diamètre 380 mm, épaisseur 30 mm, références :
ARG : 991.352.107.8A
ARD : 991.352.108.8A
- Plaquettes de frein compétition 991.352.942.8A

Des ressorts de rappel doivent être installés derrière chaque piston de chaque étrier. Tout traitement thermique ou chimique de ces ressorts est interdit. Seules les références suivantes sont autorisées :

- AV : 991.351.963.8A
- AR : 991.352.963.8A

L'utilisation de tout système fonctionnant comme un ABS est interdit. Pour faciliter l'exploitation des voitures en dehors du championnat PCCF, il est autorisé d'évoluer avec les pièces suivantes du système ABS Manthey Racing montées sur la voiture, tant que ces composants sont assemblés dans le respect des instructions de montage officielles Manthey Racing :

- MTH355205 : faisceau principal système ABS Cup 991 II
- MTH355210 : faisceau arrière système ABS Cup 991 II
- MTH355220 : bouton rotatif multi-position système ABS Cup 991 II (console centrale)
- MTH355225 : bride factice ABS Cup 991 II

Les circuits de freins, leur emplacement et tous les connecteurs doivent rester d'origine tout au long d'un meeting de la PCCF. Si l'organisateur du championnat le lui demande, tout concurrent doit être en capacité de retirer également les composants autorisés ci-dessus.

2.5 Direction

Le positionnement de la crémaillère de direction est déterminé par des entretoises d'épaisseur 8,5mm. Références : 991.341.613.8A (à droite) et 991.341.613.7B (à gauche).

Seule une entretoise de volant d'épaisseur 20mm d'origine Porsche et référencée 997.347.2887.90 est autorisée.

2.6 Suspension

2.6.1 Description générale train avant :

- Type McPherson : hauteur, carrossage et voie réglables
- Jambe de force forgée (rigidité optimisée, montage en double cisaillement, rotules hautes performances)
- Moyeux à écrou central
- Amortisseurs de compétition, non réglable
- Chapes supérieures forgées et réglables
- Barre anti-roulis avec deux couteaux réglables
- Direction assistée électrohydraulique, avec commande externe pour faciliter les manœuvres
- Système de contrôle de la pression des pneumatiques

2.6.2 Description générale train arrière :

- Suspension arrière multi bras : hauteur, carrossage et voie réglables
- Jambe de force forgée (rigidité optimisée, montage en double cisaillement, rotules hautes performances)
- Moyeux à écrou central
- Amortisseurs de compétition non réglable
- Chapes supérieures forgées
- Barre anti-roulis avec deux couteaux réglables
- Système de contrôle de la pression des pneumatiques

La suspension peut être modifiée dans les limites spécifiées ci-dessous. Toutes les pièces d'origine doivent être conservées.

L'épaisseur maximum des cales de carrossage d'essieu avant et arrière est :

- Essieu avant : 18 mm
- Essieu arrière : 15 mm

Il est permis de fixer les cales de carrossage avec du scotch alu.

Durant les meetings du Mans et de Spa-Francorchamps, les épaisseurs maximales des cales de carrossage seront exceptionnellement limitées à :

- Essieu avant : 10 mm
- Essieu arrière : 10 mm

Les points d'ancrage des bras de suspension AV et AR doivent être laissés dans la position dans laquelle ils ont été délivrés. De plus, la position des vis de tirant de chasse AV sur les bras de carrossage ne doit pas être modifiée (voir annexe 5).

L'empattement doit mesurer 2456 mm +/- 15 mm, aussi bien du côté droit que du côté gauche du véhicule. La mesure se fait à partir du centre du centre du moyeu de roue.

2.6.3 Barres antiroulis

Les barres antiroulis peuvent être décrochées à condition qu'aucune pièce ne soit enlevée.

Seuls les réglages pour lesquels les spécifications techniques ont été fournies peuvent être utilisés.

Des rondelles de compensation de jeu axial des barres antiroulis AV et AR peuvent être utilisées. Celles-ci sont disponibles dans les versions suivantes :

- 1 mm - ref 991.343.761.8A
- 2 mm - ref 991.343.761.8B

Aucune autre rondelle ni autre méthode de compensation du jeu axial ne peut être utilisée. Toutefois, le jeu total de chaque barre antiroulis ne doit pas être inférieur à 0.2mm.

2.6.4 Amortisseurs/Ressorts

Seuls les amortisseurs de série Sachs et les ressorts H&R dans leur état d'origine sont autorisés.

Le numéro suivant doit être marqué sur la butée de suspension des amortisseurs arrière : 004951110250. L'état d'origine des butées AV et AR ne doit pas être modifié.

Références :

Amortisseurs :

- Avant : 991.343.045.8D
- Arrière : 991.333.051.8A

Butée de suspension :

- Avant : 991.343.677.8A
- Arrière : 991.333.677.8A

Ressort principal :

- Avant 240N/mm : 991.343.531.8C
- Arrière 260N/mm : 991.333.531.8C

Ressort secondaire :

- Avant 75/60/45 : 996.343.537.90
- Arrière 80/60/60 : 997.333.537.90

2.7 Pneus et jantes

2.7.1 Description générale :

Train avant :

- Jantes monobloc en alliage léger aux spécifications Porsche, 10.5J x 18 ET 28 à écrou central
- Pneus de transport Michelin traités. Dimensions 27/65-18

Train arrière :

- Jantes monobloc en alliage léger aux spécifications Porsche, 12J x 18 ET 53 à écrou central
- Pneus de transport Michelin traités. Dimensions 31/71-18

2.7.2 Jantes

L'utilisation de toutes autres jantes que celles d'origine est interdite.

Les jantes peuvent être peintes. Il est cependant interdit de peindre ou de traiter toute surface fonctionnelle (embase de jante, zone de contact avec les écrous de roue, plan d'appui de la jante sur le moyeu).

Les jantes peuvent être réparées.

La bande de friction à l'intérieur de la jante doit garder ses propriétés et ne doit en aucun cas être traitée.

Toutes les jantes doivent être montées avec d'authentiques capteurs de pression et température.

Seule l'utilisation des bouchons de valve mentionnés dans le catalogue des pièces détachées Porsche sont autorisés, et notamment lors des courses.

2.7.3 Pneus

Uniquement les pneus Michelin homologués pour la saison ayant les caractéristiques suivantes et distribués par le fournisseur officiel du championnat peuvent être utilisés lors des épreuves et des tests officiels.

Pneus slicks :

- Avant : 27/65R18 Porsche Cup N2#
- Arrière : 31/71R18 Porsche Cup N2

Pneus pluie :

- Avant : 27/65R18 P2L
- Arrière : 31/71R18 P2L

Les pneus seront fournis par Michelin sur place avant et pendant chaque épreuve. Les pneus des concurrents devront provenir d'Auvergne Pneumatiques Racing.

Il n'y a pas de réglementation concernant la pression des pneus, mais les recommandations et instructions de Michelin (set-up et pressions) devront être respectées. Seul l'air atmosphérique peut être utilisé pour gonfler les pneus.

Il n'est pas permis de changer le sens de rotation des pneus sur les jantes. Le code barre d'identification de chaque pneu slick doit rester visible et contrôlable depuis le flanc extérieur du pneu lorsqu'il est monté sur le véhicule.

