

REGLEMENTATION GENERALE RALLYCROSS

Les épreuves de rallycross sont inscrites au calendrier national de la FFSA ou au calendrier international de 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 l'épreuve et sera composée au minimum de :

- 1 Observateur de la FFSA et de la FIA suivant les cas,
- 3 ou 5 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président et un membre désigné par la FFSA
- 1 Directeur de Course circuit **terre responsable du meeting**,
- 1 Directeur de course adjoint par discipline (dans le cas où il y a une coupe de marque et/ou une épreuve de doublure, il devra y avoir 1 directeur de course adjoint supplémentaire),
- **1 Directeur de Course chargé de la gestion des images**
- 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 juges de Faits (recommandé)**
- 2 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents
- 1 responsable des Commissaires Techniques (Licence A). Le responsable des Commissaires Techniques sera le Commissaire délégué FFSA,
- **6 Commissaires Techniques y compris le délégué adjoint hors Coupe de Marque**
- **1 personne licenciée responsable des vérifications administratives**
- 1 responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 1 médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable du service presse,
- 1 chronométrateur responsable **chargé des classements** (au moins chronométrateur B pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France ; C pour les autres épreuves).
- **2 chronométrateurs licenciés (es) adjoints**

1.2. HORAIRES

Déroulement obligatoire pour toutes les épreuves ; des essais chronométrés, manches qualificatives et finales : LOGAN CUP, Div 4, Div 3, Super 1600, Super Car à l'exception du WARM UP pour lequel l'ordre de passage des catégories sera différent lors de chaque épreuve.
L'assistance par ordinateur pour le chronométrage, les vérifications administratives et la gestion des courses est obligatoire.

Samedi

Les vérifications administratives auront lieu le samedi	de 8h00 à 8h45
Les vérifications techniques auront lieu le samedi	de 8h15 à 9h00
1 ^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs 8h00
Essais libres	de 9h00 à 12h00
Briefing <u>obligatoire. Accès exclusivement réservé aux seuls pilotes, tuteurs, officiels et concurrents engagés à l'épreuve</u>	12h15
Essais chronométrés	à partir de 13h30
<u>Super « Pôle »</u>	à partir d 15h30
1 ^{ère} manche qualificative	à partir de 16h00

Dimanche

Warm-up (participation facultative)..... à partir de 8h00

L'ordre de passage des catégories sera différent lors de chaque épreuve :

- **1^{ère} épreuve : Logan cup ; Div. 4 ; Div. 3 ; Super 1600 ; Super Car**
- **2^{ème} épreuve : Div. 4 ; Div. 3 ; Super 1600 ; Super Car ; Logan cup**
- **3^{ème} épreuve : Div. 3 ; Super 1600 ; Super Car ; Logan cup ; Div. 4**
- **4^{ème} épreuve : Super 1600 ; Super Car ; Logan cup ; Div. 4 ; Div. 3**
- **5^{ème} épreuve : Super Car ; Logan cup ; Div. 4 ; Div. 3 ; Super 1600**

- **Etc**

Sur chacune des épreuves, le Directeur de course proposera au collège un programme horaire et ordre de passage. Il sera affiché à l'issue de la première manche qualificative. Chaque pilote aura droit à deux passages maximum.

2^{ème} manche qualificative à partir **de 9h45**
3^{ème} manche qualificative **à partir de 13h30**
 Finales à partir de 15h30
 Affichage 15 mn après la fin de chaque finale A.
Fin du Meeting, **maximum 20h00**

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Pilotes engagés à l'année

Les véhicules de ces pilotes ne seront soumis qu'à une seule séance de vérifications préliminaires pour l'ensemble des épreuves de la saison.

Celle-ci s'effectuera le vendredi après-midi précédant la première épreuve du Championnat, Coupe de France, et Coupe de Marque au local technique du circuit.

Lors de cette séance de vérifications techniques il appartient à chaque pilote ou représentant de présenter la documentation technique propre à son véhicule, ainsi que le passeport technique à jour de toute notification.

Une fiche signalétique de chaque véhicule sera renseignée lors de cette vérification.

Il est conseillé à chaque concurrent d'être accompagné de son mécanicien.

Tout pilote absent à la première épreuve du Championnat sera contrôlé indépendamment lorsqu'il participera à sa première épreuve. Il lui appartient d'en informer le Délégué Technique FFSA dans la semaine précédant l'épreuve.

