

REGLEMENTATION GENERALE FOL CAR

L'intitulé de l'épreuve, la date, le lieu, l'ASA organisatrice, le numéro de permis d'organiser et sa date figurent au règlement particulier de l'épreuve.

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 l'épreuve et sera composée au minimum de :

- Trois Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président,
- 1 Directeur de Course Circuit **Terre**
- 1 Directeur de Course adjoint par discipline dans le cas où il y a une Coupe de Marque et/ou une épreuve de doublure,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les grilles de départ,
- 2 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents (en régional, la licence de chef de poste est autorisée),
- 1 responsable des Commissaires Techniques, licence A ou B.
- Des Commissaires Techniques (voir article 1.3),
- 1 Responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 1 Commissaire responsable du Parc Fermé,
- 1 Médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 Responsable du service presse,
- 1 Chronométrateur responsable

1.2. HORAIRES

Une épreuve comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais (libres et officiels), des manches qualificatives, des finales et une remise des coupes ou une remise des prix. L'horaire détaillé figure au règlement particulier de l'épreuve.

1.2.1. Les épreuves de Fol Car sont inscrites au calendrier régional de la FFSA.

Un meeting de fol Car doit se dérouler sur une seule journée, sauf dans le cas où elles sont incluses dans un autre meeting. Dans ce cas, les essais libres et les vérifications facultatives pourront avoir lieu la veille de l'épreuve (à préciser dans le règlement particulier).

Un meeting de Fol Car doit accepter les engagements avec un ou deux pilotes conduisant alternativement la même voiture. Dans le cas de deux pilotes, le pilote 1 pilotera dans les courses A et le pilote 2 pilotera dans les courses B. Dans le cas d'un seul pilote, celui-ci pilotera dans les courses A et B.

1.2.2. Une épreuve de Fol Car ne peut être intitulée que sous le nom de Fol Car à l'exclusion de toute autre appellation.

1.2.3. Pour toute la durée du meeting, l'organisateur devra prévoir une zone d'assistance située entre la sortie et l'entrée de la piste, sans devoir traverser une zone publique.

1.3. VERIFICATIONS

Le lieu, la date et l'heure seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé de faire les vérifications administratives et techniques en même temps et au même endroit, en convoquant individuellement tous les pilotes à leur heure de passage aux vérifications. Tous les pilotes d'une même division doivent être convoqués dans la même tranche horaire. Il n'est pas possible de se présenter avant l'heure prévue (sauf aux vérifications facultatives). Tout retard aux vérifications sera sanctionné par les amendes prévues à l'article 8, à condition que le pilote se présente dans les horaires prévus au règlement particulier (sauf cas particuliers jugés par le Collège des Commissaires Sportifs).

Vérifications administratives

Les concurrents doivent être présents aux vérifications et ils ne peuvent pas se faire représenter. Ils devront présenter leur licence, une pièce d'identité ainsi que le passeport technique pour les concurrents français.

Au cas où un véhicule n'appartiendrait ni au concurrent, ni au conducteur, il sera demandé de fournir une autorisation du propriétaire.

Vérifications techniques avant l'épreuve

Les concurrents s'engagent à présenter un véhicule conforme à la réglementation. Les vérifications porteront sur la sécurité. Le départ sera interdit à tout véhicule non conforme pour des raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les concurrents auront la possibilité de faire établir un passeport technique en dehors des horaires du contrôle technique à condition de prévenir l'organisateur au moment de leur engagement.

L'organisateur doit prévoir un nombre de Commissaires Techniques qui tient compte du nombre maximum de véhicules admis et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant un véhicule toutes les 5 minutes.

Vérifications techniques en cours d'épreuve

Des contrôles techniques complémentaires portant sur la conformité technique des voitures pourront avoir lieu à tout moment. Le pilote convoqué est tenu de présenter sa voiture immédiatement à chaque notification qui lui sera faite par le Directeur de Course. Les contrôles sont décidés par le Collège des Commissaires Sportifs ou par le Directeur de Course, après approbation du Collège. En cas de non conformité ou de non présentation, le Collège des Commissaires Sportifs appliquera l'une des sanctions prévues par le Code Sportif International.