Si le fabricant prescrit un sens de rotation à ses pneus, toute dérogation à ses recommandations est interdite, l'emplacement du code à barres n'importe plus.

L'organisateur se réserve le droit d'organiser un tirage au sort des pneus du meeting.

2.7.4 Itinéraire vers et depuis la voie des stands

L'itinéraire vers la voie des stands lors des essais libres peut être empruntée avec des pneus pluie.

L'itinéraire vers la voie des stands lors des séances qualificatives peut être empruntée avec des pneus pluie marqués.

2.7.5 Marquage des pneumatiques

Dans tout ce règlement, toute référence au marquage des pneus inclut la procédure de lecture et d'enregistrement électronique des codes à barres individuels des pneus.

Pour les manches de Magny-Cours, Spa-Francorchamps et Barcelone : un nombre maximum de 8 pneus slicks et de 8 pneus pluie par voiture (numéro de course) peut être enregistré par les commissaires techniques.

Pour la manche du Paul Ricard, un nombre maximum de 12 pneus slicks et de 12 pneus pluie par voiture (numéro de course) peut être enregistré par les commissaires techniques.

Pour la manche du Mans, une réglementation particulière sera publiée séparément.

Sur l'intégralité de la saison 2020, 4 pneumatiques additionnels par voiture (numéro de course) peuvent être utilisés en tant que « jokers ». Ces pneus peuvent être de type slick ou pluie. Dans le cas où un engagé raterait un ou plusieurs meetings, le nombre total de pneus jokers sera diminué d'un pneu par meeting manqué. L'utilisation d'un ou plusieurs jokers doit être annoncée au commissaire technique au moins une heure avant le début de la session dans laquelle ils seront utilisés pour la première fois.

Les pneumatiques pour chaque meeting doivent être commandés auprès de Michelin dans un délai raisonnable (au moins 10 jours ouvrés avant le début du meeting) en utilisant le bon de commande officiel.

Le marquage et la livraison des pneus auront lieu pendant une période précise, qui sera annoncée par l'organisateur.

Tout nouveau pneu slick ou pluie doit être marqué par le Commissaire Technique avant son utilisation sur la piste.

2.7.6 Essais Libres

Pour les séances d'essais libres du premier meeting de la saison, il est autorisé de marquer au maximum 8 pneus slicks et 4 pneus pluie. Ces pneumatiques-là ne pourront alors être utilisés qu'en séances d'essais libres lors des meetings suivants.

Dès le second meeting de la saison, chaque engagé doit uniquement utiliser des pneus marqués sur des meetings antérieurs ou ses pneus jokers.

2.7.7 Essais qualificatifs & courses

Seuls les pneumatiques marqués pour le meeting en cours peuvent être utilisés pour les qualifications et courses correspondantes. Uniquement les pneumatiques marqués pour l'événement en cours sont acceptés dans la pitlane pendant les qualifications et les courses.

2.7.8 Pilotes invités

Les pilotes invités pourront utiliser au maximum 8 pneus slicks et 8 pneus pluie par meeting sur les manches de Magny-Cours, Spa-Francorchamps et Barcelone.

Les pilotes invités pourront utiliser au maximum 12 pneus slicks et 12 pneus pluie sur la manche du Paul Ricard.

Pour les essais libres du premier meeting auquel participe un pilote invité avec un numéro de départ correspondant à la première participation de ce numéro de départ dans la saison 2020 de la Porsche Carrera Cup France, un maximum de 8 pneus slicks et 4 pneus pluie additionnels pourront être utilisés. Pour les meetings suivants, ces pneus pourront être utilisés uniquement lors des séances d'essais libres. De plus, seuls des pneus précédemment marqués seront autorisés en essais libres de ces meetings suivants.

Lors de chaque meeting auquel participe un pilote invité, celui-ci aura droit à 1 pneu joker. Ce pneumatique peut-être de type slick ou pluie. Un cumul ou transfert de joker d'un meeting à l'autre n'est pas possible.

2.7.9 Pilotes de remplacement

Les pneumatiques sont attirés à un numéro de course (et non à un pilote), la réglementation qui s'applique à un pilote de remplacement est celle du pilote déjà engagé qu'il remplace. Il poursuit donc avec les pneumatiques déjà enregistrés sous ce numéro de course.

2.7.10 Dommages

Les pneus neufs endommagés peuvent être échangés avec l'approbation du responsable technique et en accord avec Michelin. Dans ce cas le marquage sera transféré par le commissaire technique.

2.7.11 Traitements

Tout traitement chimique, mécanique ou thermique des pneumatiques est interdit. L'enlèvement mécanique des déchets de gommes et des gravillons est autorisé. L'utilisation d'un décapeur thermique ou de tout autre équivalent aidant à retirer les déchets de gomme et les gravillons (« dégommage des pneus ») est interdite. Le nettoyage des jantes est autorisé.

L'utilisation de couverture chauffante et de tout autre système qui a pour but de faire varier la température des pneus est interdite pour la durée du meeting.

Dès l'accès à la pré-grille jusqu'à la fin de chaque session, il est interdit de recouvrir les pneumatiques.

Tout ceci est valable pour les pneus slick comme les pneus pluie.

2.7.12 Identification des pneumatiques

Les concurrents devront remplir une liste de marquage au format papier contenant les codes-barres des pneumatiques qu'ils souhaitent marquer pour le meeting en cours et la remettre aux commissaires techniques au moins 1h avant le début de la session où ces pneumatiques sont susceptibles d'être utilisés. Tous les codes-barres de ces pneumatiques seront alors scannés et enregistrés par les commissaires techniques dans des listes de marquage informatiques. Les concurrents pourront accéder à leur propre liste afin de s'assurer que les codes-barres enregistrés correspondent bien à ceux déclarés au format papier.

Tout pneumatique absent des listes de marquage informatiques des commissaires techniques ne pourra être utilisé.

Si des pneus jokers sont utilisés, ils doivent être ajoutés à la liste de marquage. Les listes de marquages de pneus ainsi mises à jour sont également soumises à la procédure citée ci-dessus.

2.7.13 Pneus pour essais collectifs

Les pneus utilisés pour les essais collectifs ne devront pas être marqués.

Le nombre de pneus ne sera pas limité.

2.7.14 Tableau récapitulatif de la réglementation pneumatique :

	Premier meeting <i>(meeting d'ouverture de la saison pour un engagé à l'année ou premier meeting de participation pour un pilote Guest)</i>	Meetings suivants <i>(à partir du deuxième meeting auquel participe le pilote et jusqu'à la fin de la saison)</i>
Essais Libres	Qté max. par engagé : - 8 slicks - 4 pluie -> Réutilisables uniquement lors des séances d'essais libres des meetings suivants	Pneumatiques marqués lors des meetings précédents + pneus jokers
Qualifications/Courses	Qté max. par engagé : - 8 pneus slicks et 8 pneus pluie + jokers (Magny-Cours, Spa-Francorchamps, Barcelone). - 12 pneus slicks et 8 pneus pluie + jokers (Paul Ricard)	
Pneus Jokers	Qté max. sur la saison pour un engagé à l'année : - 4 pneumatiques (slicks ou pluie confondus) Qté max. par meeting pour un engagé Guest : - 1 pneumatique (slick ou pluie confondus) -> Les pneus « jokers » marqués peuvent être utilisés sur toute session de la saison.	

