

# REGLEMENTATION GENERALE

## FOL CAR

---

### **ARTICLE 1. ORGANISATION**

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

### **ARTICLE 2. ASSURANCES**

### **ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES**

- 3.1. *ENGAGEMENTS*
- 3.2. *EQUIPAGES*

### **ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS**

- 4.1. *VOITURES ADMISES*
- 4.2. *EQUIPEMENTS DES PILOTES*
- 4.4. *NUMEROS*

### **ARTICLE 5. PUBLICITE**

### **ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES**

- 6.1. *PARCOURS*
- 6.2. *SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES*
- 6.4. *TABLEAU(X) 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. *ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES*
- 7.2. *BRIEFING*
- 7.3. *COURSE*
- 7.4. *ARRET DE COURSE*
- 7.5. *DEPARTS ET FAUX DEPARTS*

### **ARTICLE 8. PENALITES**

- 8.2. *DEPARTS ANTICIPES*

### **ARTICLE 9. CLASSEMENTS**

### **ARTICLE 10. PRIX**



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

## 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 et sera composée au minimum de :

- 3 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 compétition 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 compétition 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 la compétition.

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

Une épreuve de Fol Car doit, se dérouler sur une seule journée si le nombre maximum d'engagés fixé au Règlement Particulier est inférieur ou égal à 90 voitures.

Elle se déroulera obligatoirement sur 2 jours si le nombre maximum d'engagés fixé au Règlement Particulier est supérieur à 90 voitures ou s'il est inscrit en doublure.

Dans le cas d'une épreuve de Fol'Car seule, sur deux jours, les vérifications administratives et techniques se dérouleront le samedi en début d'après-midi ainsi que les essais libres et chronométrés. Les vérifications facultatives pourront avoir lieu la veille de la compétition dans le cas d'une épreuve inférieure à 90 voitures (à préciser dans le règlement particulier).

Une épreuve 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 compétition de Fol Car ne peut être intitulée que sous le nom de Fol Car à la disqualification de toute autre appellation.

### **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 classe 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 une voiture n'appartiendrait ni au concurrent, ni au conducteur, il sera demandé de fournir une autorisation du propriétaire.

#### ***Vérifications techniques préliminaires***

Les concurrents s'engagent à présenter une voiture conforme à la réglementation. Les vérifications porteront sur la sécurité. Le départ sera interdit à toute voiture 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 voitures admis et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant une voiture toutes les 5 minutes.

#### ***Vérifications techniques en cours de compétition***

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 compétitions de Coupe de France de Fol'Car, des vérifications techniques seront obligatoirement effectuées sur 3 concurrents au minimum et à tout moment de la compétition.

## **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. CONCURENENTS 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 130 € par voiture.

Le nombre maximum de voitures admises au départ est de 120 pour une épreuve de 2 jours et 90 pour une épreuve d'une journée.

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 la voiture engagée par une autre dans la même classe.**

S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant la compétition, la voiture engagée ne correspond pas à la classe dans laquelle il a été engagé, cette voiture pourra être mutée dans une autre classe 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 la compétition, il lui appartient de téléphoner à l'organisateur pour connaître son heure de convocation.

### **3.2. EQUIPAGES**

Les compétitions 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 Guide Licences).*

## ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.1. VOITURES ADMISES

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  
Logan issues de la Logan Cup conformes au règlement technique Logan Cup à l'exception des pneumatiques qui devront être conformes à la réglementation Fol'Car.
- 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.

- 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.

Le classement de la finale N-1 déterminera l'attribution des numéros des pilotes de la Coupe de France de la saison suivante pour les 10 premiers pilotes classés à la finale.

Dans le cas où un équipage se serait classé dans les 10 premiers de la finale et dont les membres s'engageraient séparément, l'un des deux pilotes pourra, avec l'accord du second, bénéficier dudit numéro. En cas de désaccord entre les deux pilotes ce numéro sera abandonné et restera vacant.

Un équipage formé de deux pilotes distinctement classés dans les 10 premiers à la finale utilisera le numéro de son choix.