Dans les épreuves de Coupe de France de Fol'Car, des vérifications techniques seront obligatoirement effectuées sur 3 concurrents au minimum et à tout moment de l'épreuve.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

3.1.1. Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite fixée par celui-ci.

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande devra être accompagnée du chèque de la participation aux frais, assurance comprise. Si cette demande est envoyée par télécopie, l'original devra être envoyé immédiatement par courrier à l'organisateur.

La demande d'engagement devra être remplie complètement, sans omission ou fausse déclaration. Elle ne sera prise en compte que si elle est accompagnée des droits d'engagement.

La participation maximum pouvant être demandée sera de 125 € par voiture.

Le nombre maximum de voitures admises au départ est de 120.

Les droits d'engagement seront au moins doublés pour les pilotes 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, le concurrent pourra remplacer le véhicule engagé par un autre dans la même division.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant l'épreuve, le véhicule engagé ne correspond pas à la division dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra être muté dans une autre division 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 CSI, ainsi qu'aux dispositions des règlements de la FFSA et de la FIA.

Le pilote est responsable des agissements de son équipe.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard, 5 jours avant la compétition.

Une liste de suppléants pourra être établie.

Dès réception de la demande d'engagement complète, l'organisateur devra confirmer l'engagement par courrier sous 48 heures. Cette confirmation précisera la date et l'heure de convocation aux vérifications administratives. Si un concurrent ne reçoit pas cette convocation avant le jeudi précédent l'épreuve, il lui appartient de téléphoner à l'organisateur pour connaître son heure de convocation.

3.2. EQUIPAGES

Les épreuves de Fol Car se déroulent avec un ou deux pilotes. Chaque voiture ne pourra avoir qu'un seul pilote à bord et un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture. Dans le cas de 2 pilotes, ils seront référencés Pilote 1 et Pilote 2.

3.2.1. Licences

(Voir Réglementation des Licences en cours de validité).

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

Les classes suivantes seront établies, mais elles ne donnent pas lieu à un classement séparé et il ne peut être organisé des courses différentes.

- Classe 1 : jusqu'à 1400 cc
- Classe 2 : plus de 1400cc à 1600cc
- Classe 3 : plus de 1600cc à 2000cc

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.4. NUMEROS

Des numéros de compétition, conformes aux prescriptions générales, devront être présentés une seule fois de chaque côté de la voiture. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur la voiture. Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ.

Le classement de la Finale N-1 déterminera l'attribution des numéros des pilotes de la Coupe de France de la saison suivante.

- Les numéros de la classe 1 seront noirs sur fond jaune ;
- Les numéros de la classe 2 seront noirs sur fond bleu clair ;
- Les numéros de la classe 3 seront noirs sur fond blanc.

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture, les lettres étant hautes de 5 cm. Un numéro de toit de 18 cm de hauteur sur 4 cm d'épaisseur de trait et dessiné verticalement : il devra être collé de chaque côté d'un support non translucide de 24 cm x 24 cm, placé dans l'axe de la voiture. Le numéro de toit peut être enlevé, mais il devra être remplacé sur demande du Directeur de Course, les concurrents en étant avertis par un panneau placé à la sortie du parc des concurrents.

Un numéro sur le pare-brise en haut à droite, de même dimension que le numéro de toit est obligatoire. Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur, en commençant par le chiffre 1, en ne donnant pas le n° 13 et en évitant les numéros à 3 chiffres.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives, ainsi que les emplacements, seront précisés au règlement particulier ou par un communiqué de l'organisation remis 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 du code du sport, devront être respectées dans toutes les disciplines.

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Les épreuves de Fol Car sont autorisées sur les circuits d'Auto-Cross, de Sprint Car ou de Rallycross. Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum d'épreuves et attribue chaque année les épreuves comptant pour la Coupe de France.

6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International. **Elle sera faite à l'aide de drapeau et/ou de feux.**
- Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau jaune est présenté 2 tours maximum. En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.
- 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 et/ou l'entrée du parc fermé.
- Les poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.
- 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.
- Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.
- 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.
- Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.
- Tout pilote abandonnant la compétition doit prévenir le chargé des relations avec les concurrents ou le Directeur de Course et devra attendre l'autorisation de celui-ci avant de quitter le circuit.

