

REGLEMENTATION GENERALE RALLYCROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. OFFICIELS
- 1.2. HORAIRES
- 1.3. VERIFICATIONS

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1 ENGAGEMENTS
- 3.2. EQUIPAGES

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. VOITURES ADMISES
- 4.2. EQUIPEMENTS PILOTES
- 4.3. TRANSPONDEURS
- 4.4. NUMEROS DE COURSE
- 4.6. RADIOS

ARTICLE 5. PUBLICITE**ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES**

- 6.1. PARCOURS
- 6.2. DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES
- 6.4. TABLEAUX D’AFFICHAGE
- 6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS
- 6.6. MOYENS D’ENTRETIEN DE LA PISTE
- 6.7. SECURITE

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS

- 7.1. BRIEFING
- 7.2. ESSAIS
- 7.3. COURSE
- 7.4. ARRET DE COURSE
- 7.5. DEPARTS ET DEPARTS ANTICIPES
- 7.6. VARIANTE DE PARCOURS

ARTICLE 8. PENALITES

- 8.1. RECAPITULATIF DES PENALITES

ARTICLE 9. CLASSEMENT**ARTICLE 10. PRIX****ANNEXE 1****ANNEXE 2**

Les compétitions de Rallycross sont inscrites au calendrier national de la FFSA et/ou au calendrier international de la FIA.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour sa compétition. Ce règlement devra être conforme au règlement particulier type établi par la FFSA et/ou la FIA.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

La liste des officiels ayant donné par écrit leur accord à l'organisateur figurera dans le règlement particulier de la compétition.

Cette liste devra être validée par le Directeur de Course désigné responsable de l'épreuve. Son accord devra être joint à la demande de permis d'organiser formulée par l'organisateur à la FFSA.

La liste des Officiels sera composée au minimum de :

- 1 Observateur désigné par la FFSA et/ou la FIA suivant les cas,
- 3 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président,
- 2 Directeurs de Course circuit terre dont 1 responsable de l'épreuve,
- 1 Directeur de Course adjoint,
- 1 adjoint à la Direction de Course en charge des départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course en charge des arrivées,
- 1 adjoint à la Direction de Course (ou chef de poste) en charge de la publicité,
- 1 adjoint à la Direction de Course (ou chef de poste) en charge de la grille de départ,
- 1 juge de faits, (Directeur de Course, Commissaire Sportif ou Commissaire Chef de poste),
- 3 chargés des relations avec les concurrents, (licence de commissaire sportif ou de directeur de course),
- 2 Commissaires chargés d'organiser la pré-grille,
- 1 responsable des commissaires techniques,
- 1 commissaire technique adjoint,
- 4 Commissaires Techniques minimum pour l'ensemble des catégories
- 1 personne responsable en charge des vérifications administratives,
- 1 responsable de l'organisation pour la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 2 médecins (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable chargé des classements informatiques
- 2 chronométreurs licenciés dont un C.

Dans le cadre de l'épreuve pour laquelle ils sont désignés, les commissaires sportifs disposent d'une autorité absolue pour faire respecter les règlements applicables. A ce titre, ils devront régler toute question qui pourrait surgir à l'occasion d'une épreuve sous réserve des droits d'appel prévus.

1.2. HORAIRES

Ordre de passage des catégories obligatoire pour toutes les compétitions.

Des essais libres aux ½ finales incluses :

- Division 4,
- Division 3,
- Twingo,
- **Division 5,**
- Super 1600,
- Supercar,

Pour les finales :

- **Division 4,**
- **Division 3,**
- **Supercar Challenge,**
- **Twingo,**
- **Division 5,**
- **Super 1600,**
- **Supercar.**

Les horaires ci-dessous pourront être adaptés en fonction du nombre de concurrents et des conditions climatiques, dans le respect de la chronologie ci-dessous :

Vendredi

Vérifications administratives et techniques de 16h à **20h00**

1^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs **au plus tard 30 minutes**

après la clôture des vérifications administratives & techniques ou en fonction des horaires de l'épreuve

Briefing obligatoire 19h15

Accès exclusivement réservé aux seuls pilotes, tuteurs, officiels et concurrents engagés à la compétition

Un briefing pour les pilotes de la Coupe de France Féminine sera organisé le vendredi à 18h30 ou le samedi matin à 8h30.

Publication de la liste des admis aux essais **à l'issue de la 1^{ère} réunion**
du collège des commissaires sportifs

Samedi

Essais (libres, **qualificatifs**) de 8h00 à 12h30

1^{ère} et 2^{ème} manches qualificatives à partir de 14h00

Dimanche

Les horaires des manches qualificatives pourront être adaptées en fonction du nombre de concurrents et des conditions climatiques.

3^{ème} et 4^{ème} manches qualificatives à partir de 8h00

½ finales et finales à partir de 14h00

Affichage 15 minutes après la fin de chaque finale

Podium d'arrivée 15 minutes après la fin de la dernière finale
Fin de l'épreuve maximum 20h00

1.3. VERIFICATIONS

Au cas où un concurrent / pilote serait dans l'incapacité de se présenter aux vérifications administratives et/ou techniques obligatoires, il devra introduire au plus tôt une demande écrite de dérogation auprès du Collège des Commissaires Sportifs pour appréciation.

En cas d'accord, un lieu et une heure seront spécifiés en accord avec le Directeur de Course.

Le Collège des Commissaires Sportifs ne devra en aucun cas motiver un refus autrement qu'en se référant à l'article de la réglementation applicable.

1.3.1. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Le lieu, la date et l'heure des vérifications seront précisés au règlement particulier.

Si les concurrents/pilotes ne peuvent être présents lors des vérifications, ils pourront se faire représenter.

Documents **exigés**:

Les originaux des documents suivants devront être présentés par le concurrent ou le pilote ou son représentant :

- Licence **au format physique obligatoire. En cas de licence dématérialisée uniquement, il incombera au concurrent ou pilote d'apporter la preuve de la validité de sa licence au moment du contrôle.**
- Pièce d'identité du concurrent ou du pilote,
- Passeport technique **de la voiture dûment complété et à jour** pour les concurrents/pilotes français ; document équivalent pour les concurrents/pilotes étrangers.

La personne en charge des vérifications administratives devra remettre au concurrent une fiche de liaison lui permettant de se présenter aux vérifications techniques dans le délai indiqué sur celle-ci.

1.3.2. VERIFICATIONS TECHNIQUES PRELIMINAIRES

Les concurrents s'engagent à présenter une voiture conforme à la réglementation technique. Ces vérifications porteront **principalement** sur la sécurité. Le départ sera refusé à toute voiture non conforme pour raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

Chaque concurrent devra déclarer le carburant que sa voiture utilise durant l'épreuve :

- **Essence : Conformément à l'Article 252-9.1 (dont SP98)**
- **Essence : jusqu'à 30% d'éthanol**
- **Diesel : Conformément à l'Article 252-9.2**
- **Taux d'éthanol ou méthanol supérieur à 30%**
- **Autres carburants à préciser**

Le lieu, la date et l'horaire des vérifications seront précisés au règlement particulier. Il est obligatoire d'organiser les vérifications administratives et techniques en même temps et à proximité immédiate.

Un retard de présentation de la voiture aux vérifications techniques jusqu'à 30 minutes après l'heure indiquée sur les horaires de passage sera pénalisé d'une amende de 15 €.

Un retard de présentation de la voiture aux vérifications techniques de plus de 30 minutes après l'heure indiquée sur les horaires de passage sera pénalisé par une amende de 100 €.

Les concurrents/pilotes auront la possibilité de faire établir un passeport technique en dehors des horaires des vérifications techniques à condition de prévenir l'organisateur et le commissaire technique responsable au moment de son engagement.

Les concurrents/pilotes auront la possibilité de réaliser des contrôles libres de bruit et de poids

Les horaires **de passage** devront être affichés au local technique ainsi qu'au tableau d'affichage officiel, dès l'ouverture des vérifications.

1.3.3. VERIFICATIONS TECHNIQUES EN COURS DE COMPETITION

Des contrôles complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment **de la compétition**. Le pilote convoqué par la Direction de Course est tenu de présenter sa voiture immédiatement, **ou à l'heure mentionnée sur la convocation**, au contrôle technique. Les contrôles sont décidés par le Collège des Commissaires Sportifs ou par le Directeur de Course après approbation du Collège.

Si le pilote refuse de présenter sa voiture, le collège des commissaires sportifs prononcera sa disqualification.

Si les commissaires techniques constatent une non-conformité technique, un rapport sera établi et transmis à la Direction de Course qui le transmettra au collège des commissaires sportifs. Sur la base de celui-ci, si le collège juge qu'il y a eu intention de frauder, et après avoir entendu le pilote, une disqualification de la manche, voire de la compétition sera prononcée.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1 ENGAGEMENTS

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande d'engagement devra être parfaitement remplie sans omission ou fausse déclaration et ne sera prise en compte que si elle est accompagnée des droits d'engagement ainsi que du plan détaillé (vue de dessus) de la structure avec les dimensions précises et le sens de sortie du ou des véhicules (s).

Les droits d'engagement seront doublés pour les concurrents qui n'accepteront pas la publicité de l'organisateur. Chaque infraction constatée sera pénalisée.

Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications **administratives**, le concurrent pourra remplacer la voiture engagée par une autre de la même catégorie.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications **techniques**, la voiture engagée ne correspond pas à la catégorie dans laquelle elle a été engagée, cette voiture pourra être mutée dans une autre catégorie sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Par le fait d'apposer sa signature sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de son équipe se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International de la FIA, ainsi qu'aux dispositions des règlements de la FFSA et de la FIA **de l'année en cours**.

Il appartient à tout concurrent de vérifier sur le site de chaque organisateur qu'il figure bien sur la liste des engagés. Dans le cas contraire et au plus tard le lundi précédant la compétition, il devra téléphoner à la personne désignée responsable de la gestion des engagements, pour s'assurer de la validité de son

engagement. Pour les compétitions du Championnat et de la Coupe de France de Rallycross, cette personne est désignée par le promoteur. Pour les compétitions hors Championnat et Coupe de France, cette personne pourra être désignée par l'organisateur administratif.

Le nombre maximum **de pilotes autorisés à prendre part** aux essais est libre dans la limite du respect du timing.

Le montant des droits d'engagement est fixé à 450 € maximum par catégorie.

En cas de non-participation à une compétition, il appartient au pilote concerné d'annuler par écrit son engagement auprès de l'organisateur (e-mail, courrier, etc.), au plus tard le mercredi à minuit (cachet de la poste faisant foi) de la semaine précédant la semaine de chaque compétition.

3.1.3. LAISSEZ-PASSER

6 laissez-passer seront attribués à chaque pilote régulièrement engagé. (Voir ventilation ci-dessous) :

- 1 pilote
- 2 mécaniciens accès pré-grille
- 3 accompagnants

Il est demandé au **promoteur** de prévoir des bracelets **pour les pilotes, les mécaniciens et les accompagnants** et des brassards **pour les mécaniciens**. Dans ce cas, il y a obligation de porter **les bracelets** au poignet pour **tous et les brassards** au bras pour les mécaniciens.

Pour les compétitions du Championnat de France et de la Coupe de France, sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du Championnat de France.

3.2. EQUIPAGES

Une voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote.

3.2.1. LICENCES

(Voir Réglementation des Licences).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures correspondant aux règlements techniques du Rallycross, réparties comme suit : Supercar, Super 1600, Division 3, Division 4, **Division 5** (RENAULT Clio RX) et RENAULT Twingo, chaque catégorie courant séparément.

