

REGLEMENTATION GENERALE AUTO-CROSS ET SPRINT CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION	2
1.1. OFFICIELS	2
1.2. HORAIRES	2
1.3. VERIFICATIONS	3
ARTICLE 2. ASSURANCES	5
ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES	5
3.1. DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES	5
3.2. ENGAGEMENTS	6
3.3. EQUIPAGES	6
ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS	7
4.1. VOITURES ADMISES	7
4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES	7
4.3. TRANSPONDEURS	8
4.4. NUMEROS DE COURSE	8
4.5. CAMERA-INCIDENT	10
ARTICLE 5. PUBLICITE	11
ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES	11
6.1. PARCOURS	11
6.2. SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES	12
6.4. TABLEAUX D’AFFICHAGE	13
6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS	13
6.6. MOYENS D’ENTRETIEN DE LA PISTE	13
6.7. SECURITE	14
6.8. DEPANNAGE	16
ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS	16
7.1. ESSAIS	16
7.2. BRIEFING	17
7.3. COURSE	17
7.4. ARRET DE COURSE	24
7.5. DEPARTS ET DEPARTS ANTICIPES	25
7.6. PARC FERME	27
ARTICLE 8. PENALITES	27
ARTICLE 9. CLASSEMENT	30
ARTICLE 10. PRIX	31

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.

Les noms du Directeur de Course adjoint et des adjoints à la Direction de Course seront validés par le Directeur de Course désigné responsable de l'épreuve. Son accord devra être joint à la demande de permis d'organiser formulée par l'organisateur à la FFSA.

La liste des Officiels sera composée au minimum de :

- Observateur de la FFSA et de la FIA suivant les cas,
- Collège des Commissaires Sportifs : collège unique de 3 membres obligatoire
- 1 Directeur de Course Circuit Terre, responsable de l'épreuve
- 1 Directeur de course adjoint
- 1 **adjoint à la Direction de Course** pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 Directeur de Course 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
- 1 responsable des Commissaires Techniques Licence A ou B. (Le responsable des Commissaires Techniques sera le Commissaire délégué par la FFSA seulement pour les compétitions du Championnat de France) et du Championnat d'Europe.
- 5 Commissaires Techniques,
- 1 responsable des vérifications administratives nommé par l'opérateur (Championnat de France uniquement)
- 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 + 2 chronométrateurs licenciés adjoints
- 2 juges de faits seulement pour les épreuves hors Championnat et Coupe de France et Championnat d'Europe.

La composition de l'équipe des Directeurs de Course Adjointes et des adjoints à la Direction de Course sera faite après accord entre l'organisateur et le Directeur de Course responsable de l'épreuve. La répartition des fonctions sera faite par le Directeur de Course.

Pour les compétitions autres que celles des Championnats et Coupes de France ayant un maximum de 120 engagés il sera possible de diminuer la liste des officiels :

- 1 Directeur de Course et 2 adjoints
- 1 Président de collège et 2 CS
- 1 Commissaire Sportif chargé des relations avec les concurrents
- 1 commissaire technique responsable et 3 Commissaires techniques
- 1 médecin chef
- 1 chronométrateur responsable assisté d'un chronométrateur et d'un volontaire
- 1 juge de faits

1.2. HORAIRES

Déroulement obligatoire pour toutes les compétitions Auto-cross et Sprint Car, à l'exception des compétitions organisées en nocturne :

Maxi Sprint, Tourisme Cup, Sprint Girls, Buggy Cup, Junior Sprint, Maxi Tourisme, Buggy 1600, Super Sprint, Super Buggy.

Cet ordre sera appliqué dès les essais chronométrés, les manches qualificatives, les ½ finales et les finales. Une compétition débute à l'ouverture des vérifications administratives

L'horaire détaillé sera précisé au règlement particulier de la compétition suivant le schéma obligatoire ci-dessous.

Hors Championnats de France le Directeur de Course devra, proposer un timing adapté en fonction du nombre des engagés et aussi proche que possible du schéma ci-dessous.

- 10 voitures maximum par série d'essais
- Briefing écrit obligatoire, oral facultatif (si l'organisateur le prévoit, présence des pilotes obligatoire)
- Manches qualificatives sur 5 tours
- ½ finales sur 6 Tours
- Finales sur 7 tours
- **La possibilité de supprimer une manche qualificative ne pourra être prise que par le Collège des Commissaires Sportifs et ce, à titre exceptionnel. Cette décision ne sera en aucun cas, prise avant l'épreuve.**

TIMING (OBLIGATOIRE POUR LES COMPETITIONS DU CHAMPIONNAT ET DE LA COUPE DE FRANCE)

SAMEDI

Vérifications Administratives et Techniques de 7h00 à 9h00 selon convocation.

1^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs au plus tard à 7h30

Warm up (2 Tours) 8h00

Essais Chronométrés (1 essai) 9h00 ou 9h30 (selon le nombre)

Briefing (facultatif) (Si un briefing est organisé, présence des pilotes obligatoire)

..... 15 mn après la fin des essais

Pause

1^{ère} et 2^{ème} Manches Qualificatives à partir de 13h00

S'il n'est pas prévu de briefing, la manche A peut être organisée à l'issue des essais chronos

Fin de la 1^{ère} journée au plus tard à 19h30

DIMANCHE

3^{ème} Manche Qualificative 8h30

Pause et séance de dédicaces.

½ finales et finales à partir de 13h00 ou 13h30

ou après la 3^{ème} manche qualificative le matin (selon le nombre de partants)

Fin de l'épreuve au plus tard à 18h30 (recommandé 18h)

1.3. VERIFICATIONS

Les vérifications auront lieu le samedi entre 7h00 à 9h00. Si les concurrents ne peuvent être présents lors des vérifications, ils pourront se faire représenter.

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

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Le lieu, la date et l'heure des vérifications seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé d'organiser les vérifications administratives et techniques en même temps. Les convocations doivent être

prévues par division dans des tranches horaires différentes et en tenant compte de l'ordre de passage des divisions aux essais chronométrés (il est obligatoire de prévoir les essais pour chaque division).

Dans tous les cas, devront être présentés :

- la licence,
- une pièce d'identité,

La présentation du permis de conduire n'est pas exigée.

Les convocations préciseront l'heure à laquelle les pilotes doivent se présenter aux vérifications administratives, puis l'heure à laquelle ils doivent se présenter aux vérifications techniques, munis de la fiche de vérification technique délivrée lors du contrôle administratif, du passeport technique du véhicule et de la documentation relative au moteur pour les Sprint Car. S'ils ne la reçoivent pas, il leur appartient de téléphoner au secrétariat de la compétition pour connaître leur heure de convocation. 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).

Pour les pilotes mineurs, la présence du tuteur est obligatoire lors des vérifications administratives et techniques ainsi qu'au briefing oral si celui-ci a lieu.