6.3. Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

6.4. TABLEAU(X) D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage officiel doit être situé à proximité immédiate du parc des concurrents et/ou de la pré-grille. Il devra être signalé et à l'abri des intempéries. L'emplacement exact sera précisé au règlement particulier. Une permanence du chargé des relations avec les concurrents sera située dans un local (tente, caravane...) placé à côté du panneau d'affichage. Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de l'épreuve, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...).

- La liste des engagés et les horaires seront affichés par l'organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, l'ordre de passage aux essais et le classement général provisoire seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- Le classement des essais officiels, des manches qualificatives et la composition des grilles des finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage.
- Le classement officiel définitif sera affiché et signé par le Collège des Commissaires Sportifs.

6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

La date, l'heure et le lieu de la première réunion du Collège des Commissaires Sportifs seront précisés au règlement particulier.

Les autres réunions auront lieu : après les essais chronométrés, après les manches qualificatives et après les finales.

6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

Pendant l'épreuve, la piste doit être maintenue en état de telle façon que les pilotes puissent avoir une bonne vision. L'organisateur prendra toutes les dispositions utiles pour maintenir une visibilité correcte. L'arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre du Directeur de Course.

6.6.1. Des engins d'entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, lame, etc.

6.6.2. Des moyens de liaison entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef et les chargés des relations avec les concurrents sont obligatoires (radios).

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.

Espaces

Sauf si le règlement de la discipline prévoit une réglementation différente, il sera attribué un espace minimum de 12,5 m x 8 m (100 m²) pour chaque concurrent,.

Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent (prévoir une question dans la demande d'engagement).

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 contrôlé.

Accès au paddock (laissez-passer)

Selon les règlements de chaque discipline.

L'accès au paddock est autorisé pour le public mais l'accès aux structures des concurrents doit être interdit.

Prévention Incendie

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 concurrent devra, dans sa structure, disposer d'au moins un extincteur **de 6 kg type ABC avec la norme NF EN3** à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l'organisateur.

L'organisateur mettra en place deux 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 clairement signalés.

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.

La pénalité pour défaut d'extincteur dans les parcs est de 200 €.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion.

Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Pollution

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 du meeting.

Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses...) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place.

La pénalité pour défaut de bâche dans les parcs est de 200 €.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion.

Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

Secours médicaux

L'(es) emplacement(s) du centre médical doit être indiqué sur le plan. Ce centre doit disposer d'eau chaude et d'eau froide. Il devra y avoir au moins 4 secouristes. Le médecin chef désigné sera joignable directement par le Directeur de Course. Il devra y avoir un service pour les concurrents et pour le public, au moins une tente avec des secouristes et un médecin.

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**. **Tout branchement électrique constaté à partir de la borne jusqu'à la structure et dans la structure d'un concurrent et considéré comme dangereux sera pénalisé. Décision du CCS.**

6.7.2. Moyens d'intervention obligatoires

Un véhicule d'intervention rapide (pick up 4x4) avec à son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,
- Deux personnes spécialisées en incendie et équipées (pompiers ou personnes formées),
- Un pilote 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.),
- 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, et il partira aussitôt qu'il en aura reçu l'ordre du Directeur de Course.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Schéma type

- Essais libres A : Pilotes 1
 - Essais libres B : Pilotes 2
- Et/ou
- Essais chronométrés A : Pilotes 1
 - Essais chronométrés A : Pilotes 2
-
- 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 1
 - 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 2
-
- 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 1
 - 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 2

Chaque organisateur aura le choix, entre deux schémas distincts pour l'organisation des Finales. L'option choisie figurera obligatoirement au règlement particulier de chaque épreuve.

OPTION 1	OPTION 2
Finale C : Pilote 1 Finale B : Pilote 1 Finale C : Pilote 2 Finale B : Pilote 2	Finale C : Pilote 1 Finale B : Pilote 1 Finale A : Pilote 1
Finale A : Pilote 1 Finale A : Pilote 2	Finale C : Pilote 2 Finale B : Pilote 2 Finale A : Pilote 2

7.1. ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES

Un pilote seul ne pourra participer qu'à un seul essai (libre et/ou chronométré). Il devra préciser, lors des vérifications administratives, dans quel groupe il souhaite être intégré. Pour les courses, il participera aux manches des pilotes 1 et 2.