4.1.1. SUPERCAR

Voitures de Tourisme à 4 roues motrices, homologuées en Groupe A/N et conformes aux Articles 251 à 255 de l'Annexe J – Groupe A du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours. Les modifications énumérées dans les Articles 2 et 3 du règlement technique Rallycross sont autorisées. Les voitures doivent être des modèles fermés à toit rigide et non décapotables.

4.1.2. SUPER 1600

Voitures de Tourisme à traction avant, homologuées en Groupe A/N, conformes aux Articles 251 à 255 de l'Annexe J - Groupe A du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours. Les modifications énumérées dans les Articles 2 et 3 du règlement technique Rallycross sont autorisées. Les voitures doivent être des modèles fermés à toit rigide et non décapotables. La cylindrée maximum autorisée est de 1600cm³.

4.1.3. SUPERCAR ET SUPER 1600

Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation, visant à exclure certaines évolutions, les voitures des Groupes A et N sont autorisées, pour une période supplémentaire de **huit** ans après l'expiration de leur homologation, à participer au Championnat à condition que :

- les documents d'homologation de la FIA soient présentés lors des vérifications administratives et techniques ;
- les voitures soient conformes au Règlement Technique (Annexe J du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours) en vigueur à la date de l'expiration de leur homologation et soient en état de participer ;
- pour les voitures de Supercar, la taille des brides du turbo et le poids minimal soient ceux en vigueur ;
- pour tous les autres aspects, la voiture soit conforme aux règlements en vigueur.

4.1.4. DIVISION 3

Voitures à 4 roues motrices du groupe T3F Rallycross ; les modifications énumérées aux articles 2 et 12 du Règlement Technique Rallycross sont autorisées.

Depuis 2006, seules les voitures construites sur la base d'un modèle dont la première commercialisation a été faite moins de 15 ans avant le début de la saison, sont admises.

4.1.5. DIVISION 4

Voitures en conformité avec le règlement F2000 (application au 12/09/2022) en vigueur ; les modifications énumérées aux articles 2 et 13 du Règlement Technique Rallycross étant autorisées.

Seules les voitures à moteur atmosphérique d'une cylindrée maximum de 2000 cm³ sont admises en Rallycross.

Depuis 2020, seules les voitures construites sur la base d'un modèle dont la première commercialisation a été faite moins de 17 ans avant le début de la saison sont admises.

4.1.6. DIVISION 5

Voitures RENAULT CLIO RX conformes au Règlement Technique de la Clio RX.

4.1.7. RENAULT TWINGO

Voitures RENAULT TWINGO conformes au Règlement Technique de la Coupe de France FFSA Féminine de Rallycross.

4.2. EQUIPEMENTS PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.3. TRANSPONDEURS

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur reconnu par le prestataire en charge du chronométrage.

Chaque pilote est responsable du bon fonctionnement de son transpondeur.

Sa présence est obligatoire. Il devra être correctement installé et fonctionner dès les essais libres officiels.

En cas d'absence d'installation ou de non-fonctionnement, les pénalités suivantes seront appliquées :

- **1^{ère} infraction : avertissement et mise en conformité immédiate avant de pouvoir prendre part à toute autre session.**
- **2^{ème} infraction : pénalité de 5 secondes ajoutées au dernier temps de la session concernée et mise en conformité immédiate avant de pouvoir prendre part à toute session.**

Si cette infraction survient lors des deuxièmes essais libres officiels, la pénalité sera appliquée sur le résultat des essais qualificatifs. Le meilleur temps au tour sera effacé et le pilote devra se mettre en conformité avant de pouvoir prendre part à toute autre session.

Le transpondeur devra être installé conformément aux préconisations figurant sur la fiche technique établie par le prestataire ou à défaut, dans la largeur du passage de roue avant droit.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Dans chaque catégorie, les pilotes se verront attribuer, s'ils le souhaitent, le numéro correspondant à leur classement du Championnat de l'année précédente. Si un pilote ne participe pas, ou s'il ne souhaite pas conserver le numéro correspondant à son classement, ledit numéro ne sera pas attribué et restera libre dans la limite des 10 premiers numéros.

Seuls le nom et le numéro du pilote pourront figurer sur les glaces latérales arrière.

Ils seront attribués comme suit :

- De 1 à 99Supercar
- De 101 à 199Super 1600
- De 201 à 249**Division 5**
- De 251 à 299Twingo de la Coupe de France féminine FFSA de Rallycross
- De 301 à 399Division 3
- De 401 à 499Division 4

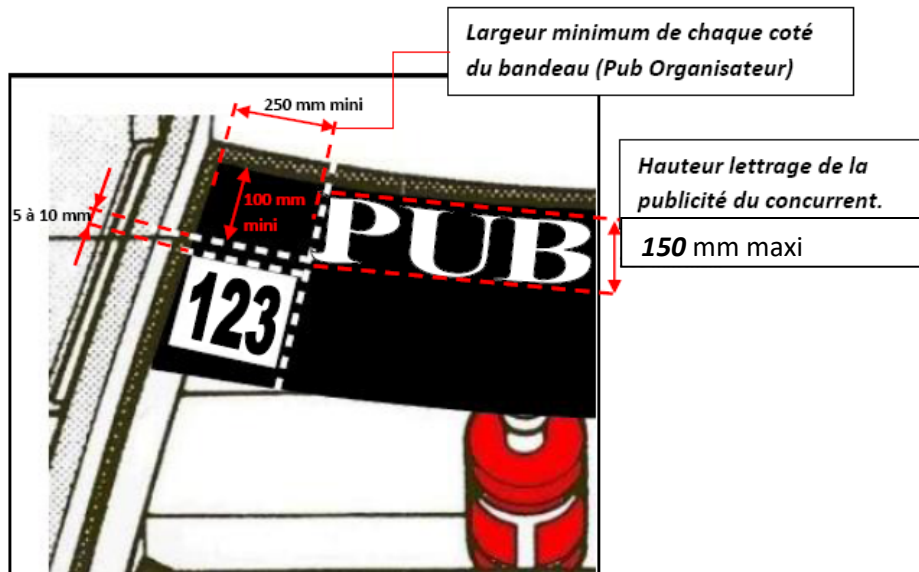
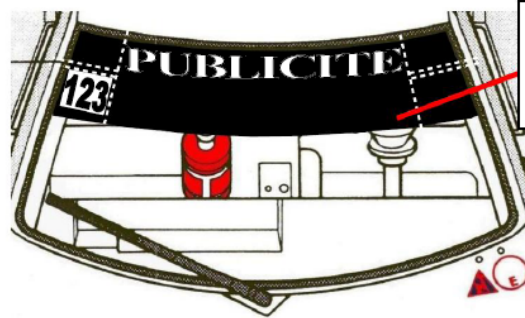
4.4.1. BANDEAUX PARE-BRISE

La hauteur totale du bandeau de pare-brise ne doit pas excéder 350 mm.

Un bandeau publicitaire d'une seule ligne dont la hauteur ne sera pas supérieure à 200 mm pourra être apposé sur le pare-soleil à la limite haute du pare-brise (limite pare-brise/carrosserie).

Deux espaces de publicité (250x150) au profit de l'organisateur, devront être laissés libres au-dessus du pare-brise, sur le toit, dans les angles, à l'avant.

Côté droit de la voiture avec un espace de 5 à 10 mm sera apposée la plaque d'identification (numéro de course) fournie par l'organisateur (210 x 140).



4.6. RADIOS

Les radios ou tout autre système de communication sont autorisés.

Nota : Les radios ou tout autre système de communication sont interdits en Coupe de France Féminine.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de la compétition ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications administratives.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits tout-terrain, en application des articles R331-18 à R331-45-1 du code du sport, devront être respectées.

Les compétitions se déroulent sur des circuits partiellement revêtus, agréés par la FFSA. La situation, le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différents emplacements devront être annexés au règlement particulier.

Il ne peut y avoir à la même date aucun Rallycross à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'un Rallycross inscrit au calendrier des Championnats et Coupes de France de Rallycross.

6.2. DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

6.2.1. La signalisation par drapeaux et/ou par feux sera conforme aux annexes L, O et H du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours.

Toutefois :

- Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires de piste en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau noir sera présenté à un pilote si deux tours ou plus restent à effectuer lors d'une manche qualificative, ½ finale ou finale au moment où le drapeau noir doit être présenté. Ce drapeau doit être présenté au pilote concerné pendant deux tours. Si un pilote se voit présenter un drapeau noir il devra se diriger directement à l'emplacement spécifié au règlement particulier de l'épreuve ou lors du briefing.

Dans le cas où un drapeau noir ne peut pas être présenté, ce cas sera à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs.

6.2.2. Le drapeau jaune sera présenté à un poste seulement, immédiatement avant l'accident obstacle. Un drapeau jaune sera présenté pendant 2 tours maximum pour le même incident. Deux drapeaux jaunes seront agités si l'incident s'est produit sur la trajectoire de course. Après la présentation du drapeau jaune, il est interdit aux pilotes de dépasser avant qu'ils n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté.

6.2.3. Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.

6.2.4. Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires de piste et de la Direction de Course.

6.2.5. Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites de la piste doit s'arrêter et il ne peut rejoindre la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire de piste ou à défaut de commissaire de piste, en toute sécurité.

Des marqueurs (pneus, quilles, ...) pourront être utilisés pour délimiter la piste.

Au niveau des cordes qui font l'objet d'un non-respect récurrent des limites de la route de course, l'organisateur devra mettre en place un dispositif conforme à l'article 3.3.5 des "Directives pour la construction et la sécurité des circuits d'Auto-Cross et de Rallycross" de la FIA de l'année en cours : piles de pneus en configuration triangulaire (0,8 m à 1 m de hauteur), tous boulonnés conformément aux RTS (planche E) et recouverts par une bande transporteuse sur toute la hauteur ou balises de jalonnement (0,75 m de haut, flexibles et souples).

Concernant les compétitions du Championnat de France et de la Coupe de France de Rallycross, ce dispositif sera positionné sur chaque circuit, juste derrière les vibreurs, aux emplacements définis par les RTS.

S'il le juge nécessaire, le Directeur de Course pourra faire modifier le nombre et la position des marqueurs.

S'agissant des compétitions hors Championnat et Coupe de France de Rallycross, le dispositif peut être implanté par l'organisateur en accord avec le Directeur de Course.

Tout contact, déplacement ou franchissement d'un marqueur sera pénalisé :

- **Pendant les essais libres : avertissement.**
- **Pendant les essais qualificatifs :**
 - **1^{ère} fois : retrait du temps du tour lors duquel l'infraction s'est produite.**
 - **Récidive : retrait de tous les temps.**
- **A partir de la première manche qualificative et jusqu'à la finale :**
 - **1^{ère} fois : avertissement.**
 - **2^{ème} fois : pénalité de 5 secondes.**
 - **3^{ème} fois : pénalité de 10 secondes.**
 - **Récidive : transmission au collège des commissaires sportifs.**

Tout au long de l'épreuve, un historique des pénalités appliquées sera tenu par le Directeur de Course et le Président du collège des commissaires sportifs.

6.2.6. Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste.

6.2.7. Les poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.

6.2.8. Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du Directeur de Course, pour des circonstances particulières et en présence d'un Commissaire Technique.

6.2.9. Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.

6.2.10. Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires de piste.

6.2.11. Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires de piste ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires de piste ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.

6.2.12. Tout concurrent dans l'incapacité de participer à une manche, ½ finale ou finale doit avertir le Directeur de Course sous peine de pénalités.