Le Collège des Commissaires Sportifs aura la possibilité d'accepter un suppléant en cas de retard d'un pilote à la fin de son heure de convocation aux vérifications.

Des vérifications administratives dématérialisées pourront être organisées (voir règlement du Championnat de France d'Auto-Cross).

VERIFICATIONS TECHNIQUES PRELIMINAIRES

Les concurrents s'engagent à présenter une voiture conforme à la réglementation.

Les vérifications porteront sur la sécurité. Les pilotes devront se présenter avec leur équipement de sécurité : combinaison, casque, système RFT, gants etc....

Le départ sera refusé à toute voiture non conforme pour raisons de sécurité et/ou de bruit. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

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.

VERIFICATIONS TECHNIQUES EN COURS DE COMPETITION

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.

Les vérifications techniques débiteront et se termineront 15 minutes après les heures indiquées dans le tableau des horaires de vérifications administratives ci-dessous :

DIVISION	HEURE DEBUT	HEURE FIN
Maxi Sprint	7h00	7h12
Tourisme Cup	7h12	7h24
Sprint Girls	7h24	7h36
Buggy Cup	7h36	7h48
Junior Sprint	7h48	8h00
Maxi Tourisme	8h00	8h10
Buggy 1600	8h10	8h22
Super Sprint	8h22	8h37
Super Buggy	8h37	8h49

ARTICLE 2. ASSURANCES

Conforme à l'article II Assurances des Prescriptions Générales de la FFSA.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES

PRIORITES A

- **Prioritaire A1** : figurer dans les 10 premiers du classement des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente (numéros de course de 1 à 10).
- **Prioritaire A1** hors classement de l'année précédente dans la division (numéros de course de 15 à 17).
- **Prioritaire A2** : être vainqueur d'un challenge régional, figurer dans les 5 premiers du classement du Trophée National Auto-Cross et Sprint Car ou entre la 11^{ème} et la 15^{ème} place du classement des Championnats et Coupes de France Auto-Cross et Sprint Car de l'année précédente (numéros de course de 18 à 27).

Les pilotes prioritaires A1 et A2 s'engagent à participer à la totalité des compétitions du Championnat de France. En deçà de ce nombre ils perdent leur priorité et le montant des droits d'engagement sera encaissé.

En cas d'absence ou de désistement à l'une des compétitions le montant de l'engagement sera encaissé, sauf cas de force majeure apprécié par la Commission Auto-Cross et Sprint Car.

Tout pilote prioritaire A conserve son statut même en cas de changement de catégorie.

PRIORITES B

Pilotes désignés pour l'année en cours par la Commission Auto-Cross et Sprint Car (numéros de course de 28 à 50).

- **Prioritaire B1** : pilote invité par l'opérateur du Championnat : (numéros de course de 11 **et 12**).

3.2. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront adressées à l'ASA organisatrice accompagnée des droits d'engagement avant la date de clôture des engagements.

La date limite d'engagement est fixée au **mercredi** précédant la compétition (cachet de la poste faisant foi).

Le montant des droits d'engagement est fixé à **140 € jusqu'au mercredi de la semaine avant la compétition et 190 € le mercredi avant la course** pour toutes les divisions.

En cas de non-participation d'un pilote à une compétition, et quel que soit son statut, il devra annuler par tout moyen écrit (e-mail, courrier, etc.) son engagement auprès de l'organisation au plus tard l'avant dernier mercredi minuit de chaque compétition. Dans ce cas, le chèque d'engagement sera renvoyé au pilote ou détruit. Au-delà de cette date, l'engagement sera validé et le montant restera acquis à l'organisateur.

Cette disposition ne s'applique pas aux pilotes prioritaires, dans le cadre du Championnat de France (cf article 3.1 du présent règlement).

Un classement ne retenant que les pilotes autorisés à marquer des points sera extrait du classement général de chaque compétition.

3.3. EQUIPAGES

Chaque voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote à l'exception de la division Sprint Girls (en cas de double monte avec la Division Super Sprint).

Au sein d'une même compétition, un pilote pourra s'engager dans deux divisions avec deux voitures différentes.

Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de division n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

Aucun changement de véhicule ne peut être autorisé dans une même division au cours d'une compétition.

3.3.1. LICENCES

Conforme à la réglementation des licences.

- Les pilotes des Super Sprint, Maxi Sprint, Junior Sprint et Sprint Girls sont admis à participer avec une licence régionale ou un Titre de Participation (hors Championnats & Coupes de France pour le TP).
- Les pilotes participant aux compétitions du Championnat d'Europe se déroulant en France devront posséder une licence internationale pour les catégories comptant en même temps pour le Championnat d'Europe et le Championnat de France (pour obtenir la licence ICC, ils devront faire une demande d'extension de leur licence nationale auprès du Service Licences de la FFSA).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures des divisions suivantes :

- Maxi Sprint
- Tourisme Cup
- Sprint girls
- Buggy Cup
- Junior Sprint (réservée aux pilotes nés entre le 01.01.2005 et le 31.12.2011)
- Maxi Tourisme
- Buggy 1600
- Super Sprint
- Super Buggy

Buggy Cup, Buggy 1600 et Super Buggy : définition conforme à l'article 279 A de l'Annexe J FIA et du règlement technique Auto-Cross de l'année en cours.

4.1.1. CONCURRENTS ADMIS

Le nombre maximum de concurrents partants est limité à 60 dans chaque division dans la limite de 285 pilotes.

Dans le cas où dans une division le nombre de concurrents autorisés à prendre le départ serait inférieur à 5, les regroupements suivants **pourront être effectués** (à l'exception du Championnat et de la Coupe de France) :

- Les voitures d'Auto-Cross Maxi Tourisme avec les Tourisme Cup.
- Les voitures d'Auto-Cross. Super Buggy avec les Buggy Cup. et/ou les Buggy 1600.
- Les voitures Maxi Sprint avec Sprint Girls.
- Les voitures Super Sprint et Junior Sprint courent toujours séparément.

Dans ce cas il sera établi un classement séparé pour chaque division.

Toutes les divisions doivent être admises à participer.

Le nombre de séries par division est libre dans la limite de 19 séries maximum avec 15 voitures par série et de maximum 4 séries par division.

Toutefois, dans les manches qualificatives, lorsque dans une division, le nombre de concurrents autorisés à prendre le départ est supérieur ou égal à 11, il est possible d'organiser deux séries.

Dans le cas où le nombre de pilotes qualifiés après les demi-finales serait supérieur à 15, les pilotes de la catégorie accueillie ne pourront prétendre disputer la finale. Ils seront enlevés du classement, les autres pilotes remontant au classement.

Il n'y aura pas de finale pour la catégorie accueillie, le classement provisoire sera établi d'après l'ordre du classement des demi-finales.