Il appartient à chaque pilote engagé pour la saison de se présenter sur chaque épreuve au contrôle administratif pour valider sa présence dans le créneau horaire propre à sa catégorie. (Voir horaires sur confirmation d'engagement).

1.3.2. Les pilotes à participation occasionnelle devront satisfaire aux vérifications administratives et techniques selon l'horaire propre à sa catégorie comme indiqué dans sa convocation.

Vérifications administratives

Les vérifications administratives auront lieu le samedi de 8h00 à 8h45.

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

Dans tous les cas, devront être présentés :

- **La licence,**
- **Une pièce d'identité,**
- **Le passeport technique pour les concurrents français,**

Au cas où un véhicule n'appartiendrait pas 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 **refusé** à tout véhicule non conforme pour raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

Le lieu, la date et l'horaire des vérifications seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé d'organiser les vérifications administratives et techniques en même temps et au même endroit. Les convocations préciseront le créneau horaire auquel les pilotes doivent se présenter aux contrôles administratifs et techniques.

S'ils ne la reçoivent pas, il leur appartient de téléphoner au secrétariat de l'épreuve pour connaître leur heure de convocation.

Tout retard aux vérifications sera pénalisé par les amendes prévues à l'article 8 : PENALITES de la réglementation générale Rallycross.

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 son engagement.

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 **par la Direction de course** est tenu de présenter sa voiture immédiatement **au contrôle technique.** 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.

Le marquage obligatoire des pneumatiques se fera pendant les vérifications techniques et avant les essais chronométrés.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1 ENGAGEMENTS

3.1.1. Pilotes engagés à l'année

Avant le 1^{er} mars de chaque année, les pilotes qui souhaitent s'engager à l'année auprès de l'AFOR devront remplir une feuille d'engagement puis la retourner à l'AFOR accompagnée des chèques d'engagement à chaque épreuve d'un montant de :

- 250€ par épreuve pour les catégories Super Car, Super 1600, D3, D4 et
- 180€ par épreuve pour la Coupe de Marque.

Chaque chèque sera établi à l'ordre de l'ASA organisatrice et ne sera encaissé qu'une fois l'épreuve courue.

En cas de non-participation à une épreuve, il appartient au pilote concerné d'annuler par écrit son engagement auprès de l'organisateur (fax ou e-mail), au plus tard le samedi soir minuit précédant chaque épreuve.

Dans ce cas, le chèque d'engagement sera renvoyé au pilote ou détruit.

Au-delà de cette date, l'engagement sera automatiquement validé et le montant acquis à l'organisateur.

3.1.2. Pour les pilotes occasionnels

La date limite d'engagement pour les pilotes à participation occasionnelle est fixée au samedi de la semaine précédant l'épreuve à minuit, cachet de la poste faisant foi.

Le montant maximum des droits avec la publicité des organisateurs est fixé à :

- 350€ pour les Super Car, Super 1600, Divisions 3 et 4.
- 250€ pour la coupe de Marque.

Pour les pilotes dont l'engagement parviendra au plus tard le mercredi de la semaine précédant l'épreuve, le montant sera ramené à :

- 250€ pour les Super Car, Super 1600, divisions 3 et 4
- 170€ pour la Coupe de marque.

Le nombre maximum de partants aux essais est fixé à 130 au total (y compris les Coupes de Marque et les éventuelles autres démonstrations ou animations, sous réserve d'avoir obtenu l'accord de la FFSA).

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

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande devra être accompagnée du chèque de la participation aux frais, assurance et numéros compris. 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.

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 de la même catégorie ou division.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant l'épreuve, le véhicule engagé ne correspond pas à la catégorie dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra être muté 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 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.

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

3.1.3. Laissez-passer

5 laissez-passer seront attribués à chaque pilote régulièrement engagé.

Il est recommandé de prévoir des bracelets et dans ce cas, il y a obligation de les porter pour les pilotes et leurs accompagnants. Pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France, sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du Championnat de France correspondant à la discipline.

3.2. EQUIPAGES

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

3.2.1. Licences

(Voir Réglementation des Licences).

3.3. Lors d'une même épreuve, un pilote pourra s'engager en Championnat, Coupe **de France**, ainsi qu'en Coupe de Marque.