2.8 Carrosserie et dimensions

2.8.1 Description générale :

Carrosserie de conception allégée, associant intelligemment aluminium/acier

Arceau soudé, répondant aux homologations FIA

Capot avant avec deux prises d'air de ventilation habitacle et attaches-rapides

Trappe de toit démontable, répondant aux dernières spécifications de sécurité FIA

Point de fixation préinstallé pour montage d'un filet de sécurité central

Point d'ancrage pour système de levage

Ailes de 911 GT3 modifiées avec élargisseurs

Passages de roue arrières modifiés

Bouclier avant de 911 GT3 modifié avec élargisseurs et lèvres de spoiler

Bouclier arrière 911 GT3 modifié avec feux de pluie intégrés, homologué FIA

Habillage extérieur allégé :

Portes en carbone (PRFC) avec rétroviseurs Sport Design

Capot arrière en carbone (PRFC) avec prise d'air et attaches-rapides

Aileron arrière en carbone (PRFC) réglable – 9 positions de référence Porsche 991.512.892.8A ou 991.512.892.80 ou 9FO.827.837D. L'aileron arrière 991.512.892.8D est identifiable grâce à l'inscription de la référence Porsche 991.512.892.8D sur l'ancrage du support gauche.

Vitres latérales en polycarbonate (PC) avec ouvertures de ventilation

Lunette arrière en polycarbonate (PC)

Partie inférieure AR avec prise d'air NACA pour refroidissement des freins et les arbres de transmission

Cockpit 911 modifié :

Structure de conception allégée en magnésium

Console centrale ergonomique, pensée pour le pilote

Panneau d'entourage des commandes avec marquages fluorescents

Volant à couplage rapide, panneau de commande et palettes

Colonne de direction réglable avec capteur d'angle volant

Siège baquet de compétition avec réglage longitudinal :

Homologué selon les tous derniers standards FIA

Kit mousse pour adaptation à la morphologie du pilote (livré en taille M)

Paddings anti-choc sur l'arceau pour protection des jambes et pieds du pilote

Harnais de sécurité 6 points

Réservoir 100 litres (norme FT3) et clapet de sécurité FIA

Système de levage pneumatique 3 vérins, avec raccord adaptable des 2 cotés du véhicule

Peinture à base d'eau

Extérieur : blanc C9A

Intérieur : couche de blanc mat, pas de vernis

2.8.2 Dimensions extérieures de la voiture

La longueur totale du véhicule est de 4577 mm.

- Largeur hors-tout = 1978 mm
- Hauteur hors-tout = 1248 mm

Le porte-à-faux avant est de 1046 mm, mesuré du centre de la roue avant jusqu'au point le plus en avant du pare-choc avant (lame avant incluse).

Le porte-à-faux arrière est de 1075 mm, mesuré du centre de la roue arrière jusqu'au point le plus en arrière du pare-choc arrière (échappement inclus, aileron arrière exclus).

2.8.3 Carrosserie extérieure (vitres incluses)

La carrosserie doit être maintenue dans un état neuf.

Protections sous-caisse

Seules les protections sous caisse 991.504.601.8B ou versions ultérieures sont autorisées. L'utilisation de la protection sous caisse 991.504.601.8A est interdite même si le véhicule a été livré avec cette référence (voir annexe 7).

2.8.4 Pare-brise

En plus de la pièce d'origine, les pare-brises de 911 GT3 Cup MY2013-2017 de références 991.541.911.00 peuvent être utilisés, tout comme les pare-brises de Porsche 911 GT3 de route (référence 9P1845011C). Les parebrises Porsche d'origine sont identifiés par un symbole imprimé, comme indiqué en Annexe 8.

Les pare-brises chauffants (ref. 991.541.111.8B) sont autorisés. Il est alors autorisé de connecter le pare-brise au système électrique du véhicule et la fonction de chauffage peut être utilisée.

Afin de protéger le pare-brise, un film de protection de type « tear-off » peut être appliqué. L'installation doit être contrôlée et validée par le commissaire technique, et le film de protection doit être enlevé à la demande du Commissaire Technique.

2.8.5 Vitres latérales et arrière

Seules les vitres latérales avant et arrière de Porsche 911 GT3 Cup d'origine sont acceptées.

De plus, la vitre arrière doit constamment conserver ses fixations d'origine.

2.8.6 Habitacle

Siège Baquet

Toute adaptation du siège consistant à retirer ou ajouter des mousses de sièges Recaro d'origine est interdite dans les zones de couleur verte illustrées en Annexe 7.

Toute modification des mousses de siège illustrées en couleur verte est strictement interdite. L'utilisation de différentes tailles de mousses de siège est autorisée, même dans les zones illustrées en couleur verte, tant qu'elles ne sont pas modifiées. Une garniture sur les mousses latérales inférieures du siège (illustrées en vert dans l'Annexe 7) est autorisée, tant que les mousses d'origine ne sont pas modifiées ni retirées.

Une garniture sur les zones de couleur jaune illustrées en Annexe 7 est autorisée en utilisant soit d'authentiques mousses Recaro ou en utilisant un insert en mousse, tant que cet insert est fait d'un matériau ignifugé, de couleur noire et dont l'épaisseur maximale en tout point n'excède pas 50mm. Toute utilisation ou changement est sujet à approbation préalable de l'organisateur de la série.

Le fournisseur recommandé pour les mousses de sièges est le fabricant du siège (Recaro).

La fixation d'origine (platines et glissières) doit être conservée et ne doit pas être modifiée.

Ventilation de l'habitacle

Seul le tuyau d'aération d'origine (arrivée d'air NACA sur le capot avant) est autorisé pour la ventilation de l'habitacle. La ventilation du pare-brise ne doit pas être affectée. S'il est nécessaire de mieux ventiler l'habitacle, seules les ouvertures d'aération d'origine des vitres arrière sont autorisées.

Les dimensions de l'arrivée d'air NACA coté pilote peuvent être modifiées avec du scotch afin de réguler l'admission d'air dans l'habitacle.

Le système de ventilation/désembuage du pare-brise doit être opérationnel à tout instant du meeting.

Filets de sécurité

Chaque voiture devra être équipée de filets de sécurité en option tels que mentionnés dans le catalogue de pièces détachées et montés en respectant les instructions de Porsche AG.

2.8.7 Trappe de toit

Les véhicules sont équipés d'une trappe de toit afin de faciliter l'utilisation du système KED en cas d'accident. La trappe de toit est située au-dessus du pilote et mesure 565 x 475 mm.

La trappe de toit s'attache au toit par le biais de 7 verrous (de type Camlock) qui doivent rester accessibles à tout instant (ni peints, ni masqués).

2.8.8 Garde au sol des véhicules

La garde au sol minimum d'un véhicule prêt à courir (avec pilote à l'intérieur et des pneus slick conformes à l'article 2.7, avec 2.0 bar \pm 0.1 bar de pression d'air) ne peut pas être inférieure au minimum spécifié, mesurée aux points de référence, à tout moment de l'épreuve.

Pendant toute la durée du meeting la garde au sol de l'essieu avant doit mesurer au minimum 78 mm, et la garde au sol de l'essieu arrière doit mesurer au minimum 100 mm.

Les points de référence de l'essieu avant (voir annexe 2) sont les boulons (M12x105) de montage de la traverse, en référence à une surface plane. Et à l'arrière, cette référence est la surface latérale usinée sur le côté de la traverse arrière,

en référence à une surface plane (voir annexe 2). La garde au sol peut être modifiée dans la plage de réglage existante et permise.