4.2. EQUIPEMENTS DES PILOTES

Voir tableau "Equipements de sécurité Circuit Tout-Terrain"

4.2.1. PNEUMATIQUES

Un distributeur unique **par discipline** fournira les pneumatiques de toutes les catégories Auto-Cross et Sprint Car (voir règlements techniques). L'utilisation de tout autre pneumatique ou provenant de tout autre distributeur est interdite.

Tous les pneus seront identifiés par le distributeur.

Les pneus doivent être montés sur les jantes de telle sorte que leur marquage soit placé vers l'extérieur.

Un pilote peut utiliser pour les compétitions suivantes tous les pneus déjà enregistrés précédemment pour son propre usage.

Si un pilote achète des pneus déjà enregistrés par un autre pilote, il doit les enregistrer à son nom.

Pour la Division JUNIOR SPRINT, les pneus seront limités à 4 pour l'avant et 4 pour l'arrière pour chaque épreuve. L'enregistrement (code-barres, gravure ou puce) des pneus se fera obligatoirement auprès des Commissaires Techniques avant les essais chronométrés.

Des contrôles aléatoires seront effectués durant tout le meeting.

Pour toutes les autres divisions, le nombre de pneumatiques n'est pas limité.

4.3. TRANSPONDEURS

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur reconnu par la FFSA.

Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque compétition. Chaque pilote est responsable du bon fonctionnement de son transpondeur. En cas de non-fonctionnement du transpondeur, il ne pourra prétendre à aucun classement.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Des numéros de compétition conformes aux prescriptions générales devront être présentés une seule fois de chaque côté de la carrosserie, ainsi que sur la partie avant de la voiture **et à plat sur le toit**.

Ils seront tels que définis ci-dessous :

POUR LES SPRINT CAR ET MONOPLACES AUTO-CROSS

- **Un numéro de capot avant, visible de face**
 - hauteur de chiffre : 12 cm
 - largeur du trait : 3 cm
- **Deux numéros de coté**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - matériau : non-métallique recommandé
 - position :
 - à l'arrière de l'habitacle
 - à 85 cm minimum du sol pour les Sprint Car
 - à 90 cm minimum du sol pour les monoplaces Auto-Cross
- **Un numéro de toit**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristique de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - position :
 - au milieu du toit

POUR LES BERLINES

- **Un numéro de pare-brise**
 - hauteur de chiffre : 12 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - position : situé dans l'angle supérieur du côté opposé au poste de pilotage
- **Deux numéros de coté**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristiques de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - position :
 - vitre latérale arrière (porte arrière ou custode)
 - à l'avant de cette vitre
 - le plus haut possible
- **Un numéro de toit**
 - hauteur de chiffre : 17 cm
 - largeur du trait : 3 cm
 - caractéristique de la surface recevant les numéros :
 - dimensions minimales : 24 cm x 24 cm
 - position :
 - au milieu du toit

SPRINT CAR

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Super Sprint orange (RAL 2008)
 - Maxi Sprint..... jaune (RAL 1016)
 - Junior Sprint..... blanc (RAL 9003)

MONOPLACES AUTO-CROSS

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Super Buggy blanc (RAL 90 03)
 - Buggy 1600 orange (RAL2008)
 - Buggy Cup jaune (RAL 1016)

- **Les chiffres seront noirs sur fond de couleur :**
 - Maxi Tourisme blanc (RAL 90 03)
 - Tourisme Cup jaune (RAL 10 16)

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.

4.5. CAMERA-INCIDENT

Les voitures de toutes les divisions devront être équipées d'une « caméra-incident ». Cette caméra devra obligatoirement être équipée d'une carte SD identifiée avec le numéro de la voiture et sa division. La « caméra-incident » devra être positionnée sur la voiture de façon à permettre que la piste à l'arrière de la voiture soit bien visible.

Le montage de cette « caméra-incident » doit respecter les critères suivants :

1. la fixation doit être :
 - réalisée sur un élément de structure du véhicule,
 - de type mécanique rigide.
2. L'ensemble installé (support + caméra) ne doit pas :
 - dépasser le point le plus haut de la structure du véhicule,
 - gêner ou être en interférence avec un quelconque élément de sécurité du véhicule.

Le montage de cette « caméra-incident » fera l'objet d'un contrôle lors des vérifications techniques préliminaires par un commissaire technique.

Pendant toute la durée de la compétition, il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que :

- les batteries de la « caméra-incident » soient suffisamment chargées et que la carte SD soit bien en place et ait une capacité suffisante pour enregistrer chaque évolution de la voiture durant une compétition (essais libres ou warm-up, essais chronométrés, manches qualificatives, demi-finale(s) et finale(s)) ;
- la « caméra-incident » soit allumée et enregistre chaque évolution de la voiture lors de la compétition. La « caméra-incident » doit être en fonction dès que la voiture entre dans la zone de pré-grille et ne doit pas être éteinte tant qu'elle n'est pas rentrée dans le paddock.
- **Au cas où un concurrent serait dans l'impossibilité de fournir les images de sa caméra-incident, cette infraction sera considérée comme une non-conformité technique.**

Le poids du système de caméra est inclus dans le poids minimum de la voiture.

Les officiels doivent pouvoir avoir accès aux enregistrements de la « caméra-incident » à tout moment de la compétition à la suite, ou non, d'une réclamation. Les officiels n'ont aucune obligation de visionner les images qui pourraient leur être proposées.

Le visionnage des images se fera sur le matériel du concurrent et sous sa responsabilité. Le concurrent, ou éventuellement son assistant(e), devra assurer les manipulations permettant aux officiels de visionner les images.

Les images pourront servir d'aide à la prise de décision. En cas de demande de sanction disciplinaire ou d'appel, les enregistrements de la carte SD de la « caméra-incident » devront être conservés jusqu'à la date d'audience devant la FFSA.

Toute infraction à cet article sera considérée comme une non-conformité et sera pénalisée conformément à l'article 8.1 de la réglementation générale Auto-Cross & Sprint Car.

ARTICLE 5. PUBLICITE

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

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 pour les compétitions nationales et par la FIA et la FFSA pour les compétitions internationales.

Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

Les compétitions d'Auto-Cross et Sprint Car sont inscrites au calendrier national de la FFSA.

Aucune compétition d'Auto-Cross & Sprint Car ne pourra être inscrite au calendrier de la FFSA le jour de(des) des manche(s) française(s) du Championnat d'Europe d'Auto-Cross.

Il ne peut y avoir à la même date aucune compétition de la même discipline à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'une compétition 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 de compétitions et désigne chaque année les compétitions comptant pour les Championnats et Coupes de France ainsi que celle(s) comptant pour le Championnat d'Europe.

6.1.3. Une présentation soignée de la piste et de ses abords est indispensable pour les compétitions du Trophée National et obligatoire pour les compétitions du Championnat de France.