6.2.13. Tout pilote qui abandonne la compétition doit le déclarer dans les plus brefs délais. Il doit officialiser son abandon en complétant le formulaire d'abandon qui lui sera remis lors des vérifications administratives. Il doit remettre ce formulaire dûment complété, daté et signé au chargé des relations avec les concurrents qui se trouve en Direction de Course. Ce dernier présentera le formulaire au Collège des Commissaires Sportifs qui, après concertation avec le Directeur de Course, autorisera ou pas le concurrent/pilote à quitter le circuit. Une copie du formulaire sera distribuée au Directeur de Course et au responsable du chronométrage.

6.3. Le pilote est responsable des agissements de son équipe et de ce fait il peut encourir des sanctions, y compris sportives.

6.4. DOCUMENTS ET TABLEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL

6.4.1. DOCUMENTS

- La liste des autorisés à prendre part aux essais sera signée par le collègue des commissaires sportifs.
- Le classement général provisoire de chaque session sera signé par le responsable du chronométrage et contre-signé par le Directeur de Course dès la fin desdites sessions.
- Le classement général provisoire de chaque session sera officialisé par le collègue des commissaires sportifs après traitement des rapports sportifs et/ou techniques et à l’échéance de tous les délais de réclamation et d’appel applicables.
- L’ordre de passage de la 1^{ère} manche sera signé par le responsable du chronométrage et contre-signé par le Directeur de Course.
- La composition des grilles des ½ finales et des finales seront signées par le responsable du chronométrage et contre-signées par le Directeur de Course.

6.4.2 TABLEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL

Le règlement particulier, les horaires et la liste des engagés seront affichés par l’organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications administratives et/ou techniques.

Le règlement particulier restera affiché, visible et lisible à tout moment de l’épreuve.

Tous les documents signés par le Directeur de Course et le collègue des commissaires sportifs seront affichés par l’organisateur dans les plus brefs délais, à savoir :

- la liste des autorisés à prendre part aux essais,
- tous les classements(provisaires et définitifs),
- les ordres de départ de la 1^{ère} manche de toutes les catégories,
- les grilles de départ des ½ finales et finales de toutes les catégories,
- les additifs,
- les décisions.

Les convocations ne seront pas affichées.

Toutes les informations portées sur le tableau d’affichage officiel seront éventuellement disponibles de façon virtuelle (application de messagerie instantanée, serveur de résultats ou autre).

En cas d’affichage sur le tableau d’affichage officiel et sur le tableau d’affichage virtuel, l’heure de publication sur le tableau d’affichage officiel prévaudra.

Il est de la responsabilité des concurrents et des pilotes de prendre connaissance des documents officiels affichés sur le tableau d’affichage officiel et ce à tout moment de l’épreuve.

En cas de doute, les documents affichés sur le tableau d’affichage officiel feront foi.

6.5. REUNIONS

6.5.1 REUNIONS OFFICIELLES

- 1^{ère} Réunion officielle
La date, l’heure et le lieu de la première réunion officielle seront précisés au règlement particulier.
Elle aura lieu au plus tard 1h après la fin des vérifications administratives et/ou techniques.

- **Réunions en cours d'épreuve**
D'autres réunions auront lieu juste après les essais libres et qualificatifs et après les manches qualificatives.

Si nécessaire, à tout autre moment de l'épreuve le collège des commissaires sportifs sollicitera la réunion des officiels.

Ces réunions seront organisées par le Président du collège des commissaires sportifs.

L'heure et le lieu ainsi que l'ordre du jour des réunions feront l'objet d'une invitation rédigée sous la responsabilité du Président du Collège.

Un Procès-Verbal sera rédigé à l'issue de ces réunions officielles. Celui-ci sera soumis aux participants aux réunions pour approbation.

Assisteront à ces réunions :

- **les membres du Collège (et leur Secrétaire),**
- **le Directeur de Course (qui pourra inviter ses adjoints si nécessaire),**
- **le Délégué Technique (qui pourra inviter ses adjoints si nécessaire),**
- **le représentant des CRAC's,**
- **l'observateur de la FFSA.**

6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

6.6.1. Les pistes devront obligatoirement recevoir un traitement efficace avec un produit anti-poussière, l'arrosage le jour de la course n'étant pas considéré comme un traitement efficace. Ce traitement doit être appliqué tous les jours pendant la semaine qui précède la compétition.

Pendant la compétition, la piste doit être maintenue en état de telle façon que les pilotes puissent avoir une bonne vision. L'arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre du Directeur de Course.

6.6.2. Des engins d'entretien et de remise en état de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, niveleuse, etc...

Une balayeuse avec balayage/aspiration des poussières est obligatoire.

6.6.3. Des moyens de liaison (radios, téléphones...) entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef, le service de dépannage et les chargés des relations avec les concurrents sont obligatoires. Les services qui dépendent de l'organisation générale doivent avoir une fréquence radio différente que celle de la direction de course.

6.7. SECURITE

6.7.1. PADDOCKS

Responsable de la sécurité

Il sera nommé par l'organisateur et sera chargé de toutes les questions de sécurité. Il sera disponible et joignable par radio et par téléphone pendant toute la durée de la compétition.

Espaces

Chaque concurrent devra obligatoirement joindre à son engagement un plan détaillé (vue de dessus) de la structure avec les dimensions précises, sens de sortie du ou des véhicule (s).

(En cas de changement de structure en cours de saison, un nouveau plan détaillé devra être adressé aux organisateurs.)

Une attention particulière devra être portée sur la qualité, propreté et décoration de celle-ci.

Il lui sera attribué un espace en rapport avec sa demande et selon les surfaces disponibles dans le paddock. Chaque concurrent doit respecter l'emplacement qui lui a été attribué. S'il ne respecte pas cet emplacement, il pourra être disqualifié de l'épreuve.

Une zone libre de 1 mètre de largeur sera obligatoirement prévue entre chaque espace.

Couloirs de circulation

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas.

Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et sera contrôlé par l'organisateur qui devra faire enlever sans délai, tout véhicule mal stationné. Des sanctions pourront être prises pour les voitures appartenant aux pilotes ou à leur équipe.

- 1^{ère} infraction : avertissement et déplacement du véhicule
- 2^{ème} infraction : 220 € et enlèvement aux frais du propriétaire

Le montant de la pénalité est conservé par l'Asa organisatrice.

Accès au paddock

L'accès au paddock est autorisé pour le public.

Parkings

Prévoir 1 parking clos et réservé aux voitures particulières des équipes et 1 autre pour les remorques (dans le paddock ou à proximité immédiate).

Prévention Incendie

L'organisateur mettra en place des emplacements incendie séparés au plus de 120 mètres. Il ne devra pas y avoir plus de 90 mètres en utilisant les couloirs de circulation pour atteindre un emplacement incendie. Ces emplacements devront être obligatoirement signalés par un ballon aérien de couleur rouge de 50 cm de diamètre minimum retenu, soit par un fil à 10 m de hauteur, soit par un mât.

Chaque emplacement devra être équipé de 4 extincteurs à mousse de 9 kg, de 4 extincteurs à poudre sèche de 5 kg, et de 4 seaux de sable d'au moins 10 litres.

Tous les concurrents doivent recevoir un plan du paddock avec les emplacements des moyens de sécurité. L'échelle sera de 1/1000^{ème} minimum. Seront indiqués les voies et le sens de circulation, les points d'entrée et de sortie de la piste et les points d'accès et de sortie du public.

Chaque structure de pilote devra disposer de deux extincteurs de 6 kg type ABC avec la norme NF EN3, à jour de vérification, visible et à portée opérationnelle, un affecté à la structure et un affecté à la voiture.

Sur chacune des compétitions, des contrôles seront effectués par l'organisateur. Le rapport sera visé par le Directeur de Course.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification.

La pénalité pour non-respect d'une des règles décrites ci-dessus est de 220 € et mise en conformité. Ces pénalités sont cumulatives.

Le montant des pénalités est conservé par l'ASA organisatrice.

Divers

Les prolongateurs électriques utilisée par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100, type de câble H07 RN F3G2-5 en 16 ampères. Ces branchements seront contrôlés par l'organisateur.

Tout branchement électrique constaté à partir de la borne jusqu'à la structure et dans la structure d'un concurrent et qui sera considéré comme dangereux sera pénalisé par une amende de 220€. Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement.

En cas de récidive, une sanction sera prise par le collège des commissaires sportifs.

Le montant de la pénalité est conservé par l'Asa organisatrice.

Protection environnement

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toute la durée de l'épreuve

Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures) ou les vider dans les containers prévus à cet effet. Les pièces mécaniques diverses seront reprises par les concurrents. Les pneumatiques usagés remis au pneumaticien présent sur la compétition. Les déchets alimentaires et verres devront être triés et déposés dans des bennes prévues à cet effet mises à disposition par chaque organisateur. Chaque concurrent devra laisser son emplacement propre et sans poubelle en quittant le parc après l'épreuve.

Tout type de lavage ne sera autorisé que sur l'emplacement aménagé et mis à disposition par chaque organisateur.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine de disqualification.

La pénalité pour non-respect d'une des règles décrites ci-dessus est de 220 € et mise en conformité. Ces pénalités sont cumulatives.

Le montant de la pénalité est conservé par l'Asa organisatrice.

Secours médicaux

- 2 médecins dont un médecin spécialisé en médecine d'urgence affecté à la course et un médecin généraliste affecté au public.
- 2 ambulances médicalisées dont au moins une en permanence pendant toute la durée de la compétition.
- Un service de secouristes doit être prévu dans les enceintes réservées au public.
- 1 équipe d'extraction.

L'(es) emplacement(s) du centre médical doit être indiqué sur le plan. Ce centre doit disposer d'eau. Le médecin chef désigné sera joignable directement par le Directeur de Course. Il devra y avoir un service pour les concurrents et un pour le public, avec au moins une tente avec des secouristes et un médecin.

Moyens d'intervention obligatoires

Un véhicule d'intervention avec à son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,

Un véhicule d'intervention rapide (pickup- 4x4) avec à son bord :

- Deux personnes équipées (pompiers ou personnes formées),
- Le conducteur en liaison radio avec le directeur de course,
- 10 extincteurs à eau et à poudre,
- 1 extincteur à boule 50 kg de poudre,
- Du matériel divers (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),
- Balises de jalonnement
- Il devra être stationné à proximité de la grille de départ, avec accès direct à la piste. L'équipage, en tenue, se tiendra à bord pendant toute la durée des courses, le moteur du véhicule en marche avant chaque départ, et il partira aussitôt qu'il en aura reçu l'ordre du Directeur de Course.

Dépannage

Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps Le matériel obligatoire minimum est le suivant :

- 3 plateaux basculants
- 2 véhicules 4x4 (avec câbles et crochets pré-installés)
- 2 chariots élévateurs "type Manitou" ou télescopique tout-terrain (pales de 2 mètres)
- un nombre de chauffeurs adéquat, formés à la conduite de ce type de véhicule, équipés d'une radio, en liaison permanente avec la Direction de Course.

Moyens électriques de secours obligatoires

Présence obligatoire d'un groupe électrogène branché en secours en cas de besoin, d'une puissance minimale de 30KVA capable d'assurer l'alimentation du PC Course, du chronométrage, de la détection des départs anticipés et animation.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS

7.1. BRIEFING

Il y aura un briefing :

- Ecrit, remis aux concurrents ou leur représentant lors des vérifications administratives.
- Oral, organisé le vendredi avant le début des essais **libres officiels** et dont le lieu sera précisé au règlement particulier ou vidéo, adressé aux concurrents et officiels via un lien. Cette vidéo sera également diffusée, en boucle, sur les lieux des vérifications administratives.