Il ne marquera des points que dans la catégorie ou division dans laquelle il est engagé, sans cumuler les points pour le Championnat ou la Coupe de France.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures suivantes correspondant au règlement technique du Rallycross, réparties **comme suit : Super Car, Super 1600**, – Division 3 – Division 4 - Coupe de Marque, chaque **catégorie** et division courant séparément.

4.2. EQUIPEMENTS PILOTES

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

4.2.1. Pneumatiques

Pour toutes les catégories ou divisions, une réglementation sur la marque, le type et le nombre de pneumatiques, leur marquage et leur utilisation sera publiée par la FFSA dès que possible.

4.3. TRANSPONDEURS

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur de marque CHRONELEC.

Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

Chaque pilote est responsable du bon fonctionnement de son transpondeur.

Dès les essais libres, il devra fonctionner, il sera interdit de le débrancher.

En cas de non fonctionnement du transpondeur, il ne pourra prétendre à aucun classement.

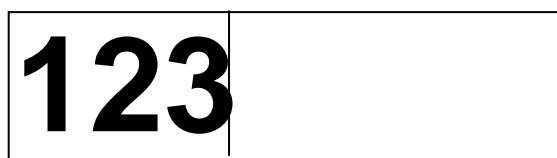
4.4. NUMEROS

Dans le cas où l'organisateur fournit les panneaux de portières réglementaires, ceux-ci doivent être **conservés dans leur dimension d'origine** et posés sans **découpe, ni modification**. Ils seront attribués comme suit :

- | | |
|----------------|--------------------------|
| ▪ De 1 à 99 | <u>Super Car</u> |
| ▪ De 101 à 199 | <u>Super 1600</u> |
| ▪ De 301 à 399 | D3 |
| ▪ De 401 à 499 | D4 |

Dans chaque **catégorie et** division, les pilotes se verront attribuer le numéro correspondant à leur classement du Championnat de l'année précédente, et ce pour les 15 premiers. Si le pilote ne participe pas, le numéro restera libre.

- Panneaux de portière : 20 x 70 cm dont 30 cm réservés au numéro.
- Numéro de course : 15 **cm de haut**
- Epaisseur du trait : 3 cm



4.5. CAMERAS EMBARQUEES OBLIGATOIRES

Toute voiture participant au Championnat de France de Rallycross dans les catégories Super Cars et Super 1600 devra être équipée d'une caméra qui sera achetée ou louée et qui sera fournie par le même prestataire.

Le même équipement est vivement recommandé pour les divisions 3, 4 et les formules de promotion (Coupe Logan ou autre).

Chaque caméra sera équipée d'une carte SD qui sera fournie avec la caméra et qui sera identifiée avec le numéro de la voiture.

Chaque concurrent devra, lors des courses (essais libres, warm'up, manches qualificatives et finales) s'assurer que :

- La caméra soit bien positionnée de façon à ce que le volant et la route de course soient bien visibles ;
- Les batteries soient suffisamment chargées ;
- La caméra soit bien mise en marche au moins à partir de la mise en place sur la ligne de départ jusqu'à la sortie de la piste ;
- La carte SD soit en place et que ce soit celle fournie avec la caméra.

Si le concurrent vient à manquer aux obligations ci-dessus, son véhicule fera l'objet d'une non-conformité technique pénalisée comme telle par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les images ne pourront exclusivement être demandées que par la Direction de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs, à la suite ou non d'une réclamation ou pour simple contrôle du bon fonctionnement de la caméra. Les officiels n'ont aucune obligation de visionner toutes les images qui pourraient leur être proposées.

Le visionnage des images se fera sur l'ordinateur du concurrent ou du prestataire sous la responsabilité du concurrent qui assurera les manipulations seul ou avec son assistant.

Les images pourront servir d'aide à la prise éventuelle de décision.

Les cartes SD seront effacées en début de meeting et seront conservées par le concurrent jusqu'à la fin du délai de réclamation.