L'organisateur devra prévoir :

- Un PC course à la disposition du Directeur de Course, avec vue sur la piste et la zone de départ (à l'extérieur du tracé **sauf homologation du circuit différente**).
- Une salle de réunion du Collège des Commissaires Sportifs, isolée du bruit et dont l'accès est réservé uniquement aux membres du Collège.
- Une salle de presse avec un responsable en permanence, capable de donner des renseignements, de délivrer les accréditations piste, de faire des dossiers avec les résultats. Cette salle sera équipée d'une ligne téléphonique et de moyens de reproduction différents de ceux de l'organisation.

- Un secrétariat à proximité de la Direction de Course et du chronométrage, qui doit être équipé d'un téléphone dont les numéros figurent dans le règlement particulier de la compétition, de moyens de reproduction efficaces, d'un ordinateur et du personnel nécessaire au bon fonctionnement du secrétariat, pour l'affichage et la diffusion des résultats.
- Un décorum avec drapeaux et/ou banderoles de la FFSA.

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 drapeaux et/ou de feux.
- Le drapeau blanc présenté agité, sera utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a une voiture beaucoup plus lente sur la portion de piste contrôlée par le poste de signalisation.
- 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.

Dans ce cas, un panneau "flèche" pourra être présenté au poste précédant l'entrée des stands. Il pourra également être utilisé à d'autres postes pour indiquer aux pilotes la trajectoire à suivre en cas d'accident survenu dans la zone d'action du poste.

Les panneaux "flèche" seront obligatoirement réalisés comme tels :

- construction rigide
- largeur : 60 cm
- hauteur : 40 cm
- fond noir
- flèche jaune fluo, épaisseur du trait 7 cm
- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge **appuyé éventuellement par un feu 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. (Le Directeur de Course pourra autoriser des interventions sur la grille de départ, pour des raisons de sécurité et en présence d'un commissaire technique. **Une zone sera réservée à l'arrière de la grille pour ces interventions. Le concurrent devra pouvoir s'y rendre par ses propres moyens (non en remorque). Deux personnes maximums seront autorisées à intervenir sur le véhicule. Le temps imparti ne pourra excéder 10 minutes.**)
- 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.
- 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. 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 la compétition et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...). Toutes les informations portées sur le tableau d’affichage seront éventuellement disponibles de façon virtuelle (application de messagerie instantanée, serveur de résultats ou autre). En cas d’affichage sur le tableau d’affichage officiel et sur le tableau d’affichage virtuel, l’heure de publication sur le tableau d’affichage officiel prévaudra.

- 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 provisoire sera affiché après signature par le Directeur de Course
- Le classement officiel définitif sera affiché après signature par le Collège des Commissaires Sportifs.

6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

La première réunion du Collège aura lieu au plus tard le samedi à 7h30.

Le lieu sera précisé dans le règlement particulier. Pour les compétitions hors Championnat, la réunion se tiendra 1 heure avant la fin des vérifications techniques.

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, la semaine qui précède, un traitement efficace avec un produit anti-poussière (type Dustex, sel...), l'arrosage seul n'étant pas considéré comme un traitement efficace.

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 et contrôle du Directeur de Course.

6.6.2. Des engins d’entretien de la piste doivent être prévus : bull, niveleuse, **aspiration (au plus tard le jeudi avant la course) ou balayage de la poussière** etc...

6.6.3. MOYENS DE LIAISON

Un système de liaisons radio (TW) portable et efficace (avec casques antibruit) est obligatoire (éviter les CB) entre le Directeur de Course, les postes de commissaires, le médecin chef et les chargés des relations avec les concurrents sont obligatoires.

Le Directeur de Course devra pouvoir contacter par radio :

- les chefs de poste de commissaires,
- le responsable de la sécurité et du service d'ordre,
- le responsable de l'entretien de la piste,
- le responsable des dépanneurs,
- le responsable de la pré-grille,
- le responsable des commissaires techniques,
- le responsable du chronométrage.

6.7. SECURITE

6.7.1. PADDOCKS

Les parcs des compétitions inscrites au calendrier du Championnat de France devront être électrifiés.

RESPONSABLE DE LA SECURITE

Il sera nommé par l'organisateur et sera chargé de toutes les questions de sécurité.

ESPACES

Il sera attribué un espace minimum de 12,5 m x 8 m (100 m²) pour chaque concurrent, Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent, s'il existe un moyen pour cela. 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 et si possible stabilisés. Au 1^{er} janvier 2020, les couloirs des compétitions inscrites au calendrier du Championnat de France devront être obligatoirement stabilisés. La circulation se fera au pas **conformément aux RTS**.

Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

ACCES AU PADDOCK (LAISSEZ-PASSER)

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

PREVENTION 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 :

- un extincteur de 6kg visible et à portée opérationnelle affecté à la structure et
- un extincteur de 6kg par voiture.

Ils devront être de type ABC aux normes NF3.

Des contrôles seront effectués par l'organisateur **à l'aide du formulaire de vérifications sécurité. Ce document sera remis au Directeur de Course au plus tard le dimanche avant midi.**

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 6 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 ou les déposer dans les bennes prévues à cet effet par l'organisateur.

La pénalité pour défaut de bâche dans les parcs et/ou non-respect de la réglementation relative aux déchets 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 MEDICAUX

- 1 médecin minimum
- 1 ambulance en permanence pendant toute la durée de la compétition.
- Un 4x4 pour les interventions rapides sur le circuit. Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course. Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.
- L'(es) emplacement(s) du centre médical doit être indiqué sur le plan. Ce centre doit disposer d'eau froide. Le médecin chef désigné sera joignable directement par le Directeur de Course.

DIVERS

Les prolongateurs électriques utilisée par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être conformes 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) sur le circuit.

Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course.

Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.

A son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,
- Deux personnes spécialisées en incendie et équipées (pompiers ou personnes formées),
- Un **conducteur** en liaison radio avec le directeur de course,
- 10 extincteurs à eau et à poudre,
- 1 extincteur à boule 50 kg de poudre,
- Du matériel divers (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),

- 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.

6.8. DEPANNAGE

Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps. Il y aura au minimum deux véhicules 4x4 ou quads, un véhicule de levage, deux tracteurs dont 1 avec une remorque (tracteurs avec un câble) et deux dépanneuses avec plateau basculant si possible capables de soulever une voiture. Pour les compétitions du Championnat de France et de la Coupe de France, ces moyens seront renforcés.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS

Pendant la compétition, à tout moment, le Directeur de Course pourra exceptionnellement décider de faire faire un tour complet de reconnaissance. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont la voiture est immobilisée sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur sa voiture. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course.

7.1. ESSAIS

7.1.2. ESSAIS CHRONOMETRES

Une séance d'essais chronométrés par division par série de 4 tours chronométrés sera organisée. Chaque série se terminera dès qu'une voiture aura effectué 4 tours chronométrés.