Toute modification de hauteur de caisse par intervention sur la position des coupelles de ressort d'amortisseur avant est strictement interdite durant toute séance de qualification et également entre les séances dans le cas d'une procédure de qualifications avec pause dans la pitlane.

2.8.9 Méthode de mesure

La garde au sol minimale du véhicule est mesurée avec pilote à bord en utilisant une dalle de mesure et des jauges de hauteur pour les essieux avant et arrière. La voiture posée sur la dalle, les jauges de mesure doivent pouvoir être déplacées sous les points de mesure sans toucher le véhicule, si tel est le cas, l'exigence de se conformer à la hauteur minimale est satisfaite.

Toutes tolérances de mesure seront considérées par les commissaires techniques.

Les commissaires techniques peuvent à tout moment contrôler la garde au sol d'un véhicule, avec n'importe quel set de pneumatique utilisé pendant la session et alloué au concurrent correspondant. Les commissaires techniques peuvent aussi utiliser une jauge de profondeur ou un pied à coulisse pour mesurer la hauteur de la garde au sol.

2.8.10 Emplacement de la prise de mesures

La prise de mesures aura lieu sur la dalle de mesure lors des vérifications techniques. Cette dalle de mesure est à disposition des teams pour vérifier la garde au sol de leurs voitures après consultation avec les commissaires techniques. Un contrôle peut également être fait en pitlane pendant le déroulement d'une séance de qualification.

2.8.11 Hauteur de caisse non conforme

Tout non-respect de la hauteur de caisse minimale sera signalé au collègue des commissaires du meeting et sera pénalisé.

2.9 Accessoires aérodynamiques

La position d'origine de l'aile peut être modifiée dans la plage d'ajustement prévue.

Une bande d'adhésif transparent (longueur max 80mm et largeur max 20mm) est autorisée pour fixer chaque baguette de passage de roue. Le côté long de chacune des bandes doit être positionnées à 90° de la fente masquée.

De plus, un film transparent est autorisé sur les optiques avant, celui-ci ne doit recouvrir aucun interstice de la carrosserie.

Hormis les éléments mentionnés ci-dessus, il n'est pas permis de mettre de l'adhésif sur tout autre interstice de la carrosserie, des ailes ou d'autres pièces fixes, articulations ou ouvertures.

2.10 Equipements électroniques

Description générale

- Afficheur couleur COSWORTH ICD avec diagnostic embarqué
- Unité de commande des circuits électriques : COSWORTH IPS32
- Accélérateur électronique « Drive-by-wire »
- Extincteur à gaz
- Batterie AGM étanche (12 V, 70 Ah) placée sur le plancher côté passager
- Alternateur 175 A
- Ventilateur de conception allégée
- Essuie-glace à entraînement direct (intermittent ou rapide)

Système d'éclairage :

- Phares Bi-xénon
- Feux de jour à LED
- Feux arrière à LED et feux de pluie homologué FIA
- Switches additionnels sur la console centrale pour accessoires optionnels

- Connexion CAN (données véhicule, vidéo embarquée)

Dès la pré-grille jusqu'à la fin de Parc Fermé d'une session de qualification ou de course, seul l'organisateur ou des personnes nommées par l'organisateur sont autorisés à connecter un ordinateur aux véhicules. Durant cette même période, aucune connexion externe (même sans-fil) ne peut avoir lieu entre la voiture et tout équipement externe autre que le système interne permettant de lire les pressions de pneus de la voiture. Les concurrents/ équipes ne sont en aucun cas autorisés à lire les signaux de capteurs ne leur appartenant pas avec quelque équipement qu'il soit. Toute entorse à cette interdiction peut conduire à la disqualification du véhicule de la qualification ou de la course.

En option, il est autorisé d'utiliser les accessoires électriques suivants :

- Indicateur de niveau d'huile (1x 991.641.139.9A, support 1x 991.641.473.8A)
- Câble de recharge (1x 991.612.505.7A, support 1x 991.611.731.7A, connecteur 1x 991.450.841.8A)
- Eclairage habitacle (1x 991.641.577.8A)
- Eclairage numéro de course (1x 991.612.777.7A, seulement le faisceau est autorisé à rester monté sur le véhicule)

Le système d'essuie-glace du pare-brise avant doit être conservé dans son état original, et doit être en capacité de fonctionner normalement à tout moment du meeting.

2.11 Circuit d'essence

Seul le circuit de carburant tel qu'autorisé sur les Porsche 911 GT3 Cup MY2017-2018-2019 doit être utilisé.

En plus du circuit de carburant d'origine, chaque voiture peut être équipée de l'option de vidange rapide composée des pièces suivantes :

- Raccord rapide : 2x 9971101918C
- Rondelle d'étanchéité : 2x 9912018839A
- Rondelle : 2x WHT004800
- Adaptateur : 1x 9F0201156
- Durite de vidange : 1x 9F0201627
- Agrafe : 1x 90017101401

L'utilisation de la voiture avec les pompes à essence en position forcée est interdite, sauf en cas de problème technique. Le système ne doit pas être utilisé avec les pompes en marche forcée pendant plus d'un tour.

2.12 Système de lubrification

Lubrifiants moteur

- Les huiles moteur Mobil1 OW40 sont obligatoires.
- Aucun additif n'est autorisé.

Boîte de vitesses

- L'huile de boîte de vitesses Mobilube1SHC 75W90 est obligatoire.
- Aucun additif n'est autorisé.
- La quantité minimum d'huile de boîte de vitesses est de 2.7 litres à tout moment de l'épreuve.

2.13 Transmission de données

La transmission des données par radio (par exemple la télémétrie) est interdite. La seule exception est l'usage du système embarqué de surveillance des pressions de pneumatiques, qui utilise une communication radio pour fonctionner.

2.13.1 Système radio

L'installation des radios pour la sécurité ou pour les médias est acceptée, à condition d'avoir l'accord de l'organisation de la Porsche Carrera Cup France 2020 et de l'avoir déclarée aux services concernés. L'installation du système radio doit être approuvée par les Commissaires Techniques.

Le choix du matériel radio, de la prise des écouteurs jusqu'au pilote, est facultatif, mais le matériel doit être contrôlé et validé par le commissaire technique. Le montage des écouteurs fixés dans le casque du pilote doit respecter la réglementation FIA. S'il y a ambiguïté, le pilote/concurrent doit fournir des preuves que le matériel est approprié pour l'utilisation dans le véhicule (résistance au feu, etc.).

Toute modification du système de communication est interdite. Des équipements complémentaires peuvent être ajoutés uniquement par l'organisation de la Porsche Carrera Cup France. L'organisateur de la Série a le droit d'écouter séparément les communications radio vocales entre l'équipe et le pilote.

L'organisation peut autoriser la présence d'un faisceau radio supplémentaire à bord du véhicule, si tant est qu'il soit complètement déconnecté électriquement du véhicule et qu'il n'interfère ou n'altère aucune fonction du véhicule ou du système radio. L'installation de ce faisceau radio séparé doit être approuvée par les Commissaires techniques, au regard de ces critères. L'organisateur de la série se réserve le droit de retirer cette autorisation à tout moment d'une épreuve.