Dans le cas où un concurrent serait dans l'incapacité de mettre ses images à la disposition des officiels comme précisé ci-dessus, ce fait sera considéré comme aggravant dans le traitement de l'événement ayant justifié la demande des images.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant aux épreuves du Championnat de France de Rallycross, ainsi que les équipements des pilotes, à l'exception des Coupes de Marque, devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA et l'AFOR y compris lors de l'épreuve Française comptant pour le Championnat d'Europe. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des voitures et des équipements des pilotes définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

Toute publicité concernant une marque de pneumatique différente de celle définie par la FFSA et l'AFOR est interdite

Publicité non conforme : refus de départ.

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 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. Ils doivent répondre aux critères généraux suivants :

- Longueur : entre 800 et 1200 mètres (**mesure prise de la ligne d'arrivée à la ligne d'arrivée dans l'axe de la piste**)
- Largeur : entre 12 mètres et 17 mètres.
- Ligne droite de départ : 100 mètres de long minimum,
 - largeur entre 12,5 mètres et 17 mètres.

La largeur de la ligne de départ doit être conservée jusqu'à la sortie du 1^{er} virage qui doit avoir un rayon maximum de 25 mètres, avec un changement de direction d'au moins 45°.

Les parties revêtues (hors zone de départ) doivent être au maximum de 60 % de la longueur de la piste et sur toute la largeur de la piste.

Les épreuves du Championnat de France doivent répondre aux critères définis dans le Cahier des Charges.

Il ne peut y avoir à la même date aucune épreuve de la même discipline à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'une épreuve du Championnat de France et/ou de la Coupe de France de cette même discipline, sauf accord écrit de l'ASA organisatrice.

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum d'épreuves et désigne chaque année les épreuves comptant pour les Championnats et Coupes de France ainsi que l'épreuve comptant pour le Championnat d'Europe.

6.2. DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

6.2.1 La signalisation par drapeaux **et/ou par feux** sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International

Le drapeau blanc ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.

6.2.2 Le drapeau jaune sera présenté à un poste seulement, immédiatement avant l'accident / l'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 S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, les concurrents en seront avertis par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/arrivée et à tous les postes de Commissaires de piste. Dans ce cas, les pilotes doivent immédiatement ralentir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste. Le Directeur de Course décidera quels véhicules sont autorisés à prendre le nouveau départ excepté aux conditions prévues au point 6.2.5 ci-après.

6.2.5 Les nouveaux départs ne seront permis que :

- a) quand un drapeau rouge a été présenté pendant une course;
- b) quand le signal de fin de course est montré par inadvertance ou avant que la voiture de tête n'ait accompli le nombre de tours prévu. Seuls les participants au premier départ sont admis à participer au nouveau départ et doivent occuper la même place que lors du départ précédent.

Tout autre incident sera considéré comme «cas de force majeure». Si un pilote, pendant une Manche, cause délibérément un nouveau départ en gênant ou en faisant obstruction, le pilote concerné peut être exclu de ce nouveau départ selon l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Si une Finale est interrompue par un drapeau rouge et qu'un nouveau départ est donné, le(s) pilote(s) ayant pris le premier départ de la course sera/seront classé(s) devant le(s) pilote(s) n'ayant pas pris le départ.

6.2.6 Si, lors d'un départ, un pilote cause délibérément un nouveau départ en gênant ou en faisant obstruction, le pilote concerné pourra être exclu, sur appréciation des Commissaires Sportifs.

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

6.2.8 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

6.2.9 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.

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

6.2.11 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.

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

6.2.13 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.

6.2.14 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.

6.2.15 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, ...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

6.4. TABLEAUX 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 et le Directeur de Course, puis affichés.
- 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

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.

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.

6.6.2. Des engins d’entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, **niveleuse**, etc... Une balayeuse pour les parties goudronnées est obligatoire.

6.6.3. 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

Il sera attribué un espace **maximum de 18,50m x 10m (185m²)** pour chaque concurrent, **Seuls, les concurrents engagés à l'année auprès de l'AFOR pourront réserver leur espace. Ils devront joindre à leur engagement un plan de leur structure.** Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent.

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)

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

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.**

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...). **Les déchets alimentaires et verres devront être triés et déposés dans des bennes prévues à cet effet mises à disposition par chaque organisateur.**

Le lavage des voitures ne sera autorisé que sur l'emplacement aménagé et mis à disposition par chaque organisateur.

La pénalité pour défaut de bâche dans les **structures pilotes** 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.