L'ordre de passage sera déterminé par un tirage au sort catégorie par catégorie, sur la base de la liste officielle des engagés de l'épreuve. Il sera extrait un groupe maximum de 10 concurrents (dits prioritaires) classés aux premières places du Championnat et de la Coupe de France (selon le classement du Championnat et de la Coupe de l'année précédente pour la 1^{ère} épreuve puis du classement provisoire publié sur le site de la FFSA pour les épreuves suivantes).

Nota : Ce principe de tirage au sort avec les pilotes classés dans les 10 premiers du challenge concerné sera également mis en application dans les challenges régionaux.

La constitution des séries sera effectuée comme suit :

- Une série de concurrents prioritaires en fonction du nombre d'engagés (maximum 10).
- Une ou plusieurs séries constituée(s) des autres concurrents.

L'ordre de passage des séries sera également tiré au sort.

Les séries seront composées de 10 pilotes maximum. Le nombre de pilotes par série sera aussi égal que possible (exemple pour 25 partants : 2 séries de 8 et 1 série de 9).

Le tirage au sort sera effectué à la Direction de Course, en présence du Directeur de Course (ou son adjoint), d'un Commissaire Sportif et de 2 pilotes :

- le vendredi à 19h00 pour le Championnat de France ;
- le samedi, 1 heure avant les essais chronométrés pour les courses hors Championnat.

A l'issue de la séance d'essais un classement sera établi et tiendra compte du meilleur temps sur un tour obtenu par chaque pilote dans la séance d'essais. En cas d'ex aequo, les pilotes seront départagés par leur second meilleur temps réalisé sur un tour dans la séance d'essais.

Pour être qualifié un pilote devra effectuer au moins un tour de circuit. Un concurrent qui n'aura pas effectué un tour pourra participer à la course, s'il a une bonne connaissance de la piste, après accord du Collège des CS sur proposition de la Direction de Course.

7.2 BRIEFING

Il sera écrit et sera distribué lors des vérifications administratives, sauf dans le cas de transmission à chaque concurrent avant l'épreuve par une application de messagerie instantanée.

Un briefing oral pourra être organisé 15 minutes après la fin de la séance d'essais (sonorisation obligatoire). Seule la présence des pilotes est autorisée (présence obligatoire). Tenue correcte exigée.

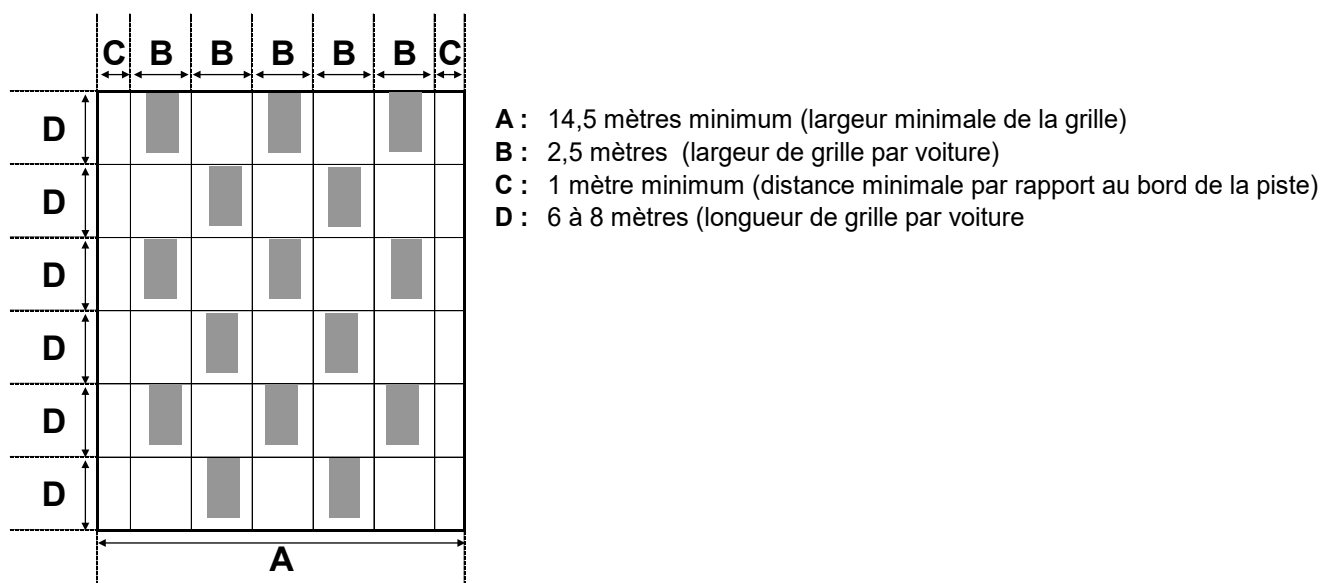
7.3. COURSE

7.3.1. LONGUEUR

Les courses se dérouleront sur 5 tours en manches, 6 tours en ½ finale, 7 tours en finale.

7.3.1.1. Grilles de départ

Pour les manches qualificatives, les ½ finales et les finales, les grilles seront de type 3-2-3-2 avec la pole position à la corde. Le pilote ayant la pole 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.



7.3.1.2. Manches qualificatives

Il y aura 3 manches qualificatives pour chacune des divisions avec 2 séries de 15 pilotes maximum par division.

Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

1^{ERE} MANCHE QUALIFICATIVE

Selon le classement des essais chronométrés.

Les pilotes seront répartis dans les 2 séries **ou plus en Challenges** par panachage des temps selon le classement des essais.

Sont concernés par le panachage des temps tous les pilotes qualifiés après les essais moins les éventuels abandons déclarés ou les pilotes disqualifiés.

Un classement général sera établi à l'issue de la première manche qualificative en tenant compte des places obtenues dans chaque série.

Les ex æquo seront départagés :

- par le temps total réalisé dans la première manche pour les pilotes ayant effectué tous les tours.
- par le temps des essais chronométrés pour les pilotes n'ayant pas effectué tous les tours.

2^{EME} MANCHE QUALIFICATIVE

Selon le classement de la première manche.

Les grilles de la deuxième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la première manche.

Un classement général de la deuxième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série

Les ex æquo seront départagés :

- par leur temps total réalisé dans la deuxième manche pour les pilotes ayant effectué tous les tours ;
- par le temps des essais chronométrés pour les pilotes n'ayant pas effectué tous les tours.

2^{ème} manche avec 1 grille de départ

Rangement dans l'ordre du classement.

2^{ème} manche avec 2 grilles de départ

Les pilotes seront répartis dans les 2 séries par panachage selon le classement de la première manche.