La présence des pilotes au briefing est obligatoire. Elle sera contrôlée par la signature du pilote sur une feuille d'emargement. Toute absence, absence partielle ou retard sera pénalisé d'une amende de 120€. L'accès y est exclusivement réservé aux seuls pilotes, tuteurs et officiels engagés à la compétition. Une tenue correcte est exigée.

Les informations aux pilotes autres que celles du Directeur de Course devront être données au début du briefing.

7.2. ESSAIS

7.2.1. ESSAIS PRIVÉS

Toute séance d'essais privés, avec quelque véhicule que ce soit, sera interdite sur le circuit de l'épreuve à compter du samedi de la semaine qui précède celle-ci.

7.2.2. ESSAIS OFFICIELS

L'organisation d'essais est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques. Le Directeur de Course organisera sur chaque compétition le déroulement de chacune des séries.

Ordre de passage des essais, pour chaque division, pour toutes les épreuves :

- Pour la première épreuve de la saison, les pilotes s'élanceront dans l'ordre inverse du classement du Championnat et de la Coupe de France de l'année précédente. Les pilotes non-classés et les pilotes occasionnels partiront en premier, dans l'ordre croissant des numéros.
Pour les épreuves suivantes, les pilotes s'élanceront dans l'ordre inverse du classement du Championnat et de la Coupe de France de l'année en cours. Les pilotes occasionnels et non classés partiront en premier dans l'ordre croissant des numéros.

7.2.2.1. Essais libres

2 séances d'essais libres de 3 tours seront organisées.

Chaque série sera constituée au maximum de 8 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 10 voitures pour les pistes de 1000 mètres et plus. Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués.

Si une séance d'essais libres doit être interrompue par drapeau rouge, elle ne sera pas recourue.

7.2.2.2. Essais qualificatifs

1 séance d'essais **qualificatifs** de 3 tours sera organisée.

Chaque série sera constituée au maximum de 5 voitures. Le temps du meilleur tour sera pris en compte pour constituer la grille de la 1^{ère} manche.

Le tour joker ne peut être utilisé afin d'éviter une gêne à la sortie pour les autres concurrents. Pénalité article 8.

Si une séance d'essais qualificatifs doit être interrompue par drapeau rouge, elle sera recourue. Le nombre de tours à effectuer sera égal au nombre de tour(s) restant(s) pour atteindre les 3 tours réglementaires.

7.2.3. Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour de circuit. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra qualifier un pilote n'ayant pas fait un seul tour si ce pilote présente l'expérience nécessaire et dans la mesure où il reste des places pour les manches qualificatives.

Dans ce cas, le pilote devra introduire une demande de dérogation par écrit, dès que possible, auprès du Directeur de Course qui transmettra au collège des commissaires sportifs pour approbation.

7.3. COURSE

Ordre de passage en manches qualificatives et ½ finales :

- Division 4,
- Division 3,
- Twingo,
- **Division 5**,
- Super 1600,
- Supercar,

Pour les finales :

- **Division 4**,
- **Division 3**,
- **Supercar Challenge**,
- **Twingo**,
- **Division 5**,
- **Super 1600**,
- **Supercar**.

7.3.1. GRILLES DE DEPART

(Voir Annexe 2)

La zone de grille de départ devra être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle devra comporter le marquage au sol selon le plan joint, soit : 5 emplacements de 2,20 m de large X 3,30 m de long. Les couloirs extérieurs seront longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre. La zone de départ revêtue doit être prolongée d'au moins 30m après la ligne de départ.

La largeur de la piste entre le départ et le 1^{er} virage sera égale à la largeur totale de la grille de départ. L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y aura 3 lignes de départ. Une zone de décrochage des pneus sera délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres ainsi que par des cônes placés de chaque côté. Un seul décrochage de pneus est autorisé. Aucune marche arrière ni franchissement de la 2^{ème} ligne rouge ne sont autorisés le non-respect sera sanctionné.

La 2^{ème} ligne rouge marquera la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe. (Voir panneaux d'autorisation, Annexe 1)

Les voitures doivent être positionnées dans leur emplacement respectif parallèles-aux lignes.

Manches qualificatives

Avec la pole position à gauche. Grille à inverser si la pole est à droite.

1 ^{ère} ligne	1	2	3	4	5
2 ^{ème} ligne					
3 ^{ème} ligne					
1 ^{ère} ligne rouge	Fin de décrochage des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrochage des pneus et limite des mécaniciens				

7.3.2. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y aura quatre manches qualificatives de 4 tours regroupant un maximum de 5 voitures.

(A titre exceptionnel le collège des commissaires sportifs pourra modifier le nombre de tours sur proposition du Directeur de Course.)

7.3.2.1. 1^{ère} manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série seront déterminés en fonction des meilleurs temps des essais **qualificatifs**.

Les pilotes qui n'auraient pas de temps seront positionnés à leur suite, dans l'ordre croissant des numéros ou, pour les épreuves du Championnat et de la Coupe de France, dans l'ordre de leur classement après la dernière épreuve courue.

Dans la 1^{ère} manche, les cinq pilotes ayant réalisés les meilleurs temps des essais **qualificatifs** prendront part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.

À partir de la 2^{ème} manche, les grilles de départ seront établies comme ci-dessus, mais sur la base des résultats de la manche précédente. Les cinq premiers pilotes prenant part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.

Si pour les premières séries, le nombre de voitures restantes est compris entre 6 et 9, il y aura deux séries, réparties comme suit :

- Si 9 voitures :
Les quatre dernières (ou désignées comme telles à l'issue des essais **qualificatifs**) dans la première série, les cinq suivantes dans la deuxième série ;
- Si 8 voitures :
Les quatre dernières (ou désignées comme telles à l'issue des essais **qualificatifs**) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;
- Si 7 voitures :
Les trois dernières (ou désignées comme telles à l'issue des essais **qualificatifs**) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;
- Si 6 voitures :
Les trois dernières (ou désignées comme telles à l'issue des essais **qualificatifs**) dans la première série, les trois suivantes dans la deuxième série.
Si lors des 2 premières séries il n'y a que 5 voitures présentes, ces deux séries se compléteront et ne feront plus qu'une seule série.

7.3.2.2. 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série seront déterminés en fonction du classement dans la manche précédente.

7.3.2.3. Le pilote le mieux qualifié et lui seul pourra choisir sa place sur la grille de départ. Le pilote qui cède sa place prendra la place du pilote le mieux qualifié.

7.3.2.4. La grille de départ de chaque série devra être organisée sur les mêmes bases, en commençant par les pilotes les moins bien classés. Chaque série devra comprendre au minimum 5 voitures, sauf les deux premières séries.

7.3.2.5. Toutes les manches qualificatives seront chronométrées

- Le pilote le plus rapide de chaque manche se verra attribuer 50 points, le second 45 points, le troisième 42 points, le quatrième 40 points, le cinquième 39 points, le sixième 38 points, le septième 37 points, et ainsi de suite.....
- Les pilotes ex aequo de la 1^{ère} manche seront départagés en fonction de leur place attribuée d'après les essais **qualificatifs** effectués en marge de celle-ci.
- Les pilotes ex aequo des 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} manche seront départagés selon la meilleure place obtenue dans leur classement de la manche précédente.
- Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins un point, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des pilotes autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes n'ayant pas pris le départ de la manche ne marqueront aucun point.
- Les pilotes déclassés d'une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins trois points, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des pilotes autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes disqualifiés d'une manche ne marqueront aucun point.

7.3.2.6. Au terme des manches qualificatives, un classement intermédiaire sera effectué, en fonction du nombre total de points marqués par chaque pilote dans chaque manche.

Chaque pilote devra avoir été classé à au moins deux manches qualificatives pour figurer dans ce classement.

En cas d'ex-aequo, entre deux ou plusieurs pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement dans la 4^{ème} manche.

Après chaque manche qualificative un point position dans chaque catégorie reprenant le classement cumulé de la ou des manche(s) couru(es) sera effectué et diffusé.

7.3.2.7. Le classement intermédiaire donnera lieu à une attribution de points selon le barème suivant :

1 ^{er}	16 points	7 ^{ème}	10 points	13 ^{ème}	4 points
2 ^{ème}	15 points	8 ^{ème}	9 points	14 ^{ème}	3 points
3 ^{ème}	14 points	9 ^{ème}	8 points	15 ^{ème}	2 points
4 ^{ème}	13 points	10 ^{ème}	7 points	16 ^{ème}	1 point
5 ^{ème}	12 points	11 ^{ème}	6 points		
6 ^{ème}	11 points	12 ^{ème}	5 points		

Dans chaque division, les 5 pilotes ayant réalisé les 5 meilleurs temps se verront attribuer des points supplémentaires au classement intermédiaire, repartis de la manière suivante :

1 ^{er}	5 points
2 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	1 point

7.3.3. ½ FINALES ET FINALES

1 ^{ère} ligne	1		2		3
2 ^{ème} ligne		4		5	
3 ^{ème} ligne	6		7		8
1 ^{ère} ligne rouge	Fin de décrochage des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrochage des pneus et limite des mécaniciens				

A l'issue des manches qualificatives :

Si le nombre d'engagés est inférieur à 30, il y aura 2 ½ finales de 8 pilotes chacune. Les 16 premiers pilotes du classement intermédiaire seront qualifiés pour les ½ finales. Le 1er, 2ème, 3ème et 4ème pilote de chaque ½ finale sera qualifié pour la finale. Il n'y aura de ½ finales que si 6 (six) voitures au moins sont en mesure de prendre le départ (3 voitures minimum par ½ finale.) A défaut de ½ finales, les 5 (cinq) premiers pilotes au classement intermédiaire seront qualifiés directement en finale.

En Supercar uniquement, si le nombre d'engagés est supérieur ou égal à 30, il y aura 3 ½ finales de 8 pilotes chacune. Les 24 premiers pilotes du classement intermédiaire seront qualifiés pour les ½ finales. Le 1er et le 2ème de chaque ½ finale sera qualifié pour la finale ainsi que les deux meilleurs 3èmes (départés par leurs temps).

7.3.3.1. Chaque ½ finale se courra sur 6 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3; 2; 3).

Lorsqu'il y aura 2 ½ finales :

- Les pilotes figurant aux 1^{ère}, 3^{ème}, 5^{ème}, 7^{ème}, 9^{ème}, 11^{ème}, 13^{ème} et 15^{ème} places du classement intermédiaire participeront à la ½ finale A.
- Les pilotes figurant aux 2^{ème}, 4^{ème}, 6^{ème}, 8^{ème}, 10^{ème}, 12^{ème}, 14^{ème} et 16^{ème} places du classement intermédiaire participeront à la ½ finale B.
- Les ½ finales B et A-seront organisées par catégories selon l'ordre de passage obligatoire.
- Les ½ finales B se courront en premier suivies des ½ finales-A.
- **Il n'y aura pas de ½ finale pour la catégorie Supercar Challenge.**

Lorsqu'il y aura 3 ½ finales :

- **Les pilotes figurant aux 1^{ère}, 4^{ème}, 7^{ème}, 10^{ème}, 13^{ème}, 16^{ème}, 19^{ème} et 22^{ème} places du classement intermédiaire participeront à la ½ finale A.**
- **Les pilotes figurant aux 2^{ème}, 5^{ème}, 8^{ème}, 11^{ème}, 14^{ème}, 17^{ème}, 20^{ème} et 23^{ème} places du classement intermédiaire participeront à la ½ finale B.**
- **Les pilotes figurant aux 3^{ème}, 6^{ème}, 9^{ème}, 12^{ème}, 15^{ème}, 18^{ème}, 21^{ème} et 24^{ème} places du classement intermédiaire participeront à la ½ finale C.**
- **Les ½ finales C, B et A seront organisées par catégories selon l'ordre de passage obligatoire.**
- **Les ½ finales C se courront en premier suivies des ½ finales B et A.**

7.3.3.2. Les positions de départ des pilotes pour chaque ½ finale seront déterminées par leur position au classement intermédiaire.