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

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais libres

L'organisation d'essais libres est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir été acceptés aux vérifications par le Directeur de Course. Chaque série sera arrêtée au 4^{ème} passage du 1^{er} sur la ligne d'arrivée (3 tours). Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués. Chaque série sera constituée au maximum de 10 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 12 voitures pour les pistes de 1000 mètres **et plus.**

7.1.2. 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.

7.1.3. Essais chronométrés

L'ordre de passage aux essais se fera, par division, dans l'ordre inverse du classement du Championnat de France. Les pilotes non classés au Championnat partent en 1^{er}, dans l'ordre inverse des numéros. Pour la 1^{ère} épreuve de la saison, l'ordre sera l'ordre inverse des numéros. Un pilote qui ne se présente pas dans son ordre de passage prévu, sera pénalisé. Un pilote se présentant après le passage de sa série pourra faire des essais chronométrés **mais** se verra attribuer le plus mauvais temps de sa division augmenté de 5 secondes. Dans ce cas, les ex æquo seront départagés par leur classement au Championnat (ou par le plus petit numéro pour la 1^{ère} épreuve

Les essais se dérouleront par séries avec un maximum de 5 voitures. Le nombre de voitures par série devra être équilibré. Dans chaque série, le meilleur pilote classé partira le premier et ainsi de suite. Les voitures, dans chaque série, seront envoyées du départ toutes les 5 secondes.

Chaque série sera arrêtée après 4 tours. Le premier tour sera un tour lancé et ne sera pas chronométré, seuls les 3 autres le seront.

Le classement des essais sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé sur un tour de chaque concurrent, augmenté des éventuelles pénalités. Les ex æquo seront départagés en tenant compte du 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite.

7.1.4. Super Pole

A l'issue des essais chronométrés, les cinq premiers pilotes de chaque catégorie, participeront à une "Super Pole" dans l'ordre du classement des essais et ordre de passage des catégories, par série de cinq pilotes sur un tour de lancement et un tour chronométré. Ce nouveau classement sera officialisé comme étant celui des essais chronométrés. Il donnera lieu à une attribution de points comme suit :

- | | |
|--------------------|----------|
| ▪ 1er | 3 points |
| ▪ 2 ^{ème} | 2 points |
| ▪ 3 ^{ème} | 1 point |

Ces points seront acquis définitivement par le pilote et ne seront pas décomptés, sauf en cas d'exclusion.

7.2. BRIEFING

Il y aura un briefing :

- **Écrit remis aux concurrents ou leur représentant lors des vérifications administratives**
- **Oral**-organisé le samedi avant les essais **chronométrés.**

La présence des pilotes au briefing est obligatoire. Elle sera contrôlée par la signature du pilote sur une feuille d'émargement. Tout absence ou retard sera pénalisé d'une amende de 110 €.

L'accès y est exclusivement réservé aux seuls pilotes, tuteurs, et officiels engagés à l'épreuve. Tenue correcte exigée

7.3. COURSE

Ordre de déroulement des passages des divisions

Déroulement obligatoire pour toutes les épreuves ; essais chronométrés, manches qualificatives et finales : LOGAN CUP, Div. 4, Div. 3, Super 1600, Super Car, à l'exception du WARM UP pour lequel l'ordre de passage des catégories sera différent pour chacune des épreuves (voir ci-dessus article 1.2 Horaires).

7.3.1. Les manches qualificatives se dérouleront sur **5** ou **6** tours (précisé par additif au Règlement Particulier de chaque épreuve).

Les finales B, C et D se dérouleront sur **6** tours.

Les finales A se dérouleront sur **7** tours.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra réduire le nombre de tours en cas de nécessité.

7.3.2. Grilles de départ

La zone de grille de départ devra être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle devra comporter 5 couloirs de 2,5 mètres à 3 mètres de large. Les couloirs extérieurs seront longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre. La largeur de la piste entre le départ et le 1^{er} virage sera égale à la largeur totale des couloirs de départ et des zones qui longent ces couloirs. L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y aura 4 lignes de départ. Une zone de décrassage des pneus sera délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres. Aucune marche arrière n'est autorisée dans cette zone.

La 2^{ème} ligne rouge marquera la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe.

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol sur une longueur de 30 mètres après la ligne de départ. Ils seront matérialisés par un cône de chaque côté en bout de ligne. Les lignes devront être très visibles (repeintes). Tout franchissement d'une ligne d'un couloir sera pénalisé.