Le rangement pour les pilotes classés : 3,4,7,8,11,12,15,16,19,20,23,24,27,28 sera inversé selon le schéma ci-dessous :

Classement Manche A
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

Grille Manche B1		Grille Manche B2	
1		2	
4		3	
5		6	
	8		7
	9		10
12		11	
13		14	
16		15	
	17		18
	20		19
21		22	
24		23	
25		26	
	28		27
	29		30

2^{ème} manche avec 3 grilles de départ (super sprint)

Les pilotes seront répartis dans les 3 séries par panachage selon le classement de la première manche.

Le rangement pour les pilotes classés : 4,5,6,10,11,12,16,17,18,22,23,24,28,29,30,34,35,36,40,41,42 sera inversé selon le schéma ci-dessous :

Classement Manche A
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45

Grille Manche B1		Grille Manche B2		Grille Manche B3	
1		2		3	
5		6		4	
7		8		9	
	11		12		10
	13		14		15
17		18		16	
19		20		21	
23		24		22	
	25		26		27
	29		30		28
31		32		33	
35		36		34	
37		38		39	
	41		42		40
	43		44		45

Selon le classement de la deuxième manche.

Les grilles de la troisième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la deuxième manche

Un classement général de la troisième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série.

Les ex æquo seront départagés :

- par leur temps total réalisé dans la troisième manche pour les pilotes ayant effectué tous les tours ;
- par le temps des essais chronométrés pour les pilotes n'ayant pas effectué tous les tours.

3^{ème} manche avec 1 grille de départ

Rangement dans l'ordre du classement.

3^{ème} manche avec 2 grilles de départ

Les pilotes seront répartis dans les 2 séries par panachage selon le classement de la deuxième manche.

Le rangement pour les pilotes classés : 3,4,7,8,11,12,15,16,19,20,23,24,27,28 sera inversé selon le schéma ci-dessous :

Classement Manche B
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

Grille Manche C1		Grille Manche C2	
1		2	
4		3	
5		6	
	8		7
	9		10
12		11	
13		14	
16		15	
	17		18
	20		19
21		22	
24		23	
25		26	
	28		27
	29		30

3^{ème} manche avec 3 grilles de départ (super sprint)

Les pilotes seront répartis dans les 3 séries par panachage selon le classement de la deuxième manche.

Le rangement pour les pilotes classés : 4,5,6,10,11,12,16,17,18,22,23,24,28,29,30,34,35,36,40,41,42 sera inversé.

Classement Manche B
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45

Grille Manche C1		Grille Manche C2		Grille Manche C3	
1		2		3	
5		6		4	
7		8		9	
	11		12		10
	13		14		15
17		18		16	
19		20		21	
23		24		22	
	25		26		27
	29		30		28
31		32		33	
35		36		34	
37		38		39	
	41		42		40
	43		44		45

Dans chaque série de manche qualificative, les pilotes marquent des points selon la répartition suivante :

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

- Les concurrents ayant été disqualifiés marquent 90 points
- Les concurrents non partants marquent 85 points.

Les concurrents partants n'ayant pas effectué la totalité des tours, marquent 15 points plus le nombre de tours non effectué. Par partant, on entend : prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.

Seuls les pilotes ayant totalisé moins de 41 points en deux manches sont admis à disputer les demi-finales sauf en cas d'annulation d'une manche qualificative par le Collège des Commissaires Sportifs.

A l'issue des manches qualificatives, un classement général sera effectué par addition des points des deux meilleurs résultats de chaque pilote.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui les précède et rejoindre le parc à allure réduite. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc. Dans le cas où un pilote serait déclassé ou disqualifié, un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

Les pilotes seront classés en fonction du nombre de tours entiers qu'ils auront accomplis et pour ceux qui auront accompli un même nombre de tours, d'après leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Les pilotes n'ayant pas passé la ligne d'arrivée seront classés ensuite en fonction du nombre de tours entiers accomplis et départagés comme précédemment.

En cas d'ex aequo, ce sont les points obtenus dans la manche non retenue qui servira à départager les pilotes et s'ils sont toujours ex aequo, ce sera le meilleur temps total réalisé dans l'une des trois manches qui sera retenu, à nombre de tour égal.

7.3.1.6. ½ finales et finales

Il y aura 2 ½ finales (uniquement lorsqu'il y a un minimum de **11** pilotes classés à l'issue des manches qualificatives, dans les autres cas une seule ½ finale et une finale.

Dans la limite de 30, tous les pilotes prendront part aux ½ finales.

Les pilotes classés 1^{er}, 3^{ème}, 5^{ème} etc. prendront part à la 1^{ère} ½ finale et ceux classés 2^{ème}, 4^{ème}, 6^{ème} etc. prendront part à la 2^{ème} ½ finale.

Un classement sera établi après les ½ finales.

- Les concurrents seront classés en fonction du nombre de tours entiers qu'ils auront accomplis et pour ceux qui auront accompli un même nombre de tours, d'après leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Les pilotes n'ayant pas passé la ligne d'arrivée seront classés ensuite en fonction du nombre de tours entiers accomplis et départagés comme précédemment.
- Le classement après les manches qualificatives départagera les pilotes classés au même rang et même nombre de tours, ce qui définira l'ordre de départ de la finale pour les 15 premiers de ce classement.

Exemple :

demi A1	1er	1	6t	demi A2	1 ^{er}	20	6t
	2 ^{ème}	2	6t		2 ^{ème}	21	6t
	3 ^{ème}	3	6t		3 ^{ème}	22	6t
	4 ^{ème}	4	6t		4 ^{ème}	23	6t
	5 ^{ème}	5	6t		5 ^{ème}	24	6t
	6 ^{ème}	6	3t		6 ^{ème}	25	6t
	7 ^{ème}	7	3t		7 ^{ème}	26	3t
	8 ^{ème}	8	1t		8 ^{ème}	27	2t
	9 ^{ème}	9	1t		9 ^{ème}	28	1t

Classement en considérant que tous les concurrents de la ½ finale A1 sont les mieux classés après les 3 manches.

Classement ½ finales : 1, 20, 2, 21, 3, 22, 4, 23, 5, 24, 25, 6, 7, 26, 27, 8, 9, 28.

Un tour de reconnaissance pour les Junior Sprint devra obligatoirement être organisé avant **la** finale (participation des pilotes facultative).

Un pilote absent en ½ finale ne pourra pas prendre part à la finale. Il ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille (idem pour la finale).

Un classement général sera établi de la façon suivante :

- de la 1^{ère} à la 15^{ème} place : en fonction du classement de la finale
- A partir de la 16^{ème} place, en fonction du classement des ½ finales (pour les pilotes non qualifiés en finale).

Dans le cas où une compétition est arrêtée définitivement, il n'y aura pas d'attribution de points pour la ou les divisions qui n'auront pas effectué l'essai chronométré et les 3 manches qualificatives.

Les prix ne seront pas distribués et la compétition sera considérée comme annulée.