Pour les ½ finales, le détenteur de la pole aura le choix de sa position sur la 1^{ère} ligne, les autres pilotes occupant les places restantes sur leurs lignes respectives dans l'ordre de leur classement (**ex.: si le pilote**

en pole position décide de partir sur la 2ème place, alors le pilote en 2ème position prend place en pole position).

Si le détenteur de la pole conserve sa position, la grille restera celle initialement prévue.

7.3.3.3. Dans **chaque** ½ finale, quel que soit le nombre de participants, les points seront attribués selon le barème suivant :

1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	8 points
3 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	1 point

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de sa ½ finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre sa position sur la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote le mieux classé au classement intermédiaire qui n'ait pas déjà été appelé en ½ finale).

Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non-partant(s).

7.3.3.4. La finale se courra sur 7 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3 ; 2 ; 3).

Lorsqu'il y aura 2 ½ finales,

- Les 4 premiers pilotes de chaque ½ finale seront qualifiés en finale. Les 2 pilotes vainqueurs de leur ½ finale respective seront départagés par leur classement intermédiaire.

Lorsqu'il y aura 3 ½ finales(Supercar uniquement) :

- **les 2 premiers pilotes de chaque ½ finale ainsi que les 2 meilleurs 3^{èmes} seront qualifiés en finale. Les 3 pilotes vainqueurs de leur ½ finale respective seront départagés par leur classement intermédiaire.**

Le détenteur de la pole aura le choix **de sa position** sur la 1^{ère} ligne, les autres pilotes occupant les places restantes sur leurs lignes respectives dans l'ordre de leur classement (ex : **si le pilote en pole position décide de partir sur la 2^{ème} place, alors le pilote en 2^{ème} position prend place en pôle position.**

Si le détenteur de la pole conserve sa position, la grille restera celle initialement prévue.

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de la finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre sa position sur la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote ½ finaliste avec le plus grand nombre de points qui n'ait pas déjà été appelé en finale). Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non-partant(s).

Au terme de la finale, les points seront attribués selon le barème suivant :

1 ^{er}	15 points
2 ^{ème}	12 points
3 ^{ème}	9 points
4 ^{ème}	7 points
5 ^{ème}	6 points
6 ^{ème}	5 points
7 ^{ème}	4 points
8 ^{ème}	3 points

7.3.3.5. Dans chaque catégorie, le vainqueur de la finale sera proclamé vainqueur de la compétition. Les huit premières places du classement final de la compétition correspondront au classement de la finale. Les autres pilotes seront classés en fonction du nombre de points marqués au cours de la compétition départagés par leur classement en ½ finale et si nécessaire leur classement intermédiaire.

7.3.3.6. Tout pilote non partant d'une ½ finale ou finale ne marquera pas de point. Tout pilote ne terminant pas une ½ finale ou finale sera classé en fonction du nombre de tours effectués et par ordre de passage sur la ligne d'arrivée. S'il s'agit du premier tour, départagé par leur ordre de départ. Tout pilote qui sera déclassé d'une ½ finale ou finale se verra attribuer 1 point. Tout pilote disqualifié d'une ½ finale ou finale ne marquera pas de point. Les commissaires sportifs de la compétition pourront infliger une pénalité plus sévère.

7.4. ARRET DE COURSE

Si pour des raisons de sécurité le Directeur de Course doit interrompre une session (essais qualificatifs, manche qualificative, ½ finale ou finale), il fera présenter un drapeau rouge par son adjoint en bord de piste ainsi que par les commissaires de piste à leurs postes.

Dans ce cas les pilotes doivent immédiatement ralentir et se diriger lentement, par leurs propres moyens, à la zone d'assistance temporaire (ZAT) précisée au règlement particulier.

Ce drapeau rouge pourra être présenté :

- en cas d'accident avec risque corporel,
- en cas d'obstruction de piste,
- en cas d'erreur de procédure de départ,
- au cas où un drapeau **à damiers** serait présenté avant que la voiture de tête n'ait effectuée tous ses tours.

Les pilotes qui seraient jugés responsables d'une obstruction ou tout autre incident nécessitant un arrêt de course se verront refuser le nouveau départ et **ne seront pas classés** par le Directeur de Course ou le collège des commissaires sportifs voire disqualifiés si le collège l'exige.

Toute **session**, ½ finale et finale arrêtée au drapeau rouge avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec la grille de départ initiale.

Les nouveaux départs ne sont donnés qu'aux seuls pilotes initialement présents dans la **session**, ½ finale et finale arrêtée et ils reprendront leur emplacement d'origine.

Les pilotes qui ne pourraient pas repartir par leurs propres moyens se verront refuser le nouveau départ et seront classés en fonction de leur ordre de départ.

Concernant les ½ finales, sur décision du Directeur de Course, tout pilote jugé responsable de l'arrêt de course et tout pilote ne pouvant repartir par ses propres moyens sera classé dernier de sa ½ finale. **Le collège des commissaires sportifs pourra, à sa propre discrétion, infliger une pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification de la compétition.**

Seul le drapeau ou panneau lumineux à triangle noir et blanc pourra être présenté à un concurrent qui lui indiquera qu'il est mis sous investigation.

Si un pilote est jugé non-responsable d'un arrêt de course par le Directeur de Course ou par le collège des commissaires sportifs et qu'il est immobilisé en dehors de la piste, il recevra une aide extérieure pour le replacer sur la piste. Il devra rejoindre la ZAT par ses propres moyens.

7.4.1. ZONE D'ASSISTANCE TEMPORAIRE

La zone d'assistance temporaire (ZAT) doit être précisée au règlement particulier.

L'accès à la ZAT sera exclusivement réservé aux mécaniciens en tenue réglementaire et avec le brassard visible.

La tenue des intervenants est règlementée :

- **Combinaison ou vêtements manches longues et pantalon.**
- **Gants obligatoires.**
- **Chaussures fermées.**
- **Cagoule et lunettes pour le ravitaillement en carburant.**

La ZAT est placée sous le régime de parc fermé et sous la responsabilité d'un commissaire technique et d'un juge de fait. Hormis pour le ravitaillement en carburant et des interventions liées à la sécurité, toute intervention est interdite. 2 mécaniciens munis de **brassards visibles** par voiture sont autorisés à entrer dans la ZAT afin de procéder aux interventions autorisées. Les mécaniciens devront porter des vêtements non synthétiques recouvrant complètement bras et jambes, avec un col fermé.

Le temps d'intervention dans la ZAT sera de 10 minutes maximum. Le déclenchement du temps d'intervention dans la ZAT débutera après l'entrée de la dernière voiture dans la ZAT.

Le temps imparti sera affiché et décompté sur un module disposé dans la ZAT.

Les « caméras incident » obligatoires pourront être arrêtées après l'entrée dans la ZAT. Elles devront obligatoirement être mises en marche en mode « enregistrement » avant de partir de la ZAT.

Tout passage dans une structure d'un concurrent est interdit durant les périodes suivantes :

- entre la sortie de piste et l'entrée dans la ZAT et
- entre la sortie de la ZAT et la pré-grille.

En cas de non-respect de ces instructions par un concurrent, le nouveau départ lui sera refusé.

7.5. DEPARTS ET DEPARTS ANTICIPES

Les départs seront donnés par des feux (obligatoire).

Les départs au drapeau sont autorisés seulement en cas de panne des feux.

Pour être considéré comme partant, un pilote devra être positionné sur sa ligne de départ, la voiture ayant rejoint celle-ci par ses propres moyens.

7.5.2. DEPARTS AUX FEUX

Matériel

Devant la ligne de départ en surélévation, il doit y avoir un bloc « FEUX », visible par tout temps, par tous les pilotes assis dans leur voiture. Le bloc « FEUX » comprend :

- 4 feux rouges sur une même ligne horizontale,
- 3 feux verts en dessous sur une même ligne horizontale,
- Une information lumineuse « READY TO RACE » en dessous des feux

Un feu vert latéral répétitif et synchronisé avec les feux verts du bloc « FEUX » doit être placé à une extrémité de chaque ligne de départ, de façon qu'un juge de fait placé sur le côté dans l'alignement de ces lignes puisse avoir dans son champ de vision l'avant des voitures et le feu vert.

Un contrôle par caméra et par ligne enregistrant les images sera installé. Les caméras seront placées de manière qu'elles aient dans le même champ de vision l'avant des voitures et le feu vert.

A la demande du Directeur de Course et /ou du Collège des Commissaires Sportifs, les images devront pouvoir être visionnées.

Des feux orange clignotants seront installés de chaque côté de la piste à une distance de 100 m environ après la ligne de départ.

Un pupitre de commande pour les départs sera à la disposition du starter.

En cas d'erreur de procédure, (dysfonctionnement, plusieurs couleurs en même temps) une nouvelle procédure sera effectuée après des essais de cellules et de feux.

Mise en grille des voitures

Les voitures sont positionnées en zone « pré grille ». Sur ordre du Directeur de Course, les voitures procèdent au décrassage des roues dans la zone identifiée et autorisée. A allure réduite, les voitures rejoignent leur emplacement de départ. Une balise sera positionnée verticalement devant chaque voiture, équipée en partie haute d'une barrette de feux LED (en position horizontale) visible par le pilote assis au volant de sa voiture. La barrette de feux LED sera allumée rouge et au fur et à mesure de l'avancée de la voiture, elle passera au vert, signifiant ainsi que la voiture a sa place pour prendre le départ. La baguette de détection des faux départs est positionnée, la balise est alors retirée. (Voir réglementation. L'emplacement est précis).

Procédure de départ

Les officiels s'assureront que les voitures sont placées sur la grille de départ aux bons emplacements. Le Directeur de Course adjoint affecté au départ sera placé devant les voitures et s'assurera que tous les pilotes sont prêts puis s'effacera sur le côté.

Le drapeau vert sera alors présenté en fond de grille.

Le starter désigné allumera le panneau « READY TO RACE ».

Ensuite, les feux rouges s'allumeront de façon séquentielle, les 4 feux en 4 secondes.

Lorsque les 4 feux rouges seront allumés, ***le starter déclenchera une procédure d'extinction aléatoire des feux qui interviendra*** dans un délai de 1,5 à 3,5 secondes, les feux verts s'allumeront simultanément. Le départ sera donné.

Le départ sera donné uniquement après l'enclenchement du système de détection des faux départs.

Le chronométrage s'effectuera à l'aide de faisceaux électroniques, minimum, au centième de seconde.

Un système de transpondeur devra être utilisé et installé sur la partie droite de la voiture.

Le pilote doit se procurer le transpondeur.

Une voiture ne sera considérée comme partante que si elle franchit sa ligne de départ, à la suite d'un départ valide et par la force de son moteur. Passé les 3 secondes, le Directeur de Course devra lancer une nouvelle procédure. Les feux rouges seront allumés.

Départs anticipés et surveillance de la course

Le départ ne peut être donné que si les voitures sont rigoureusement immobiles.

Tous les circuits devront obligatoirement être équipés d'un système vidéo permettant de voir et d'enregistrer les images.