La 4^{ème} ligne pourra être utilisée comme ligne de fin de zone de chauffe des pneus.

7.3.3. 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					
4 ^{ème} ligne					
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

7.3.4. Finales Super Car, Super 1600, Divisions 3 et 4

1 ^{ère} ligne	1		2		3
2 ^{ème} ligne		4		5	
3 ^{ème} ligne	6		7		8
4 ^{ème} ligne		(9)		(10)	
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

7.3.5. Manches Qualificatives

Il y aura 3 manches qualificatives par division et **catégorie** avec des séries de 5 voitures maximum partant sur la même ligne. Tous les concurrents des 2 séries suivantes sont tenus d'être présents dans la zone de la pré-grille pendant que la grille de la série prévue au départ est composée.

Pour être classé, un pilote doit être "partant" à au moins deux manches qualificatives. Par partant, on entend : quitter **par ses propres moyens** la grille de départ **lorsque** le signal de départ a été donné **et ne pas avoir été exclus.**

Pour chacune des voitures, toutes les séries seront chronométrées.

Les concurrents partants mais n'ayant pas effectué un tour seront classés en fonction de leur position sur la grille de départ.

Dans chaque division, une fois toutes les séries d'une manche qualificative courues, le classement général de la manche se fera en tenant compte des temps réalisés dans les séries par chacun des concurrents ayant réalisé le nombre de tours prévus. Des points seront attribués dans l'ordre du classement de la façon suivante : 1 point au premier, 2 points au deuxième, 3 points au troisième, jusqu'au dernier.

Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer 80 points.

Les pilotes n'ayant pas pris le départ d'une manche se verront attribuer 85 points.

Les pilotes déclassés d'une manche se verront attribuer 90 points.

Les pilotes exclus d'une manche se verront attribuer 95 points.

Les pilotes n'ayant pas pris le départ d'une manche ou **ayant été** exclus seront considérés comme **non partants**.

7.3.6. Composition des séries

La 1^{ère} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement des essais.

La 2^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement de la 1^{ère} manche, les éventuels ex æquo étant départagés par le classement des essais **chronométrés**.

La 3^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement après la 2^{ème} manche qui sera fait par addition des points de la 1^{ère} et de la 2^{ème} manche. Les ex æquo éventuels seront départagés par le meilleur temps obtenu lors d'une des 2 manches.

Le classement général des manches qualificatives se fera en additionnant les points des 2 meilleurs résultats des manches. Les ex æquo seront départagés par le résultat obtenu dans la manche non retenue pour le classement, et ensuite, le meilleur temps réalisé lors de l'une des 3 manches qualificatives, et éventuellement du 2^{ème} meilleur temps, etc.

7.3.7. Répartition dans les séries

Chaque série sera composée en partant de la fin du classement. Les 5 derniers pilotes présents en pré-grille feront la 1^{ère} série, les 5 suivants feront la 2^{ème} série, et ainsi de suite. Pour chaque série, le pilote qui aura le meilleur classement choisira sa position sur la grille, le 2^{ème} choisira parmi les places restantes et ainsi de suite.

Pour les 2 dernières séries, le nombre restant sera réparti partagé en 2 et les pilotes seront répartis avec le schéma suivant :

	Avant dernière série	Dernière série
S'il reste 10 voitures :	2-4-6-8-10	1-3-5-7-9
S'il reste 9 voitures :	2-4-6-8-9	1-3-5-7
S'il reste 8 voitures :	2-4-6-8	1-3-5-7
S'il reste 7 voitures :	2-4-6-7	1-3-5
S'il reste 6 voitures :	2-4-6	1-3-5

La place des concurrents absents dans les 2 dernières séries restera libre.

7.3.8. Finales

Il y aura au maximum 4 finales par division et **catégorie**.

Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins deux manches qualificatives.

Par partant, on entend prendre le départ de la finale en se plaçant sur la grille de départ par ses propres moyens sans avoir été poussé, moteur en marche.

La place sur la grille de départ des pilotes absents reste libre.

Ils seront classés à la dernière place de la finale et s'ils sont plusieurs, ils seront départagés par le classement après les manches qualificatives.

Le pilote qui se sera le mieux qualifié pourra choisir sa place sur la grille de départ, et ainsi de suite pour le second, le troisième, etc.