7.1.1. Essais libres

Il y aura deux groupes : le groupe A avec les pilotes 1 et le groupe B avec les pilotes 2. L'organisation d'essais libres est obligatoire s'il n'y a pas d'essais chronométrés prévus. La composition des grilles des essais libres sera faite par tirage au sort, avec un maximum de 15 pilotes par série et un minimum d'au moins 2 tours.

7.1.2. Essais chronométrés

Il y aura deux groupes, un groupe A avec les pilotes 1 et un groupe B avec les pilotes 2. La composition des séries des essais chronométrés sera faite par tirage au sort. Il y aura un 1^{er} tour de lancement non chronométré et au moins un tour chronométré. Les voitures seront lâchées une à une. Les séries seront de 5 à 8 voitures.

Le classement des essais se fera sur le meilleur temps réalisé par le pilote 1 ou le pilote 2.

7.2. BRIEFING

Le briefing sera fait lors d'une réunion exclusivement réservée aux problèmes sportifs de la course. La présence des pilotes au briefing est obligatoire. Elle sera contrôlée par la signature du pilote sur une feuille d'émargement. Toute absence ou retard sera pénalisé d'une amende de 110 €. Le briefing des pilotes devra avoir lieu au plus tard avant le début des manches qualificatives ou suivant la réglementation générale de la discipline.

7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

	Manches qualificatives	Finales C	Finales B	Finales A
moins de 900 m	10 tours	10 à 12 tours	10 à 12 tours	13 à 14 tours
de 900 à 1000 m	9 tours	9 à 11 tours	9 à 11 tours	12 à 13 tours
plus de 1000 m	8 tours	8 à 10 tours	8 à 10 tours	11 à 12 tours

7.3.1.1. Grilles de départ

Les grilles de départ seront de type 3.2.3. pour toutes les courses.

Sauf en cas de tirage au sort, pour la première manche qualificative, le pilote ayant la pôle position a le choix de son emplacement sur la première ligne. Le deuxième choisira sa place parmi celles restant disponibles, etc. La même possibilité de choix est laissée aux pilotes des lignes suivantes, le choix ne pouvant être fait que sur la même ligne. Le choix des pilotes doit être fait dès la mise en pré-grille ou après le tour de reconnaissance si celui-ci existe.

7.3.2. Manches qualificatives

Il y aura deux manches qualificatives (1 et 2) et dans chaque manche qualificative, il y aura une manche A avec les pilotes 1 et une manche B avec les pilotes 2.

Dans chaque manche, les pilotes seront répartis en séries. Une série pour moins de 15, deux séries de 16 à 30, trois séries de 31 à 45, etc.

Pour la 1^{ère} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement des essais ou selon le tirage au sort s'il n'y a pas eu d'essais chronométrés (il en sera de même pour départager les pilotes en cas d'ex aequo pour les finales).

Lorsque les grilles de départ seront tirées au sort, les grilles des pilotes 1 seront celles du tirage au sort et celles du pilote 2 seront inversées (le 1^{er} devenant dernier, etc.).

Pour la 2^{ème} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement de la 1^{ère} manche qualificative qui s'obtient par addition des points du pilote 1 et des points du pilote 2.

Les ex aequo sont départagés par le classement de la manche qualificative 1.

Le classement dans les manches qualificatives sera fait en attribuant 15 points au 1^{er}, 14 points au 2^{ème} et ainsi de suite. A ce nombre de points vient s'ajouter un nombre de points égal au nombre de tours entiers réalisés par le pilote.

Un classement général sera fait après les manches qualificatives, en additionnant les points des deux pilotes dans les deux manches.

7.3.3. Finales

Il y aura 45 voitures qualifiées en finale au lieu de 40. Elles seront réparties en 3 finales A, B et C soit 3 finales de 15.

Il n'y aura plus d'assistance sur la grille, les voitures rentrant au parc entre chaque finale.