Les systèmes éventuellement existant pourront compléter le système "nomade". Il sera composé de :

- 3 caméras sur la grille de départ (surveillance de chaque ligne pour les départs anticipés)
- 1 caméra en fond de grille de départ, avec la vue arrière des voitures et du bloc « FEUX ».
- 3 caméras minimum réparties sur tout le circuit, dont deux au moins pour le premier virage situé après le départ, celui-ci devant être couvert dans son intégralité.
- 1 drone positionné à la verticale des voitures lors de chaque départ de séries, ½ Finales et Finales. Il filmera l'évolution des voitures jusqu'au 2^{ème} ou 3^{ème} virage minimum selon les circuits.

Les images seront systématiquement enregistrées et pourront être visionnées sur demande des officiels. Elles seront conservées pendant toute la durée de l'épreuve.

Un Directeur de Course adjoint pour la gestion des images devra être spécifiquement désigné.

Il y a départ anticipé lorsqu'un pilote franchit la ligne de départ avant que le feu vert ne s'allume.

Tout mouvement de la voiture dans sa zone de départ ne sera pas considéré comme faux départ à moins que la voiture ne franchisse sa ligne de départ avant le passage du feu au vert.

Si un pilote enfreint cette règle, il devra obligatoirement passer 2 fois par la variante de parcours, dont obligatoirement 1 fois dans son premier tour.

Détection automatique des départs anticipés

Le système de contrôle de départs anticipés est obligatoire.

Les départs anticipés devront être détectés automatiquement par des baguettes ou cellules placées dans le sol, devant chaque emplacement.

Avant l'allumage des feux verts, si une voiture franchit le rayon vertical de la cellule, la procédure sera interrompue et les feux verts ne pourront s'allumer. Les feux orange clignotants s'allumeront automatiquement. Une sirène retentira (facultatif).

L'emplacement de la voiture ayant effectué le départ anticipé sera signalé par l'allumage d'un voyant lumineux sur un tableau récapitulatif placé à la vue des pilotes.

Contrôle avant les courses

Le Directeur de Course doit faire contrôler le bon fonctionnement des feux et du contrôle de départs anticipés dès le vendredi 14 h puis le soir avec les différents adjoints, puis avant la 1^{ère} et la 3^{ème} manche et les ½ finales.

Ces contrôles feront l'objet d'un PV.

Chronométrage

Le chronométrage se fera au minimum au 1/100° et sera obligatoirement assisté par ordinateur.

Tous les tours de chaque série, (essais libres, essais qualificatifs, manches qualificatives ½ finales et finales) devront être chronométrés et les temps publiés le plus rapidement possible.

Les arrivées seront jugées obligatoirement à la photo finish. L'appareil de prise de vues devra être placé exactement sur la ligne d'arrivée.

Une ligne d'arrivée doit impérativement être tracée au sol ou matérialisée par la présence de balises ou flammes placées de chaque côté de la piste où sera jugée l'arrivée.

7.5.3. PENALITES

Le pilote qui déclenche le premier sa cellule de départ et/ou franchit sa ligne de départ avant le signal, est considéré comme celui ayant fait le départ anticipé.

Pour les manches qualificatives, ½ finales et finales

- Le pilote responsable d'un départ anticipé sera prévenu par la présentation du drapeau d'avertissement et devra emprunter la variante de parcours deux fois.
Il devra notamment l'emprunter obligatoirement une première fois au premier tour.
- La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si ce même pilote récidive dans la même manche, ½ finale ou finale, un nouveau départ lui sera refusé et il ne marquera pas de point.
- La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si un autre pilote fait un faux départ, il sera pénalisé comme prévu aux paragraphes ci-dessus.
- Si un faux départ est constaté après l'arrivée d'une série, la pénalité appliquée au pilote sera une majoration de son temps.
La majoration sera calculée comme suit : différence entre un tour moyen et un tour effectué avec la variante de parcours empruntée 2 fois.

7.6. VARIANTE DE PARCOURS

7.6.1. DEFINITION

La variante de parcours (ou « Tour Alternatif », ou « Tour Joker ») est définie aux Règles Techniques et de Sécurité des Circuits Tout-terrain FFSA de l'année en cours.

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours, dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

Sur proposition du Directeur de Course, pour des raisons de sécurité ou toute autre raison le justifiant, le collègue des commissaires sportifs pourra suspendre l'emprunt de la variante de parcours.

7.6.2. OBLIGATION ET INTERDICTION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS.

7.6.2.1. INTERDICTION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS

Durant les essais libres, l'utilisation de la variante de parcours est permise sans limitation

Durant les essais qualificatifs, il est interdit d'emprunter la variante de parcours. **Une pénalité de 30 secondes sera appliquée pour tout passage par la variante de parcours pendant les essais qualificatifs.**

7.6.2.2. OBLIGATION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS

Que ce soit en manches qualificatives, ½ finales et finale la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel il l'empruntera.

Par contre, en cas de pénalité pour départ anticipé, le pilote devra emprunter une fois supplémentaire la variante de parcours et ce obligatoirement dans le premier tour.

7.6.3. MANCHES QUALIFICATIVES

- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours réglementaire : 30 secondes de pénalité.
- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité dans le 1^{er} tour : 30 secondes
- Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours au-delà des cas ci-dessus entraînera la disqualification sans marquer de point

7.6.4. ½ FINALES ET FINALES

- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours réglementaire seront disqualifiés de la ½ finale ou finale et ne marqueront aucun point.
- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité seront disqualifiés de la ½ finale ou finale et ne marqueront pas de point.
- Toute utilisation de la variante de parcours non prévue par l'article 7.6.2 de la présente réglementation entraînera la disqualification sans marquer de point.

7.6.5. ARRIVEE

Le drapeau à damier sera présenté dès que la voiture en tête de la course aura parcouru la distance intégrale prévue pour la course.

Si le signal de fin de course est donné pour une raison autre que celles prévues à l'article 7.4., avant que la voiture de tête n'ait effectué le nombre de tours prévu, la course sera recourue.

Si le signal de fin de course n'est pas présenté, la course sera considérée comme s'étant terminée à l'issue du nombre de tours prévus au règlement.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, Les pilotes doivent rejoindre leur structure à allure modérée. **A l'exception du tour d'honneur**, les dépassements sont interdits.

Nota : si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

Un Commissaire de piste (licence Chef de poste), sera désigné pour relever le nombre de passages des voitures dans le tour alternatif. Une boucle de chronométrage devra également être mise en place sur le parcours du tour alternatif.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. RECAPITULATIF DES PENALITES

Art	Rubrique	Directeur de course	Collège des commissaires sportifs
<i>Administratif</i>			
1.1	Retard aux vérifications administratives et/ou techniques		
	- Jusqu'à 30 minutes		15 €
	- Au-delà de 30 mn		100 €
1.2	Non-conformité technique		
	- Avant le départ		Remise en conformité
	- Pendant la compétition (*)		Décision du CCS
1.3	Bruit ou Poids non conformes		
	- Avant le départ		Remise en conformité
	- Pendant compétition (*)		Décision du CCS
1.4	Laissez-passer non valable		Décision du CCS
1.5	Falsification ou tentatives de falsification des marques d'identification		Décision du CCS
1.6	Fausse information sur le bulletin d'engagement		Décision du CCS
1.7	Engagement non conforme		Décision du CCS
1.8	Engagement non payé.		Décision du CCS
1.9	Engagement parvenu hors délai		Décision du CCS
1.10	Licence non conforme.		Décision du CCS
1.11	Absence au briefing du Concurrent	Refus de départ et transmission au CCS	Décision du CCS
<i>Paddock</i>			
2.1	Altération des structures ou matériels du circuit		Décision du CCS
2.2	Injures, voies de fait, menaces, tapage nocturne, mauvaise conduite		Décision du CCS
2.3	Contrôle alcool et stupéfiants positif		Décision du CCS
2.4	Dopage - Comité disciplinaire Antidopage de la FIA		Décision du CCS
2.5	Stationnement ou vitesse excessive dans les couloirs de circulation dans le paddock		Amende 220€
2.6	Défaut d'extincteurs obligatoire dans les structures des pilotes ou non valides ou non accessibles		Décision du CCS
2.7	Lavage des voitures en dehors des zones prévues par l'organisateur		Décision du CCS

2.8	Non-respect des règles sur les déchets.		Décision du CCS
2.9	Branchements électriques non conformes		Décision du CCS
Equipements			
3.1	Equipement du pilote non conforme avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
3.2	Equipement du pilote non conforme récidive		Décision du CCS
3.3	Equipement du pilote non conforme pendant la compétition		Décision du CCS
Caméras embarquées			
3.4.1	Non présente		
3.4.2	Non exploitable	Transmission CCS	Décision du CCS
3.4.3	Récidive	Transmission CCS	Décision du CCS
3.5 Publicité non-conforme			
3.5.1	- Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
3.5.2	- Pendant la compétition		Amende de 260 € par constat
3.5.3	- Récidive pendant compétition		Amende de 520 € par constat
Sportifs			
Drapeaux			
4 Non-respect des Règlements et Annexes			
4.1 Dépassement sous drapeau jaune			
4.1.1	- Sans conséquence place rendue	Avertissement	
4.1.2	- Place non rendue	15 secondes	
4.1.3	- Avec conséquence, gain de place(s), collision, etc...	Transmission CCS	Décision du CCS
4.1.4	- Récidive dans le même meeting.	Transmission CCS	Décision du CCS
4.2 Non-respect de la signalisation (sauf dépassement sous drapeaux jaunes)			
4.2.1	- Sans conséquence	Avertissement	
4.2.2	- Avec conséquence	Transmission CCS	Décision du CCS
4.2.3	Non-respect Du drapeau rouge	Transmission CCS	Décision du CCS
Non-respect des limites et/ou du balisage de la piste (marqueurs)			
5 Contact avec le système de balisage (pneus, quilles ou ligne sortie de joker)			
5.1	Pendant les essais libres	Avertissement	
5.2	Pendant les essais qualificatifs 1ère fois	annulation du temps du tour	
5.3	Pendant les essais qualificatifs récidive	annulation de tous les temps	
5.4 Pendant les manches, ½ finales, finales			
5.4.1	- Sans conséquence	Avertissement écrit sur feuille de résultat *	
5.4.2	- Récidive dans le même meeting	5 secondes de pénalités	
5.4.3	- Avec conséquence gain de temps, de place etc...	20 secondes de pénalités	

Contact			
6.1	Niveau 1		
	Contact sans conséquence (pas de position perdue, pas de déstabilisation)	Avertissement écrit sur feuille de résultat *	
6.2	Niveau 2		
	Contact entraînant une perte de 1 position ou une déviation	5 secondes de pénalités ou transmission au CCS	Décision du CCS
6.3	Niveau 3		
	Contact entraînant une perte de 2 - 3 positions ou une sortie de piste sans abandon.	10 secondes de pénalités ou transmission au CCS	Décision du CCS
6.4	Niveau 4		
	Contact entraînant une perte de 4 positions ou plus , un abandon ou un comportement dangereux.	20 secondes de pénalités ou transmission au CCS	Décision du CCS
6.5	Niveau 5		
	2ème infraction dans le même évènement	Pénalités doublée ou transmission au CCS	Décision du CCS
Grille de départ			
7.1	Marche arrière, décrassage des pneus au-delà d'une fois ou franchissement de la ligne autorisée.	1ère: fois Avertissement 2ème fois: 5 secondes Récidive: Transmission au CCS	Décision du CCS
7.2	Recul sur la grille après la mise en place		
7.3	Franchissement de la ligne rouge par les membres de l'équipe du pilote.		
7.4	Départ anticipé	Un passage supplémentaire au premier tour dans la variante de parcours pour le fautif	
7.5	Départ anticipé, Récidive du même pilote	Nouveau départ refusé. Disqualifié (pas de point)	
7.6	Départ anticipé constaté après l'arrivée dans le délai de réclamation	Pénalité en temps, paragraphe 7.5.3 de l'article 7.5	
7.7	Pilote en retard sur la prégrille	Refus de départ	
7.7	Mécanique sur la grille Ne doit pas prendre le départ	Refus de départ et transmission au CCS	
7.8	Mauvaise position sur la grille de départ	Remise en place	
7.8.1	Mauvaise position sur la grille de départ récidive	Refus de départ et transmission au CCS	
Obligation d'emprunt de la variante de parcours			
8.1	Omission en manche qualificatives	20 secondes de pénalité	
8.2	Omission de la pénalité de départ en manche qualificative	20 secondes de pénalité	
8.3	Omission de deux passages	Transmission CCS	Décision du CCS
8.4	Omission en ½ finale ou finale	Transmission CCS	Décision du CCS
8.5	Emprunt non justifié en manche qualificative, ½ finale et finales	Transmission CCS	Décision du CCS
8.6	Emprunt pendant les essais qualificatif.	20 secondes de pénalité	