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 compétitions se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Les compétitions de Fol Car sont autorisées sur les circuits d'Auto-Cross, de Sprint Car ou de Rallycross.

**6.1.2.** Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum de compétition et attribue chaque année les compétitions 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 la compétition, 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 la compétition, 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 m<sup>2</sup>) 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<sup>ème</sup> 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 de disqualification.

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 de l'épreuve.

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 de disqualification.

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 COMPETITIONS

### 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<sup>ère</sup> manche qualificative : Pilotes 1
  - 1<sup>ère</sup> manche qualificative : Pilotes 2
- 
- 2<sup>ème</sup> manche qualificative : Pilotes 1
  - 2<sup>ème</sup> 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 compétition.

OPTION 1	OPTION 2
Finale classe 1 pilote 1	Finale A : Pilote 2
Finale classe 1 pilote 2	Finale classe 1 pilote 2
Finale C : Pilote 1	Finale C : Pilote 1
Finale B : Pilote 1	Finale B : Pilote 1
Finale C : Pilote 2	Finale A : Pilote 1
Finale B : Pilote 2	Finale C : Pilote 2
Finale A : Pilote 1	Finale classe 1 pilote 1
Finale A : Pilote 2	Finale B : 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 CHRONOMETRES

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<sup>er</sup> 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.

Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance mais son temps sera augmenté d'une pénalité fixée par la Direction de Course. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés et devra effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

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. Tout 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

Sauf cas de force majeure, le nombre de tours minimum figurant dans le tableau ci-dessus, doit être respecté pour toutes les compétitions de Fol'Car.

#### 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<sup>ère</sup> 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.

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<sup>er</sup> devenant dernier, etc.).

Pour la 2<sup>ème</sup> manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement de la 1<sup>ère</sup> 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<sup>er</sup>, 14 points au 2<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> marquera 1 point.

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

Il y aura 2 finales pour les pilotes de la classe 1 (pilote 1, pilote 2) sous réserve qu'il y ait au moins 8 voitures au départ.

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

Les ex aequo sont départagés par

- Le classement total des deux manches
- Le classement des essais chronométrés

### **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**

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/d'arrivée et à tous les postes de commissaires de piste. Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Ce drapeau rouge ne pourra être présenté :

- qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause ;
- qu'en cas d'obstruction de la piste ;
- qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les 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.

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 précédent l'arrêt de course, le classement de la finale étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2<sup>ème</sup> partie.
- est inférieur à 25%, la finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

En finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent;

Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

## **7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS**

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les compétitions 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 de départ**

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel muni d'un drapeau vert levé traverse devant la 1<sup>ère</sup> 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. Le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 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.

#### **Départs anticipés**

Le départ doit être donné une fois toutes les voitures 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<sup>e</sup> de seconde. L'utilisation de transpondeurs est obligatoire pour les compétitions comptant pour la Coupe de France de Fol'Car.

### **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 disqualifié du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

### **7.7. VARIANTE DE PARCOURS (Tour Alternatif)**

Une piste de Fol'Car peut posséder une variante du parcours principal (tour alternatif) 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 ce cas, les organisateurs qui le souhaitent pourront l'utiliser et devront l'indiquer au Règlement Particulier de leur compétition.

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

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.

#### **7.7.1. OBLIGATION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS**

Le passage dans le tour alternatif pourra se faire aux essais libres.

Lors des manches et Finales, la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel il l'empruntera.

Les pilotes qui n'emprunteront pas ce tour alternatif seront pénalisés comme suit :

- En manche : recul de 5 places
- En Finale : classé dernier de la Finale

Les pilotes qui emprunteront plus d'une fois ce tour alternatif seront pénalisés comme suit :

- En manche: classé dernier de la manche
- En Finale : classé dernier de la Finale
- En cas d'arrêt de course, un temps forfaitaire de 3 secondes sera appliqué aux pilotes qui n'auraient pas emprunté la variante de parcours.