En cas de force majeure et sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, la 3^{ème} manche qualificative pourra ne pas se dérouler.

Attribution des points en cas de modification du programme pour les divisions concernées :

- **Arrêt de la compétition après la deuxième manche**
 - **Classement général sur le classement après les 2 manches**
 - **Points du classement général divisé par 2**
 - **La remise des prix sera maintenue**

- **Arrêt de la compétition après la 3^{ème} manche**
 - **Classement général sur le classement après les 3 manches**
 - **Points du classement général divisés par 2**
 - **La remise des prix sera maintenue**

- **Arrêt de la compétition après les ½ finales**
 - **Classement général sur le classement des ½ finales**
 - **Points du classement général divisés par 2**
 - **La remise des prix sera maintenue**

En cas de suppression d'une des trois manches qualificatives, et pour autant que les finales et ½ finales se soient déroulées, les concurrents marqueront l'intégralité des points du classement général.

Pour les 15 pilotes qualifiés en finale, le classement de cette finale se fera selon les places obtenues par les pilotes. Pour les places suivantes, les positions de 16 à 30 au classement général de la catégorie seront accordées suivant le classement des ½ finales.

A l'issue de la finale, un classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après la finale.

7.3.1.7. Couloirs de départ

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol si la structure du support le permet sur une longueur de 30 mètres minimum et 50 mètres maximum après la ligne de départ. Dans tous les cas la fin du couloir sera matérialisée par un cône de chaque côté en bout de ligne. En cas de franchissement (hors incident sur la piste), dans une même épreuve, les pénalités suivantes seront appliquées :

- 1^{ère} infraction : 5 secondes
- 2^{ème} infraction : décision du Collège des Commissaires Sportifs

7.3.4.2. Dans chaque compétition un tirage au sort pour une ou plusieurs voitures sera systématiquement effectué parmi les 15 premiers de chaque division afin de procéder à des contrôles de stade 3 à 5, selon les directives qui pourront être données par la FFSA.

7.4. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, 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.

Seuls les participants au premier départ et présents en course au moment du déploiement du drapeau rouge sont admis à participer au second départ et ils doivent occuper la même place sur la grille que lors du départ précédent.

Seule la voiture directement responsable de l'arrêt de course ne pourra pas reprendre le départ.

Cette décision n'est pas sujette à réclamation ni à appel.

S'il s'avère nécessaire de refaire le plein d'essence, celui-ci pourra s'effectuer par décision du Directeur de Course dans les conditions de sécurité indispensables dans une zone matérialisée appelée « zone de ravitaillement en carburant » sous la surveillance d'un commissaire technique.

Tout éventuel avertissement ou pénalité applicable lors du premier départ sera appliqué lors du second départ.

Toute série et ½ finale arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être recourue.

Lors de la finale si le nombre de tours effectué :

- est inférieur à 2 tours, la finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initial.
- est compris entre 2 et 5 tours, la finale sera recourue 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^{ème} partie.
- est supérieur à 5 tours, celle-ci ne sera pas recourue.

Le(s) responsable(s) du drapeau rouge sera(ont) classé(s) dernier(s) des pilotes encore en course.

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 DEPARTS ANTICIPES

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les compétitions comptant pour le Trophée National 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

MATERIEL

Il y aura un feu vert et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent être de type LEDs. 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.

En plus de ces blocs, un feu orange clignotant sera placé de chaque côté de la piste à environ 100 m du départ. Il fonctionnera avec le feu orange au départ. Les feux verts de rappel fonctionnant avec les feux de départ, seront placés de telle façon que les juges de départ puissent avoir dans leur champ de vision l'avant des voitures d'une même ligne et le feu vert.

Sur chaque ligne de départ, placés perpendiculairement à la piste, seront prévus des feux

PROCEDURE DE DEPART

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel muni d'un drapeau vert levé 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. 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.

Il est recommandé que chaque ligne de départ soit équipée d'un système électronique et qu'il y ait une marge de 15 cm (+ ou - 2 cm) entre le système électronique et la voiture

DEPARTS ANTICIPES

Le départ doit être donné une fois toutes les voitures rigoureusement immobiles.

Une caméra filmant les départs et le premier virage est obligatoire en Championnat de France et recommandée pour les autres compétitions. Elle sera obligatoirement disposée dans l'axe de la piste.

La consultation des images vidéo ne sera possible que pour les concurrents s'étant vu notifier une pénalité ou après dépôt d'une réclamation écrite en bonne et due forme.

Tout pilote, une fois placé sur la grille de départ ne devra ni avancer, ni reculer une fois la procédure de départ engagée. 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.

L'infraction devra être signifiée par la présentation du drapeau avertissement (noir et blanc) et un panneau avec son numéro et la mention "F.D".

La course ne sera pas arrêtée.

CONTROLE AVANT LE DEPART

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 Auto-Cross et Sprint Car présents sur la compétition.

CONTROLE AUTOMATIQUE DES FAUX DEPARTS

Le système de contrôle des faux départs est vivement recommandé pour le Championnat de France d'Auto-Cross.

CHRONOMETRAGE

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100^e de seconde. Le chronométrage est réalisé au moyen d'un décodeur de type Chronelec et le doublage avec un chronomètre au 1/100^e.

L'utilisation de transpondeurs est obligatoire.

Pour les compétitions du Championnat de France et de la Coupe de France, les organisateurs doivent utiliser les services du prestataire désigné par la FFSA.

7.6. PARC FERME

A l'arrivée des ½ finales, toutes les voitures non qualifiées pour les finales et à 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. Durant la même période, les pilotes devront rester à leur emplacement et ils devront répondre à toute convocation qui leur serait faite de la part des officiels.

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

ARTICLE 8. PENALITES

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

INFRACTION	PENALITE	
	Directeur de course	Commissaires sportifs
Retard aux vérifications administratives et techniques <i>Jusqu'à 30 minutes</i>	15 €	
<i>de 31 minutes à 1 heure</i>	30 €	
<i>Plus de une heure</i>		Décision du CCS
Non-conformité technique ▪ <i>Avant le départ</i>	Mise en conformité, sinon refus de départ	
▪ <i>Pendant la compétition</i>		Décision du CCS. (pouvant aller jusqu'à la disqualification)
Falsification ou tentatives de falsification des marques d'identification		Décision du CCS (pouvant aller jusqu'à la disqualification)
Bruit ou poids non conformes ▪ <i>Avant le départ</i>	Mise en conformité, sinon refus de départ	
▪ <i>Pendant la compétition</i>		Décision du CCS pouvant aller jusqu'à la disqualification
Fausse information sur le bulletin d'engagement	Refus de départ	Transmission au CCS et éventuelle demande de sanction à la FFSA
Engagement non conforme		Transmis au CCS
Engagement non payé	Refus de départ	Transmission au CCS