Arrêt de course			
Tout pilote responsable d'un arrêt de course (drapeau rouge) ou aidé pour rejoindre le nouveau départ.			
9.1	- En manches qualificatives		Décision du CCS
9.2	- En ½ finales et finales	Nouveau départ refusé et transmission au CCS	Décision du CCS
9.3	Pilote provoquant délibérément un nouveau départ en gênant ou faisant obstruction.	Nouveau départ refusé et transmission au CCS	Décision du CCS
Déroulement de la course			
10.1	Pilote circulant en sens inverse de la piste	Drapeau noir et transmission au CCS	Décision du CCS
10.2	Couper la piste	Drapeau noir et transmission au CCS	Décision du CCS
10.3	Non-respect de la sortie du tour joker / variante de parcours	30 secondes de pénalité	
10.4	Le pilote a intentionnellement causé une collision	Transmission CCS	Décision du CCS

Nota 1 : une Compétition est réputée commencer à partir de l'horaire prévu du début des vérifications administratives et/ou techniques (article 2.1.7 du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours). Elle se termine à **l'extinction du dernier délai applicable.**

Nota 2 : les pénalités prononcées par le collège des commissaires sportifs seront conformes à l'article 12.4 du Code Sportif International de la FIA de l'année en cours.

RAPPEL DES DECISIONS PRISES EN FONCTION DES FAITS DE COURSE SUR L'EPREUVE :

EN MANCHE QUALIFICATIVES :

- Les pilotes n'ayant pas pris le départ ne marqueront pas de point.
- Les pilotes disqualifiés ne marqueront aucun point.
- Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins 1 point, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes déclassés d'une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins 3 points, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes ex aequo de la 1^{ère} manche qualificative seront départagés en fonction de leur ordre de départ de celle-ci.

EN ½ FINALE ET FINALE :

- Les pilotes n'ayant pas pris le départ ne marqueront pas de point.
- Les pilotes disqualifiés ne marqueront pas de point.
- Tous les pilotes ne terminant pas leur ½ finale ou finale seront classés en fonction du nombre de tours effectués et par ordre de passage sur la ligne d'arrivée et s'il s'agit du premier tour, départagés par leur ordre de départ.

Les pénalités en place, ou en temps seront appliquées sur le classement à l'issue de la manche, de la ½ finale ou de la finale concernée.

Dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, si en cas de disqualification, le résultat compte pour un résultat nul dans le Championnat ou la Coupe considérés et si une sanction est demandée ou non par la FFSA.

8.2. Toutes les pénalités en temps sont insusceptibles d'appel.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Le classement des pilotes dans les ½ finales et finales sera établi conformément à l'ordre suivant :
Les pilotes ayant effectué le nombre de tours prévus dans l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée.

Les pilotes n'ayant pas effectué le nombre de tours prévus seront classés, fonction du nombre de tours entiers effectués et ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

Les pilotes disqualifiés des ½ finales et finale pour départ anticipé seront classés individuellement derrière les pilotes ayant pris part aux ½ finales et finale et ne marqueront pas de point. S'il y a plusieurs pilotes disqualifiés pour départ anticipé, ils seront départagés conformément à leur ordre de départ.

Les pilotes n'ayant pas pris le départ seront classés individuellement derrière les pilotes ayant pris part à la ½ finale ou finale et devant les pilotes disqualifiés conformément à leur ordre de départ.

Si un pilote est disqualifié par le Collège des Commissaires Sportifs, ces derniers devront décider si les suivants remontent au classement, sauf dans le cas de non-conformité technique où les pilotes suivants seront automatiquement "remontés".

ARRET DE LA COMPETITION

En cas de force majeure et sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, attribution des points pour les divisions concernées :

- Arrêt de la compétition après la 1^{ère} et ou 2^{ème} manche
 - Classement général sur le classement des manches courues
 - Points du classement général divisés par 2
 - La remise des prix sera divisée par 2

- Arrêt de la compétition après la 3^{ème} et ou 4^{ème} manche
 - Classement général sur le classement des manches courues
 - Points du classement général en totalité
 - La remise des prix sera maintenue

- Arrêt de la compétition après les ½ finales
 - Classement général sur le classement des ½ finales
 - Points du classement général en totalité
 - La remise des prix sera maintenue

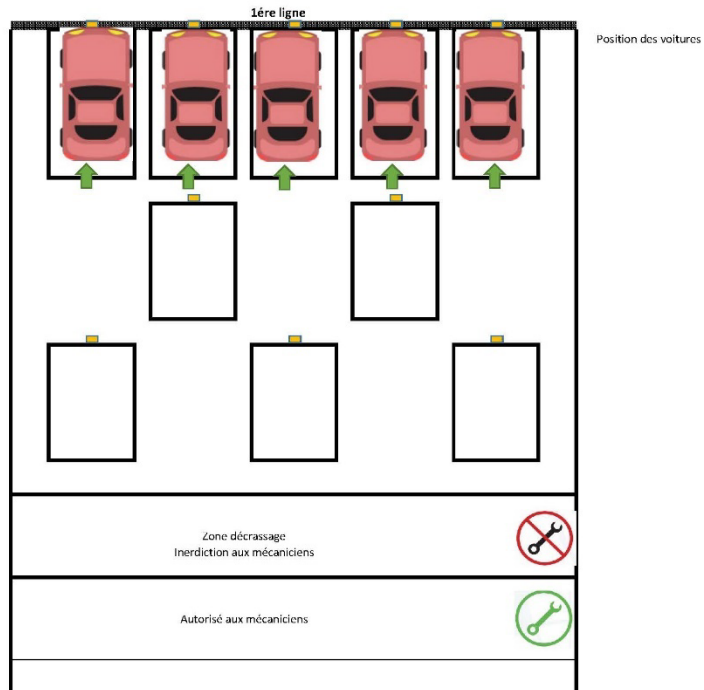
ARTICLE 10. PRIX

La répartition des prix devra figurer au règlement particulier de l'épreuve.

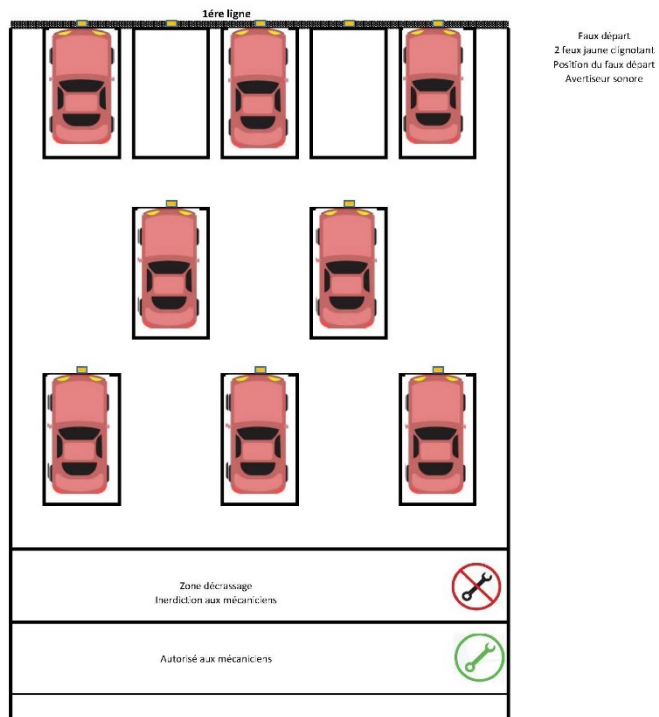
Une cérémonie de podium avec remise de coupes débutera 15 minutes après la dernière finale pour les trois premiers pilotes de chaque catégorie

La présence des pilotes en combinaison est obligatoire. En cas d'absence, il leur sera appliqué une pénalité. (Voir Article 8. Tableau des pénalités).