Pour la finale B, seul le 1^{er} marquera 1 point.

S'il y a moins de 8 voitures en Finale C et/ou B, celles-ci n'auront pas lieu.

Le classement général sera fait en tenant compte des places obtenues dans les finales par les deux pilotes.

7.3.4. Tour de reconnaissance

Pour les manches qualificatives et les finales, il pourra y avoir un tour de reconnaissance avant la mise en place sur la grille de départ. Pendant ce tour de reconnaissance, il est interdit de doubler. Une voiture

immobilisée sur la piste devra être évacuée. Il n'est pas autorisé d'intervenir sur la voiture. Cependant, si le pilote arrive à redémarrer par ses propres moyens avant que le départ ne soit donné, il pourra être autorisé à partir en fin de grille. Si le départ est donné, il ne pourra pas prendre le départ. Un pilote qui se présente avant la fin du tour de reconnaissance pourra partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7.4. ARRET DE COURSE

Un nouveau départ ne pourra être donné qu'en cas d'arrêt de course signalé par le drapeau rouge, et en cas de faux départ ou en cas d'erreur des officiels. Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure. Si un pilote est jugé responsable d'un arrêt de course ou s'il a pris l'initiative de s'arrêter de lui-même avant le signal du drapeau rouge, il ne pourra pas reprendre le départ de la manche considérée. Toute série arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être immédiatement recourue

Pour les finales, si le nombre de tours effectué :

- est supérieur à 75%, la finale ne sera pas recourue.
- est compris entre 75% et 25%, la finale sera constituée sur le nombre de tours restant, la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédant l'arrêt de course, le classement de la finale étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2^{ème} partie.
- est inférieur à 25%, la finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les épreuves régionales ou en cas de panne des feux.

▪ DEPARTS AU DRAPEAU

Une fois les voitures en place sur la grille de départ, il sera présenté un panneau « moteur » qui indique le début de la procédure de départ. Dans un délai de 5 secondes est présenté un panneau « 5 secondes ». Le départ est alors donné dans un délai de 1 à 3 secondes en levant le drapeau national. La présentation des panneaux doit se faire en bordure de piste.

▪ DEPARTS AUX FEUX

Matériel

Il y aura un feu vert et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent avoir au moins deux ampoules doublées. Ils devront être visibles de l'ensemble des pilotes, même en cas de soleil éclairant ces feux (des visières efficaces doivent être prévues). Il peut y avoir plusieurs blocs de feux à des endroits différents.

Procédure

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel traverse devant la 1^{ère} rangée de voiture afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ. Les cellules sont activées.

Il est ensuite présenté un panneau « 5 secondes » qui reste levé 3 secondes. Une fois le panneau « 5 secondes » retiré, le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 2,5 à 3,5 secondes lors de l'allumage du feu vert qui reste allumé

Le panneau « 5 secondes » pourra être remplacé par un feu bleu qui restera allumé au minimum 3 secondes.

La présentation des panneaux doit se faire en bordure de piste.

Départs anticipés

Le départ doit être donné une fois tous les véhicules rigoureusement immobiles.

Une caméra filmant les départs et le premier virage est recommandée.

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 8.2 du présent règlement.

Chronométrage

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100^e de seconde. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire pour les épreuves comptant pour la Coupe de France de FOL CAR.

7.6. PARC FERME

Aussitôt la ligne d'arrivée des finales franchie, et après un éventuel tour d'honneur, les voitures devront être conduites par le pilote, soit au parc fermé d'arrivée, soit au contrôle technique d'arrivée. Il est

strictement interdit de prendre un passager lors de cette phase et que le véhicule soit approché par les équipes (mécaniciens ou autres) qui n'ont pas le droit de pénétrer sur le circuit avant la remise des prix.

Les voitures qualifiées pour les finales, mais n'ayant pu y participer, devront également être placées dans ce parc fermé, sauf dérogation donnée par le Directeur de Course si le véhicule n'est pas en état de rouler. Il devra rester sur place jusqu'à l'heure d'ouverture du parc fermé.

Le parc fermé pourra être ouvert à la fin du délai de réclamation de chaque finale A courue, sauf avis contraire du Collège des Commissaires Sportifs. L'emplacement du parc fermé sera précisé au règlement particulier.