2.13.2 Acquisition de données

L'utilisation du système d'acquisition de données Cosworth est obligatoire. Chaque système Cosworth est assigné à un numéro de châssis particulier et ne peut pas être échangé. Seuls les setups approuvés par Porsche AG peuvent être utilisés durant un meeting de PCCF.

Toute donnée enregistrée lors des essais libres, les qualifications ou la course doit rester à la disposition du commissaire technique ou de l'organisateur de la série.

Toute connexion d'ordinateurs portables aux véhicules est interdite aux équipes pendant la qualification et la course, de la pré-grille jusqu'à la sortie du Parc Fermé.

Il est interdit d'ajouter d'autres connexions électriques au faisceau. Les installations mises en place par l'organisateur font exception à cette règle.

L'installation de la radio doit être contrôlée par les commissaires.

2.13.3 Autres composants radio ou électronique

L'utilisation de tout autre appareil électronique dans le véhicule (par exemple télémétrie, téléphone portable...) est interdite. La seule exception est l'usage du système embarqué de surveillance des pressions de pneumatiques, qui utilise une communication radio pour fonctionner.

2.14 Divers

Scellés

Les scellés suivants sont apposés par l'usine :

- **Moteur:**

Couvercle de soupape gauche (1x)

Couvercle de soupape droite (1x)

Pompe à huile bas (1x)

Unité de contrôle Bosch Motronic : connecteur du faisceau de l'unité de contrôle électronique (2x)

Si des scellés ou marquages sont apposés sur le véhicule par les commissaires techniques ou Porsche, ils ne doivent pas être endommagés, changés ou reproduits. Si un ou plusieurs scellés sont endommagés ou manquants, le véhicule pourra être disqualifié du meeting.

Si l'un des scellés sur l'unité de contrôle électronique du moteur doit être ouvert afin d'effectuer des travaux de soudure, le concurrent doit apporter la voiture au Commissaire Technique de sa propre initiative pour être contrôlée et re-scellée de nouveau. Le concurrent doit aussi présenter une chronologie des travaux effectués et remettre le scellé enlevé au Commissaire Technique de la Porsche Carrera Cup France.

Le Commissaire Technique doit être informé par écrit maximum une heure après le Parc Fermé si un scellé est endommagé ou perdu lors d'une course.



Moteur scellé suite à des travaux



Réparations à déclaration obligatoire

Non-respect du règlement de l'obligation de déclarer les réparations.

Si le contrôle technique révèle des scellés brisés sans l'accord du Commissaire Technique, le Commissaire Technique se réserve le droit de refuser la voiture aux vérifications techniques.

Le remplacement ou la réparation d'une coque à la suite d'un accident doit être demandé par écrit au Directeur Technique de la Porsche Carrera Cup France. Après remplacement ou réparation de la coque un nouveau contrôle technique obligatoire doit être fait, sans y être invité.

Caméras

L'installation de la caméra embarquée est obligatoire. Le montage et les fixations doivent être contrôlés par le Commissaire Technique.

Une fixation Porsche AG d'origine est disponible et peut être utilisée pour fixer la caméra.

Les images de chaque session de roulage doivent obligatoirement être enregistrées et seront à la disposition de l'organisateur et de la direction de course pendant toute la durée de la saison. Les droits à l'image appartiennent à Porsche France. Les images enregistrées peuvent être utilisées en privé mais ne devront pas être transmises à des tiers.

Entre le feu vert de départ et la fin du régime de Parc Fermé de chaque session, les cartes-mémoire/clé USB stockant les données de la caméra pourront être retirées des voitures uniquement par un membre de l'organisation de la Porsche Carrera Cup France 2020. Toute dérogation à cette règle pourra entraîner une disqualification du meeting de la voiture et de son pilote.

Il est obligatoire que vos cartes-mémoires soient très facilement identifiable. Nous vous demandons donc d'apposer sur les cartes-mémoires au minimum le numéro de course de la voiture à laquelle celle-ci correspond afin de faciliter la collecte et l'identification des caméras embarquées lors d'incident de course.

Commentaires

Tout ce qui n'est pas expressément autorisé dans ce règlement est interdit. Les modifications permises ne doivent pas engendrer d'infraction ou non-respect du règlement. Toute modification autorisée doit servir le but auquel elle est destinée.

Tout ajout ou enlèvement de matière, traitement thermique ou chimique changeant les caractéristiques des pièces et/ou leur dimension est interdit. L'assemblage d'une pièce dans un sens différent ou à un autre emplacement que celui avec lequel la voiture a été initialement livrée est interdit.

En cas de désaccord concernant l'interprétation de cette réglementation, l'organisateur de la série décidera selon « le but essentiel de cette réglementation ».

De plus, les instances disciplinaires sportives de la FFSA sont compétentes. L'organisateur de la série, en concertation avec la FFSA, se réserve le droit de modifier et d'étendre cette réglementation.

Partie 3 - Annexes

Annexe 1 – Réglementation combinaison et broderies 2020*

Il est obligatoire de coudre ces broderies sur les combinaisons selon la réglementation et pendant la durée de l'épreuve. Les broderies des partenaires officiels de la Porsche Carrera Cup France seront mis d'office sur les combinaisons aux emplacements spécifiés dans cette réglementation.

Cette règle s'applique également aux pilotes invités par la Porsche Carrera Cup France. Les pilotes invités et remplaçants devront apposer ces broderies sur leur combinaison.

Concernant la couture des broderies sur les combinaisons approuvées FIA 8856-2000, les règles suivantes doivent être respectées :

- Des broderies cousues directement sur la combinaison doivent transpercer uniquement la couche extérieure. Les insignes doivent être ignifugés et conformes à ISO 15025 (NOMEX).
- Le fond des insignes doit être ignifuge et conforme à ISO 15025 (NOMEX). Le fil utilisé pour coudre les insignes doit être ignifuge et conforme à ISO 15025 (NOMEX).
- Il est interdit de coller à chaud les insignes ou publicités.
- Des broderies ou insignes non conformes à cette réglementation peuvent entraîner une révocation de l'homologation de la combinaison.

Les insignes obligatoires doivent respecter l'emplacement suivant :

A) Logo Porsche Carrera Cup France (Largeur 130 mm)

B) Logo Mobil 1 (Largeur 130 mm)