S'il y a, dans une division **ou catégorie** : au moins :

- **23** pilotes classés, il y aura une Finale A, B, C et D
- **15** pilotes classés, il y aura une Finale A, B, C.
- **9** pilotes classés, il y aura une Finale A, B.

S'il y a moins de 9 pilotes classés, il n'y aura qu'une Finale A

Il y aura un maximum de quatre Finales **par division et catégorie**, pour un total de 21 pilotes classés, **hors Coupe de Marque**.

- Les **6** meilleurs pilotes ayant obtenu le total de points le plus faible dans deux des Manches qualificatives seront admis **en** Finale A ;
- les pilotes suivants, classés de la **7^{ème} à la 12^{ème}** place seront admis en Finale-B ;
- les pilotes classés de la **13^{ème} à la 18^{ème}** place seront admis en Finale C ;
- les pilotes classés de la **19^{ème} à la 26^{ème}** place seront admis en Finale D.
 - **Les deux premiers** de la finale D seront admis en Finale C,
 - **Les deux premiers** de la Finale-C seront admis en Finale B,
 - **Les deux premiers** de la Finale B seront admis en Finale A**Ils partiront aux deux dernières places disponibles sur la grille de départ.**

Les grilles **des Finales A, B, C et D**-seront composées **au maximum de 8 voitures réparties sur trois lignes (3-2-3) et minimum de 3 à l'exception de la Finale D ou le minimum est fixé à 5. Si il y a moins de 3 voitures, ces dernières seront automatiquement qualifiées pour la Finale suivante.**

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 finale arrêtée, au drapeau rouge avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec grille de départ initiale.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Les départs seront donnés **par** des feux.

Le contrôle électronique des départs **anticipés** est obligatoire pour les épreuves du Championnat **et Coupe de France**.

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

DEPARTS AU DRAPEAU

Une fois les voitures en place sur la grille de départ, **un officiel traverse devant la 1^{ère} rangée de voitures afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque** le début de la procédure de départ. **Il est ensuite** présenté un panneau « 5 secondes » **qui reste levé au minimum 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 en levant le drapeau national.

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

DEPARTS AUX FEUX

Matériel

Devant la ligne de départ en surélévation, il doit y avoir un bloc « feux », visible par tout temps, de tous les concurrents assis dans leur voiture.

Chaque feu d'un diamètre minimum de 20 cm sera équipé d'ampoules à « Leds » avec au moins 1 led/cm². Le bloc « feux » comprend : un feu vert, un feu orange, et éventuellement, un feu bleu.

Un feu vert latéral répétitif et synchronisé avec le feu vert du bloc « feux » doit être placé à une extrémité de chaque ligne de départ, de façon à ce 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 (facultatif). Les caméras seront placées de manière à ce 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 oranges clignotants de même dimension unitaires que ceux du bloc « feux » seront installés de chaque côté de la piste à une distance de 100m environ après la ligne de départ.

Les Officiels préposés au placement des voitures sur la grille de départ disposeront d'équerres afin de placer chaque voiture à 12 cm de de l'axe de chaque ligne de départ. (ni plus, ni moins)

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

Procédure de départ

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 et surveillance de la course

Le départ ne peut être donné que si les véhicules 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" fourni le cas échéant par l'opérateur. Il sera composé de :

- 3 caméras sur la grille de départ (surveillance de chaque ligne pour les départs anticipés)
- 7 caméras réparties sur tout le circuit, dont deux au moins pour le premier virage situé arès le départ, celui-ci devant être couvert dans son intégralité.

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

Un officiels Directeur de Course pou la gestion des images devra être spécifiquement désigné.

Il y a départ anticipé lorsqu'un pilote franchit la ligne de départ avant l'allumage du feu vert. C'est le 1^{er} pilote qui fait le départ anticipé qui est pénalisé.

Tout pilote, une fois placé sur la grille de départ ne devra ni avancer, ni reculer avant l'allumage du feu vert. S'il ne respecte pas cette règle, il sera pénalisé comme s'il avait effectué un départ anticipé.

Des pénalités seront appliquées conformément l'article 8. du présent règlement.

Détection automatique des départs anticipés

Le système de contrôle de départs anticipés est obligatoire pour le Championnat de France de Rallycross.