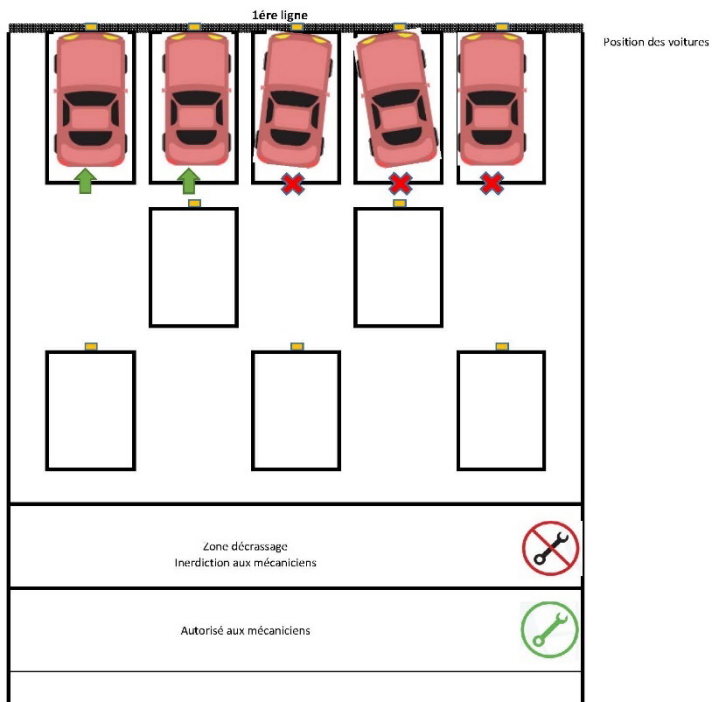
SCHEMA GRILLE DE DEPART



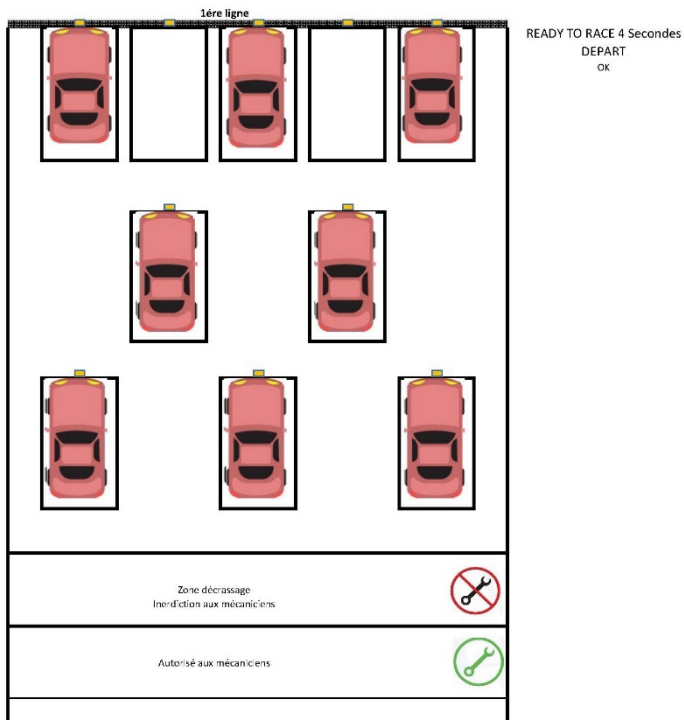
SCHEMA GRILLE DE DEPART



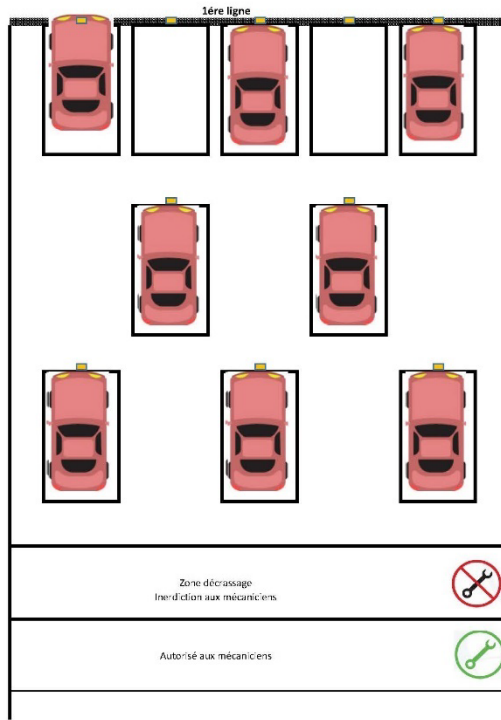
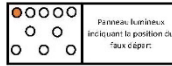
SCHEMA GRILLE DE DEPART



SCHEMA GRILLE DE DEPART

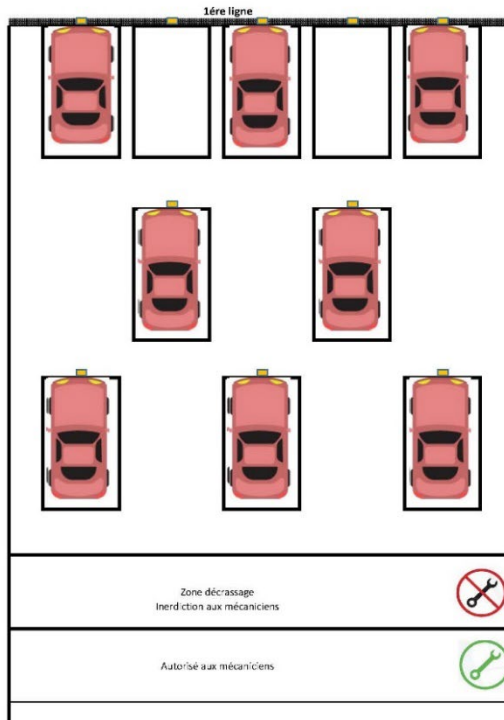
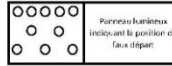


SCHEMA GRILLE DE DEPART



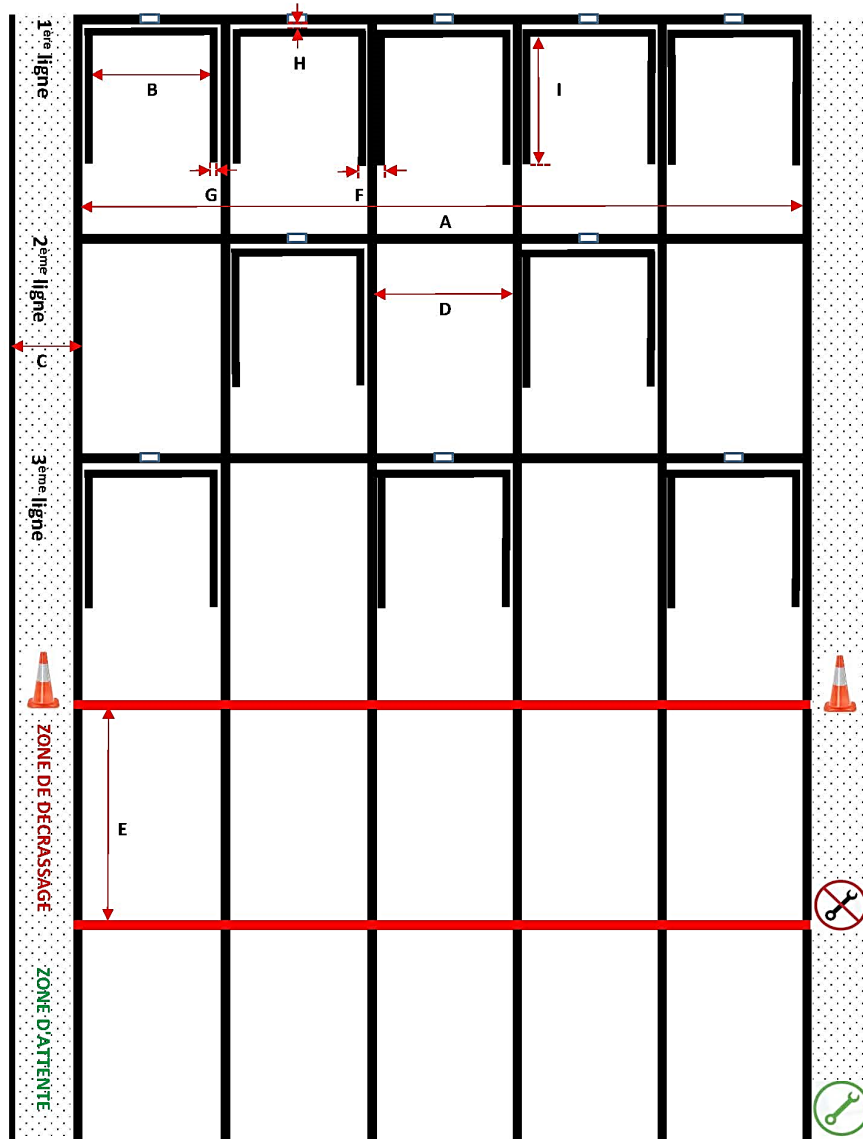
Faux départ
Jaune clignotant
Position du faux départ
Avertisseur sonore

SCHEMA GRILLE DE DEPART



DRAPEAU ROUGE EN GRILLE

Annexe 1a
Schéma* des dimensions de la grille de départ
avec des couloirs de 2,50 m de large



* à titre indicatif (pas à l'échelle)

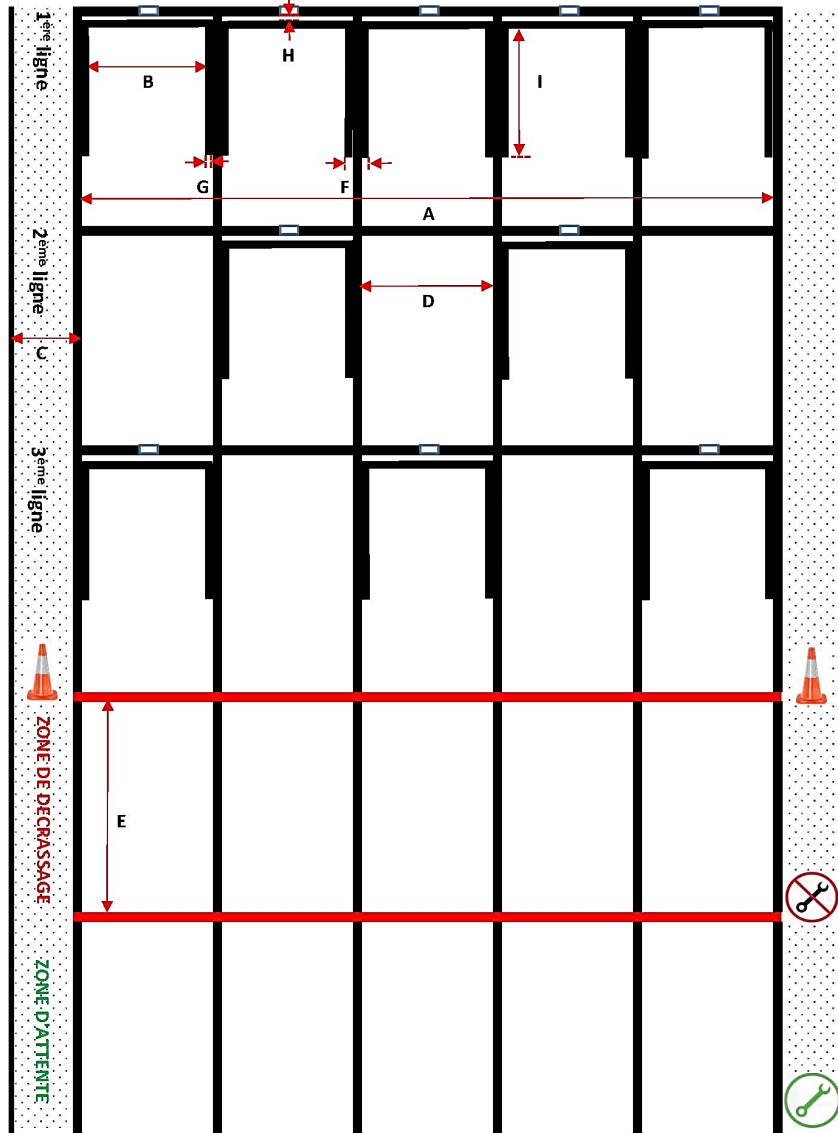
- | | |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| A : 12,90 m | A : Largeur minimale de la grille |
| B : 2,20 m | B : Largeur des emplacements (depuis l'intérieur des traits) |
| C : 0,50 à 1 m | C : Largeur des couloirs extérieurs par rapport au bord de la piste |
| D : 2,50 m | D : Largeur des couloirs de la grille |
| E : 10 à 15 m | E : Longueur de la zone de décrassage des pneus |
| F : 0,40 m | F : Espace entre les emplacements (depuis l'intérieur des traits) |
| G : 0,10 m | G : Largeur des traits des emplacements |
| H : 0,12 m | H : Espace entre les emplacements et les cellules (depuis l'extérieur des traits) |
| I : 3,30 m | I : Longueur des emplacements |



Emplacement des panneaux de début et fin de zone autorisée au mécaniciens

Emplacement des cônes de repères de fin de zone de décrassage

Annexe 1b
Schéma* des dimensions de la grille de départ
avec des couloirs de 2,40 m de large



* à titre indicatif (pas à l'échelle)

- | | |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| A : 12,40 m | A : Largeur minimale de la grille |
| B : 2,20 m | B : Largeur des emplacements (depuis l'intérieur des traits) |
| C : 0,50 à 1 m | C : Largeur des couloirs extérieurs par rapport au bord de la piste |
| D : 2,4 m | D : Largeur des couloirs de la grille |
| E : 10 à 15 m | E : Longueur de la zone de décrassage des pneus |
| F : 0,30 m | F : Espace entre les emplacements (depuis l'intérieur des traits) |
| G : 0,10 m | G : Largeur des traits des emplacements |
| H : 0,12 m | H : Espace entre les emplacements et les cellules (depuis l'extérieur des traits) |
| I : 3,30 m | I : Longueur des emplacements |



Emplacement des panneaux de début et fin de zone autorisée au mécaniciens

Emplacement des cônes de repères de fin de zone de décrassage