C) Logo Michelin

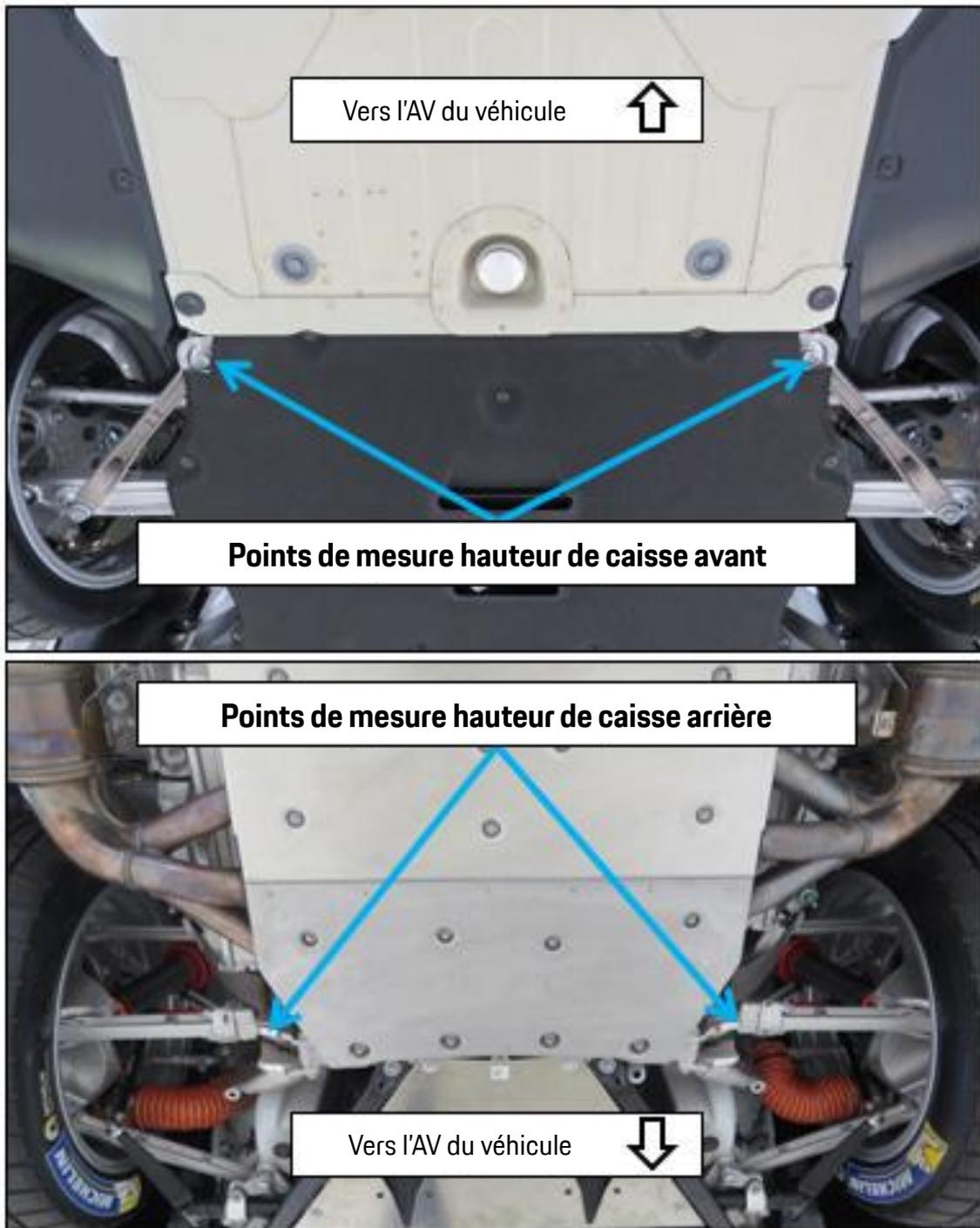
D) Logo pilote/Team (Largeur 130 mm)

E) Logo pilote/Team (Largeur 130 mm)

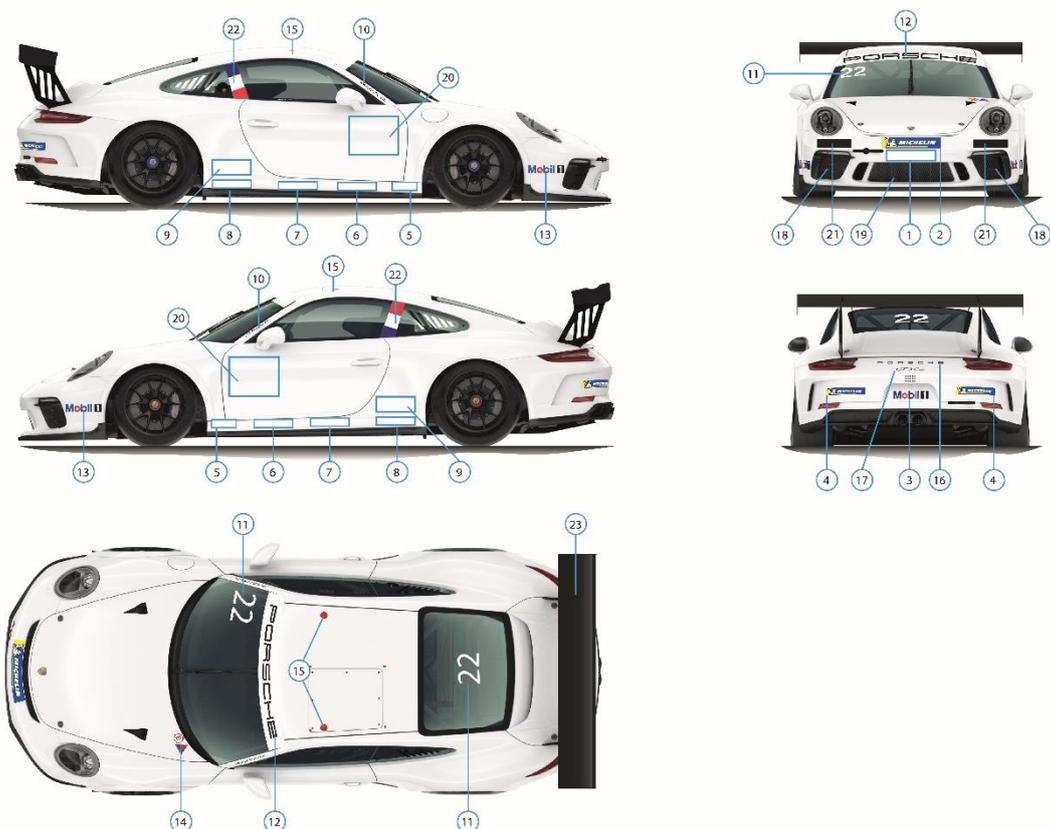


* Sous réserve d'amendements.

Annexe 2 – Garde au sol minimum, essieux AV et AR



Annexe 3 – Réglementation Stickers 2020



Porsche Carrera Cup France - Réglementation Stickers 2020

Nombre	Quantité	Taille (mm)	Couleur	Logo / Symbole	Emplacement
1	1	318 x 40	Noir ou blanc	Réservation PORSCHE	Pare choc avant
2	1	557 x 120	Logo Michelin Officiel	MICHELIN	Pare choc avant
3	1	290 x 70	Bleu-Blanc-Rouge ou Blanc	MOBIL 1	Pare choc arrière, apposé sur la plaque livrée
4	2	361 x 61	Logo Michelin Officiel	MICHELIN	Pare choc arrière droite et gauche
5	2			Réservation PORSCHE	Bas de caisse, gauche et droite
6	2		Logo Officiel	Sport & Plus	Bas de caisse, gauche et droite
7	2		Blanc ou Noir	Instagram Porsche France	Bas de caisse, gauche et droite
8	2		Logo Officiel	RS Magazine	Bas de caisse, gauche et droite
9	2	210 x 77	Blanc ou noir	BOSS	Zone latérale, gauche et droite
10	2		Noir ou blanc	www.porsche.fr	Montant de portière gauche et droit
11	2	220 height	Blanc	Numéro de course + Nom du Pilote	Pare-brise en haut à droite (côté opposé au pilote) + Pare brise arrière au centre
12	1	cut into shape		Porsche Logotype	Pare-brise
13	2	290 x 70	Bleu-Blanc-Rouge ou Blanc	MOBIL 1	Pare choc avant droite et gauche
14	1			Coupe circuit & extincteur	Capot avant gauche
15	2		Rond rouge avec contour blanc	Pastille d'indication du dispositif d'extraction	Toit
16	1		Noir ou blanc	Porsche Logotype	Capot arrière
17	1	477 x 45	Noir ou blanc	GT3 Cup	Capot arrière
18	2		Noir	Masquage uniquement autorisé lorsque le radiateur central a déjà été complètement masqué, veuillez-vous référer au manuel technique	Grille de radiateur latéral, gauche et droite
19	1		Fond noir, logo blanc	Logo Team uniquement. Aucun autre marquage autorisé	Grille radiateur central
20	2	359 x 250	Fond blanc avec contour noir	Plaque numéro + Numéro de départ	Portière droite et gauche
21	2	318 x 40	Noir ou blanc	TAG HEUER	Zone située sous les phares
22	2		Couleurs officielles	Drapeau nationalité	Montant portière droit et gauche
23	1	cut into shape		Porsche Logotype	Aileron