Tout pilote n'ayant pas sa voiture au parc fermé sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. Les pénalités ci-dessous s'appliquent selon les règles du Code Sportif International :

- **Engagement non-conforme, droits d'engagement non payés, engagement hors délai**
..... Refus de départ.
- **Retard aux vérifications administratives, jusqu'à l'heure de clôture de fin des vérifications**
 Jusqu'à 30' 20€
 de 31' à 1h00 30€
 Plus de 1h00 50€
- **Voiture non-conforme aux vérifications techniques, tentative ou falsification des marques d'identification**
 Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
 Pendant et après l'épreuve Décision du CCS pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Bruit ou poids non-conforme**
 Avant l'épreuve Mise en conformité ou sinon, refus de prendre le départ
 Pendant l'épreuve Décision du CCS remise en conformité avec annulation des résultats précédant le contrôle et/ou sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion
- **Falsification du bulletin d'engagement, fausses informations**
..... Refus de départ. Décision du CCS pour demande de sanction
- **Licence non-conforme** Refus de départ
- **Equipement du pilote non-conforme**
 Avant l'épreuve Mise en conformité ou refus de départ
 Pendant l'épreuve Exclusion
- **Publicité non-conforme**
 Par infraction constatée Refus de départ
- **Non respect de la signalisation, devoirs des pilotes**
 Poussettes volontaires ou non Avertissement (drapeau)
 Poussettes répétées, volontaires ou non Décision du collège des commissaires
 Poussettes bénéficiant au fautif Décision du collège pouvant aller de l'exclusion de la manche à l'exclusion du meeting
 Autres cas Décision du CCS
- **Déplacement (sauf cas involontaire) ou franchissement des marqueurs délimitant la piste**
..... 5 secondes de pénalité
- **Vitesse excessive dans le parc concurrent, stationnement dans les couloirs de circulation**
..... Décision du CCS
- **Absence de bâches et/ou d'extincteur**
 Par infraction Amende de 200€ par infraction + mise en conformité sinon exclusion
- **Absence ou retard au briefing des pilotes si celui-ci est prévu**
..... Amende de 110€
- **Infraction aux règles de parc fermé** Décision du CCS.
- **Marche arrière sur la grille de départ**..... 3 secondes.

Rappel : dans toute décision, le Collège des Commissaires Sportifs doit dire ce que deviennent les classements, les prix, si en cas d'exclusion, 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. DEPARTS ANTICIPES

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.

- **1^{er} départ anticipé dans une manche ou une finale :**

Recul de 3 places.

- **2^{ème} départ anticipé du même pilote dans le meeting :**

Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.

- **3^{ème} départ anticipé du même pilote dans le meeting :**

Exclusion du meeting prononcée par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. Il y aura un classement général, tous groupes ou/et classes confondus.

Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale A. Il deviendra définitif 30 minutes après l'heure d'affichage du résultat provisoire, sauf dans le cas d'une réclamation ou d'un avis du Collège des Commissaires Sportifs.

9.2. Dans chaque série (qualificative ou course), les pilotes seront classés d'après le nombre de tours entiers qu'ils ont accomplis, et pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Il sera distribué au maximum 1 100 €.

Les deux premiers de chaque classe seront récompensés.

En cas de prix, le détail de la répartition devant figurer au règlement particulier.

10.2. Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes figurant au classement général de l'épreuve.

10.3. Les prix seront disponibles au secrétariat du circuit après la publication du classement officiel et pendant une heure. Si le concurrent ne se présente pas, l'organisateur devra faire parvenir ceux-ci par courrier sous 48 heures (sauf en cas de classement suspendu). L'organisateur peut prévoir une réception, mais il n'y a pas obligation pour les pilotes d'y participer.

10.4. Des coupes seront remises aux pilotes en fonction de leur classement. La distribution des coupes sera obligatoirement faite à la fin de la dernière finale.

10.5. Au moins une coupe sera tirée au sort pour récompenser un commissaire. S'il existe un trophée spécial ou d'autres récompenses, le mode d'attribution devra figurer au règlement particulier.