Engagement parvenu hors délai (après le mercredi précédant l'épreuve)		Transmission au CCS
Licence non conforme	Refus de départ	<u>Transmission au CCS</u>
Equipement du pilote non conforme	Mise en conformité, sinon refus de départ	
▪ Avant le départ	Mise hors course	
▪ Pendant la compétition		
Non-respect des règles relatives aux pneumatiques Auto-Cross		Décision du CCS (pouvant aller jusqu'à la disqualification)
Publicité ou numéros non conformes	Mise en conformité, sinon refus de départ	
▪ Avant le départ	Amende de 250 € par constat	
▪ Pendant la compétition	Amende de 500 € par constat	Décision du CCS.
<i>Récidive pendant la compétition</i>		
Comportement antisportif	Drapeau d'avertissement. Pilote sous investigation	Selon <u>les circonstances</u> décision du CCS pouvant aller jusqu'à la disqualification.
Autres cas		Décision du CCS
Dépassement sous drapeau jaune		Décision du CCS en cas de récidive
▪ Pendant les essais, <u>manches</u> , ½ finale et finale	<u>dernier de sa série</u>	
Dépassement sous drapeau rouge		Décision du CCS en cas de récidive
▪ Pendant les essais, <u>manches</u> , ½ finale et finale	<u>dernier de sa série</u>	
Pilote provoquant délibérément un nouveau départ en gênant ou faisant obstruction		Décision du CCS. (déclassement de la série, manche ou disqualification)
Non-respect de la signalisation (sauf dépassement sous drapeaux jaunes et drapeau rouge)		
<i>Sans conséquence</i>	Avertissement (drapeau)	
<i>Récidive sans conséquence</i>	Pénalité : 5 secondes par infraction constatée.	Selon <u>les circonstances</u> , demande de sanction par le DC au CCS.
<i>Avec conséquence (gain de place, collision, etc...).</i>		
▪ Pendant une manche	pénalité : <u>30 secondes</u>	
▪ En ½ finale et finale		Décision du CCS.
Poussettes (volontaires ou non) et/ou attaques directes		
<i>Sans conséquence</i>	Drapeau Avertissement	
<i>Avec gain de place, mais place rendue</i>	Drapeau Avertissement	
<i>Avec gain de place-et/ou collision et/ou récidive dans la même manche ou série, ou dans l'épreuve</i>	Pénalité : <u>60 secondes</u>	Selon <u>les circonstances</u> , transmission du rapport au CCS pour application d'une sanction.
Départ assisté ou intervention mécanique non autorisée lors d'une manche qualificative ou d'une finale sur la grille	Départ refusé	
Non-respect des limites et/ou du balisage (marqueurs) de la piste		
<i>Sans gain de place ou de temps</i>	Pénalité : 5 secondes par infraction	

<i>Avec gain de place ou de temps</i>	Pénalité : <u>30 secondes</u>	Suivant gravité <u>les circonstances</u> , rapport du DC au CS pour d'éventuelles sanctions complémentaires. En cas de récidive, décision du CCS
Stationnement ou vitesse excessive dans les couloirs de circulation dans le paddock	Amende de 200€	Transmission au CCS dans les cas graves.
Défaut de bâche sur le sol sous la voiture de course	Amende de 200€	Disqualification si pas de mise en conformité immédiate.
Défaut d'extincteurs obligatoires dans les structures des pilotes. Extincteurs non valides ou pas accessibles	Amende de 200€	Disqualification si pas de mise en conformité immédiate.
Lavage des voitures en dehors des zones prévues par l'organisateur	Amende de 200€	Décision du CCS. En cas de récidive.
Non-respect des règles sur les déchets	Amende de 200€	
Branchements électriques non conformes	<u>Amende de 200 € (à l'ASA)</u>	Décision des CCS.
Absence ou retard au briefing	Amende de 110€	
Recul sur la grille après la mise en place. Non-respect des couloirs de départ	Pénalité : 5 secondes.	Si récidive; décision du CCS
Infraction aux règles du parc fermé		Décision du CCS.
Départs anticipés <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Lors d'une manche qualificative. Première infraction</i> 	Pénalité : 10 secondes pour le fautif.	
<i>Récidive du même pilote dans la même ou dans une autre manche.</i>	Pénalité : <u>30 secondes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>En ½ finale et finale</i> 	Pénalité : 30 secondes	
Non-respect de l'ordre de passage aux essais chronométrés	Pénalité : 5 secondes Le plus mauvais temps de la catégorie plus 5 secondes si passage dans une autre division.	
Décrassage en dehors des Zones prévues <i>1ère infraction</i>	Pénalité : 10 secondes	
<i>Récidive du même pilote</i>	Disqualification de l'épreuve	

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

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Dans chaque Auto-Cross & Sprint Car il sera extrait du classement général un classement des pilotes du Trophée National.

Pour le Championnat de France et la Coupe de France une attribution de points sera faite comme ci-après :

AU CLASSEMENT DES ESSAIS CHRONOMETRES

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

AU CLASSEMENT GENERAL APRES LES MANCHES QUALIFICATIVES (QUEL QUE SOIT LE RESULTAT DANS LES ½ FINALES ET FINALES)

1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	9 points
3 ^{ème}	8 points
4 ^{ème}	7 points
5 ^{ème}	6 points
6 ^{ème}	5 points
7 ^{ème}	4 points
8 ^{ème}	3 points
9 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	1 point

AU CLASSEMENT GENERAL APRES LA FINALE

1 ^{er}	48 points	11 ^{ème}	22 points	21 ^{ème}	10 points
2 ^{ème}	43 points	12 ^{ème}	20 points	22 ^{ème}	9 points
3 ^{ème}	39 points	13 ^{ème}	18 points	23 ^{ème}	8 points
4 ^{ème}	36 points	14 ^{ème}	17 points	24 ^{ème}	7 points
5 ^{ème}	33 points	15 ^{ème}	16 points	25 ^{ème}	6 points
6 ^{ème}	31 points	16 ^{ème}	15 points	26 ^{ème}	5 points
7 ^{ème}	29 points	17 ^{ème}	14 points	27 ^{ème}	4 points
8 ^{ème}	28 points	18 ^{ème}	13 points	28 ^{ème}	3 points
9 ^{ème}	26 points	19 ^{ème}	12 points	29 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	24 points	20 ^{ème}	11 points	30 ^{ème}	1 point

Seuls les pilotes ayant participé à leur demi-finale pourront marquer des points au classement général après la finale (**sauf pour les compétitions inscrites au Championnat d'Europe**).

Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes maximum après chaque finale. 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.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant et/ou la nature des prix distribués est laissé à la discrétion des organisateurs.

Si l'organisateur le prévoit, la répartition des prix devra figurer au règlement particulier.

Après chaque finale, la cérémonie de podium se fera impérativement en dehors de la piste pour permettre le déroulement immédiat de la finale suivante.