Veillez noter :

Les autocollants obligatoires sont à retirer auprès de la Porsche Carrera Cup France.
L'espace minimum entre les différents autocollants est de 30 mm.

Si les positions 1, 6, 7, 8 ne sont pas utilisées par la Porsche Cup France, elles seront disponibles pour les équipes avec l'autorisation écrite de la Porsche Carrera Cup France.

Tous les emplacements dans la ligne de vue des caméras embarquées, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, sont réservés pour la Porsche Carrera Cup France et ne peuvent être utilisés par les équipes (sauf autorisation préalable écrite).

Seul un logo du Team, en blanc obligatoirement, ne pourra être apposé sur la grille de protection du radiateur central.

Obligation d'exclusivité :

Il est interdit de faire de la publicité pour des concurrents de Porsche AG, de la Porsche Carrera Cup France et/ou des partenaires officiels de la série.

Les règles suivantes s'appliquent à l'obligation d'exclusivité des partenaires de Porsche AG (en ce qui concerne l'industrie ou la gamme d'un fabricant) :

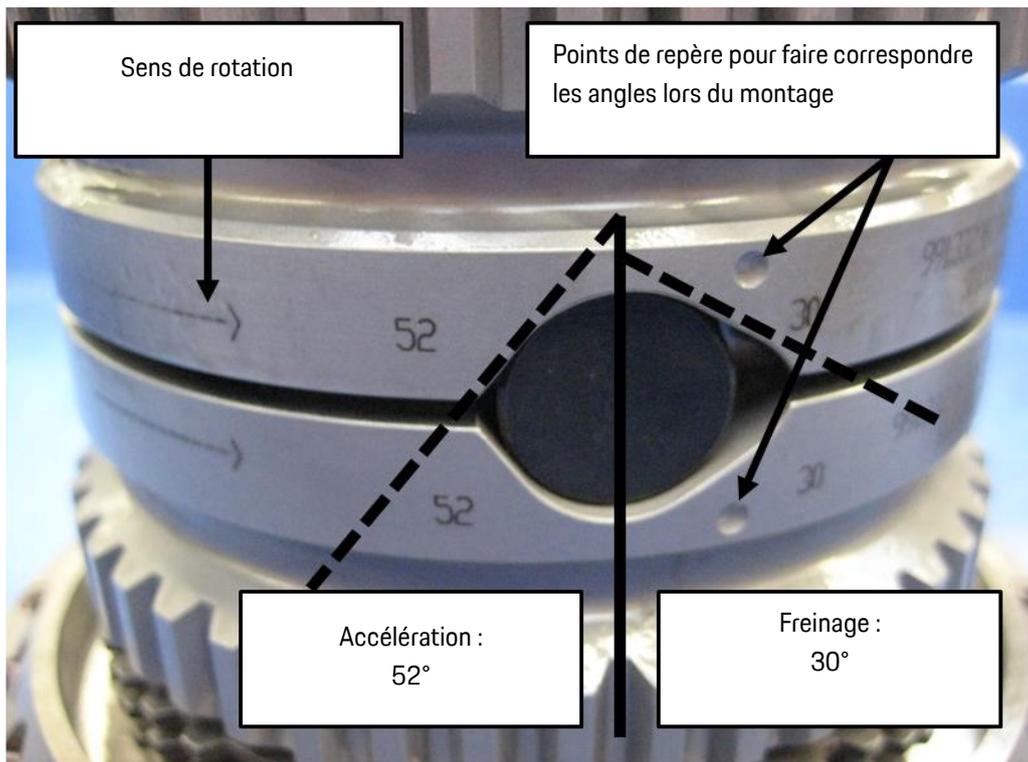
- Mobil 1, est le partenaire exclusif de Porsche AG pour les lubrifiants. Il est interdit de communiquer ou de faire de la publicité pour les concurrents de Mobil 1 lubrifiants.
- Les équipes peuvent faire de la publicité pour d'autres marques de carburant, à condition de respecter les conditions suivantes selon la volonté de l'organisation de la Porsche Carrera Cup France :
 - o L'identification du carburant doit être distincte de la marque, e.g. "V-Power" ou "Ultimate".
 - o Une équipe avec un maximum de 4 véhicules peut communiquer ou faire de la publicité pour une marque de carburant. La date de signature du contrat est fondamentale.
- En général il n'y aura pas d'exception pour les partenaires d'exclusif 1.

Une exception peut être accordée aux partenaires d'exclusivité 2 sur demande écrite pour une seule catégorie de produit, avec une seule exception par équipe.

La classification d'exclusivités 1 et 2 sera définie individuellement, par partenaire, et publiée séparément dans une liste. Pour toute autre question ou besoin de renseignement, veuillez contacter la Porsche Carrera Cup France.

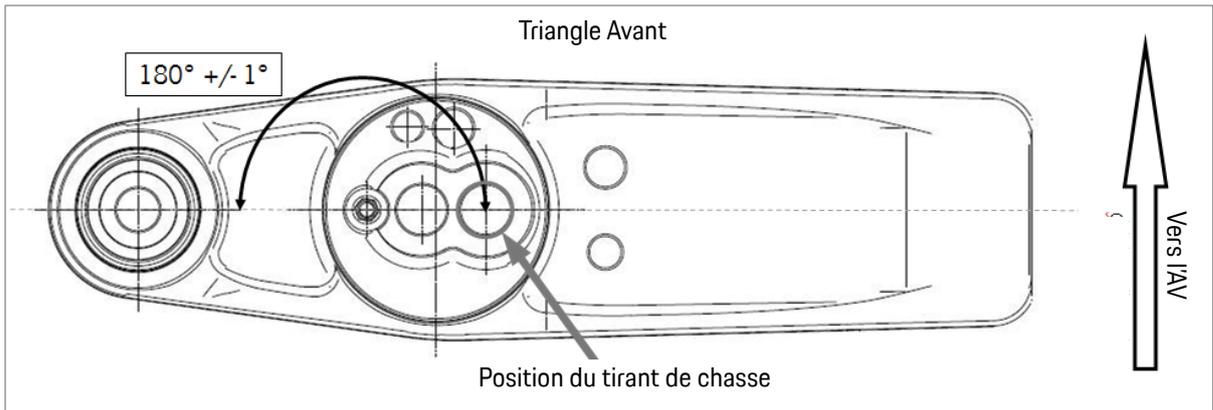
Pendant la saison, les partenaires des équipes peuvent être exemptés de cette règle si les partenaires officiels de la série n'ont pas été annoncés avant le 15.03.2020. Des informations concernant le statut actuel peuvent être demandées à l'organisation Porsche Carrera Cup France.