## ARTICLE 8. PENALITES

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

Art	DESIGNATION	INFRACTION	PENALITES	
			DIRECTEUR DE COURSE	COMMISSAIRES SPORTIFS
1.3	Vérifications administratives	Retard jusqu'à 30' de 30' à 1 h 00 au-delà d' 1h 00	15 euros 30 euros 50 euros	Décision du CS
	Vérifications techniques avant le départ	Non conforme	Mise en conformité ou refus de départ	
	Vérification techniques pendant la compétition	Non conforme		Décision du CS pouvant aller jusqu'à la disqualification
	Bruit ou poids pendant la compétition	Non conforme		Décision du CS Annulations des résultats précédant les contrôles et/ou sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification
3.1	Engagement	Non conforme	Refus de départ	
	Droit d'engagement	Non payé	Refus de départ	
	Engagement	Hors délai	Refus de départ	
	Fausse information sur le bulletin d'engagement			Décision du CS avec demande de sanction à la FFSA
3.2.1	Licence	Non conforme	Refus de départ	
4.2	Equipement pilote non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
		Pendant la compétition		Disqualification
	Equipement pilote non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
		Pendant compétition		Disqualification
5	Publicité non conforme	Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ	
6.2	Devoirs des pilotes	Dépassement sous drapeau jaune	Déclassement à la dernière place de la série pour une 1ère infraction	Décision du CS pour les infractions suivantes
		Pilote responsable d'un arrêt de course se présentant pour un nouveau départ	Nouveau départ refusé	
		Poussette (volontaires ou non et/ ou attaques directes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sans gain de place ou place rendue: avertissement,</li> <li>▪ Avec gain de place: classement à la dernière</li> </ul>	Rapport DC au CS pour d'éventuelles sanctions complémentaires

			place de la série	
		Comportement anti-sportif	Drapeau d'avertissement ou drapeau noir	Demande de sanction au CS pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve,
		Autres cas		Décision du CS
		Non-respect des limites et/ou du balisage (marqueurs de la piste)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ sans gain de place pénalité de cinq secondes,</li> <li>▪ avec gain de place déclassement à la dernière place</li> </ul>	En cas de récidive, décision du CS
6.7	Sécurité	Stationnement dans les couloirs et vitesse excessive dans le parc concurrents		Décision du CS
	Pollution	Défaut de bâche	200 Euros	
	Incendie	Défaut d'extincteurs(2)	200 Euros	
	Divers	Branchement électrique dangereux		Décision du CS
	Déchets	Propreté emplacement	200 Euros	
7.2	absence ou retard au briefing	Absence ou retard	110 Euros	
7.3.1	Grille de départ	Marche arrière	Pénalité de 3 secondes	
	Grille de départ	Franchissement de la 2ème ligne par les mécaniciens	Pénalité de 5 secondes	
	Grille de départ	Franchissement d'une ligne d'un couloir	Pénalité de 5 secondes	
7.6	Parc Fermé	Infraction aux règles		Décision du CS
7.7.1	<b><u>Variantes de parcours (Tour Alternatif)</u></b>	<b><u>Aucun passage</u></b> <b><u>En manche</u></b>	<b><u>Recul de 5 places</u></b>	
		<b><u>En Finale</u></b>	<b><u>Classé dernier de la finale</u></b>	
		<b><u>Plus d'un passage</u></b> <b><u>En manche</u></b>	<b><u>Classé dernier de la manche</u></b>	
		<b><u>En Finale</u></b>	<b><u>Classé dernier de la finale</u></b>	
8.2	Départ anticipé	1er départ anticipé	recul de 3 places	

		2ème départ anticipé du même pilote	Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée	
		3ème départ anticipé du même pilote		Disqualification de l'épreuve par le CS sur proposition du DC

## 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<sup>er</sup> départ anticipé dans une manche ou une finale :**  
Recul de 3 places.
- **2<sup>ème</sup> départ anticipé du même pilote dans l'épreuve :**  
Déclassement à la dernière place de la manche ou de la finale concernée.
- **3<sup>ème</sup> départ anticipé du même pilote dans l'épreuve :**  
Disqualification de l'épreuve 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.

**9.3.** Un classement féminin sera extrait du classement général.

## 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 la compétition.

**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.