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

Avant l'allumage du feu vert, si une voiture franchi le rayon vertical de la cellule, la procédure sera interrompue et le feu vert ne pourra s'allumer. Les feux oranges 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.

CONTROLE AVANT L'EPREUVE

Le Directeur de Course, les membres du Collège des Commissaires Sportifs doivent contrôler le bon fonctionnement des feux et du contrôle de départs anticipés avant les essais chronométrés.

Ce contrôle doit faire l'objet d'un PV. Ils pourront être accompagnés par des membres de la Commission Rallycross présents sur l'épreuve.

Chronométrage

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

Tous les tours de toutes les séries, (essais libres, chronométrés, manches qualificatives et finales) devront être chronométrés et les temps publiés le plus rapidement possible.

7.6 PARC FERME

A l'arrivée des finales, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé. Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

Les voitures restent en régime de parc fermé, sous chacune des structures des pilotes, au moins jusqu'à l'affichage du classement officiel.

Tout pilote ne respectant pas cette règle sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

7.7. TOUR ALTERNATIF

7.7.1. Définition

Une piste de Rallycross peut posséder une variante du parcours principal, l'ensemble de ces deux parcours devant satisfaire à tout moment aux Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain, à la licence de parcours établie par la FFSA et faire l'objet d'une homologation en cours de validité.

Dans ces conditions, il est permis d'organiser des épreuves de Rallycross empruntant alternativement le parcours principal et la variante de celui-ci, conformément aux dispositions qui suivent.

7.7.2. Essais libres

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est permise durant les essais libres.

7.7.3. Essais chronométrés

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est interdite durant les essais chronométrés.

7.7.4. Manches qualificatives et finales

Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir une fois un des tours prévus par le règlement en utilisant la variante de parcours (tour alternatif).

Le pilote choisira librement le tour dans lequel il empruntera la variante de parcours.

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect du Règlement.

Il est interdit d'emprunter plusieurs fois la variante de parcours (tour alternatif) au cours d'une même manche ou d'une même finale.

7.7.5. Annulation d'une série ou d'une finale

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours (tour alternatif) 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.

7.7.6. Pénalités

Dans une série de manches ou finales, si le nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée est différent de "UN" :

- 1^{ère} infraction : pénalité de 2 minutes,
- Récidive : **Déclassement à la dernière place de la manche ou finale.**

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

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€
- **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 **pour les manches qualificatives**

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.

Pour les manches qualificatives

- Un pilote faisant un départ anticipé sera pénalisé de 3 secondes qui seront ajoutées au temps de sa manche. Il sera prévenu par la présentation du drapeau d'avertissement. La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si ce même pilote récidive dans la même manche, il sera exclu de la manche et il sera retiré de la grille de départ. Il sera considéré comme n'ayant pas pris le départ de la manche. La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si un autre pilote fait un faux départ, il sera pénalisé comme prévu aux points a et b ci-dessus.

Pour les finales

Tout pilote responsable d'un départ anticipé sera éliminé et exclu de la Finale.
La course sera arrêtée et la procédure recommencée.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Le classement général sera fait par catégorie en tenant compte du classement de la finale A, puis de la finale B, de la finale C et de la finale D si celle-ci a été courue et ensuite tous les autres concurrents.

9.2. POINTS

Le classement des pilotes dans les finales sera établi conformément à l'ordre suivant :

1. Les pilotes ayant effectué le nombre de tours prévus dans l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée.
2. les pilotes n'ayant pas effectué le nombre de tours prévus seront classés dans l'ordre du nombre de tours effectués.
3. les pilotes exclus de la finale pour départ anticipé seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ.
4. les pilotes n'ayant pas pris le départ seront classés individuellement conformément à leur ordre de départ.

Seuls les pilotes qualifiés comme les 16 meilleurs dans chaque division se verront attribuer des points au Championnat.

Si un pilote est exclu 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".

ARTICLE 10. PRIX

La répartition des prix devra figurer au règlement particulier. Les épreuves comptant pour le Championnat de France et la Coupe de France devront appliquer le barème minimum figurant dans le cahier des charges.

Une cérémonie de podium avec remise de coupes aura lieu après chaque finale A pour les trois premiers pilotes de chaque catégorie et division. Celle-ci se tiendra sur le circuit.

Pour les épreuves hors championnat, les prix sont libres.