Annexe 4 – Différentiel autobloquant, angle de rampe

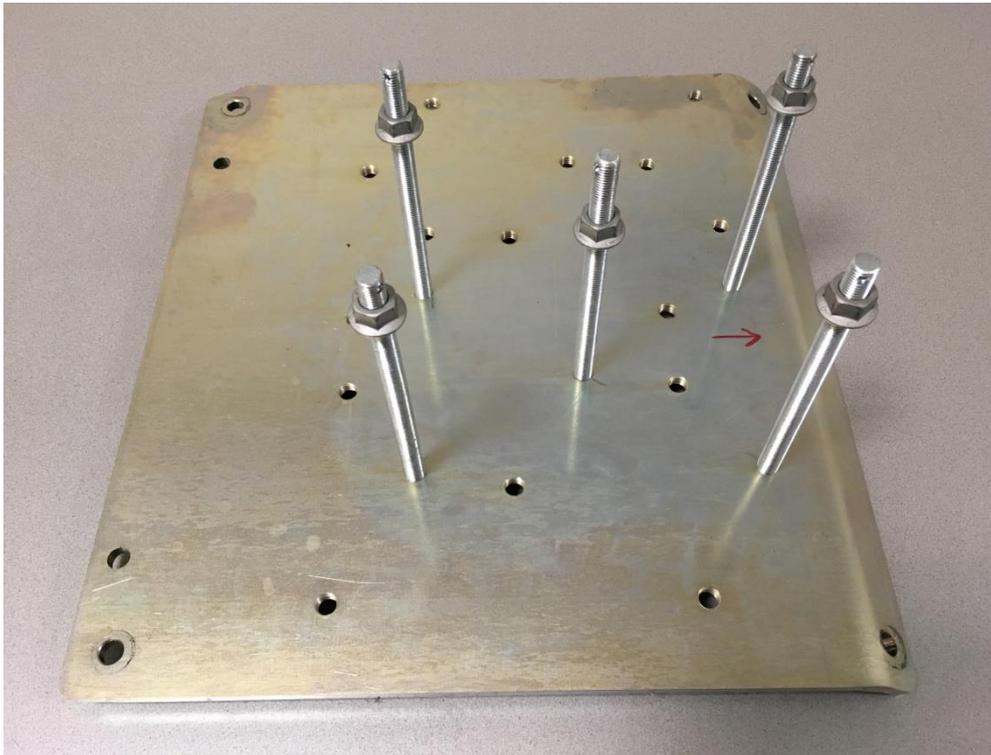


Rondelle Belleville Calle d'appui
Plateau presseur Disque de friction Plateau presseur Disque de friction Plateau presseur Disque de friction
Coquille Coquille
Disque de friction Plateau presseur Disque de friction Plateau presseur Disque de friction Plateau presseur
Calle d'appui Rondelle Belleville

Annexe 5 – Triangle



Annexe 6 – Lest



Annexe 7 – Protection sous-caisse

991.504.601.8A : non-autorisé



991.504.601.8B : autorisé

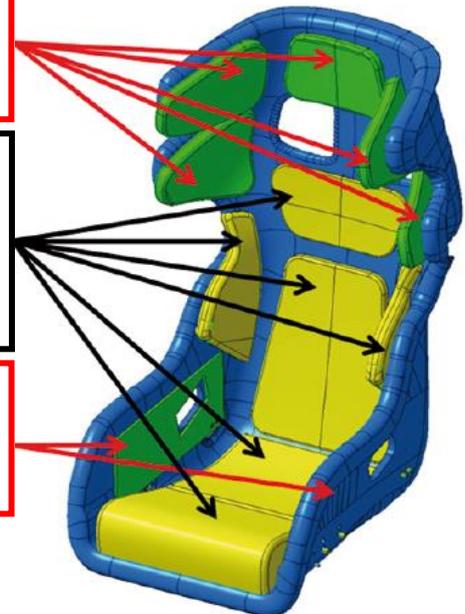


Annexe 8 – Mousses de siège

Sujet à homologation : 5 mousses de siège, ne doivent pas être modifiées, retirées ou garnies. Disponibles en 3 tailles.

Non-sujet à homologation : 6 mousses de siège, peuvent être modifiées, retirées ou garnies ainsi que remplacées par un insert en mousse. Disponible en 3 tailles.

Sujet à homologation : 2 mousses de siège, ne doivent pas être modifiées ou retirées. Garniture autorisée.



Annexe 9 – Identification des parebrises originaux Porsche

Tous les parebrises Porsche d'origine peuvent être identifiés par le logo Porsche (visible dans le carré rouge de la photo ci-dessous), indépendamment de leur numéro de pièce.



Annexe 10 – Contacts

Porsche France :

Christille Cudennec
Responsable Service Produit et Motorsport
Porsche France
25/29, quai Aulagnier
92600 ASNIERES-SUR-SEINE
Tél : + 33 (0) 1 57 65 89 79
Mail : christille.cudennec@porsche.fr

Paul Mengel
Responsable Comptabilité et Trésorerie
Porsche France
25/29, quai Aulagnier
92600 ASNIERES-SUR-SEINE
Tél : + 33 (0) 1 57 65 89 04
Mail : paul.mengel@porsche.fr

ORECA :

Laurie Gautier
Responsable Porsche Carrera Cup France
Siège Social Signes
83030 Toulon
Tél : + 33 (0) 4 94 88 98 21
Mob : + 33 (0) 6 04 59 47 37
Fax : + 33 (0) 4 94 32 80 24
Mail : lgautier@oreca.fr

Corentin Compain
Coordinateur Porsche Carrera Cup France
Siège Social Signes
83030 Toulon
Tél : + 33 (0) 4 94 88 98 29
Mob : + 33 (0) 6 19 18 12 39
Mail : ccompain@oreca.fr

Benjamin GAUCHET
Responsable Technique Porsche Carrera Cup France
Tél : +33 (0) 6 45 07 58 76
Mail : bgauchet.ext@oreca.fr

ORECA à Magny Cours :

Alain SAUVAGERE
Département Moteur- Responsable de l'atelier Boite/Moteur
Groupe ORECA
Technopole du Circuit
58470 Magny Cours
Tél : + 33 (0) 3 86 21 08 06
Fax : + 33 (0) 3 86 21 08 02
Mail : a.sauvagere@oreca-magnycours.fr

Benjamin CHEVILLARD
Responsable pièces détachées
Groupe ORECA
Technopole du Circuit
58470 Magny Cours
Tél: + 33 (0) 3 86 21 86 10
Fax: + 33 (0) 3 86 21 08 02
Mail: b.chevillard@oreca-magnycours.fr

FFSA :

André OLIVIER
Commissaire Technique FFSA
Tél : + 33 (0) 6 79 14 11 42
Mail : andre.olivier9@wanadoo.fr

Michelin :

François DOUZON
Auvergne Pneumatiques
Tél : +33 (0) 4 73 24 24 24
Mobile : + 33 (0) 6 37 38 50 89
Mail : f.douzon@auvergnepneumatiques.com

Edition Juillet 2020