

REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS "ASPHALTE"

Le terme "voiture" utilisé dans l'ensemble des articles du présent règlement désigne également les camions dans le cas des courses de camions.

La signalisation prévue au niveau des postes de commissaires de piste pouvant être complétée par des feux, les dispositions relatives aux drapeaux s'appliquent également aux feux dans tous les articles du présent règlement.

ARTICLE 1. ORGANISATION

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. ENGAGEMENTS
- 3.2. EQUIPAGES

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. VOITURES AUTORISEES
- 4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS
- 4.3. NUMEROS DE COURSE

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. PARCOURS
- 6.2. ROUTE DE COURSE
- 6.3. ZONE DES STANDS
- 6.4. AIRE DE SIGNALISATION
- 6.5. PARC CONCURRENTS

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

- 7.1. ESSAIS
- 7.2. BRIEFING
- 7.3. COURSE
- 7.4. PARC FERME
- 7.5. RAVITAILLEMENTS

ARTICLE 8. PENALITES

- 8.1. INCIDENTS
- 8.2. PENALITES
- 8.4. DISQUALIFICATION

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

- 1 - Arrêt d'une course et nouveau départ
- 2 - Grille de départ
- 3 - Pôle position dans le cas d'un départ lancé

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

- 1 observateur désigné par la FFSA ou la FIA suivant le cas
- 3 commissaires sportifs dont 1 Président
- 1 Directeur ou Coordinateur responsable de l'épreuve
- 1 Directeur de Course par discipline
- Directeurs de Course Adjoints
- 2 Commissaires Techniques (minimum)
- 2 Commissaires Techniques délégués aux Coupes de Marque (si nécessaire)
- 1 Commissaire responsable du Parc Fermé
- 1 Médecin Chef
- 1 Commissaire délégué à la sécurité
- 2 Commissaires Sportifs Chargés des relations avec les concurrents
- Responsable du Chronométrage
- 1 Chargé de Presse
- 1 Juges de départ
- 1 Responsable sortie Pit Lane
- 1 Responsable pénalités
- 1 Responsable vitesse voie des stands
- 1 Responsable pesée :

1.2. HORAIRES

1.2.1. On désigne par épreuve une manifestation regroupant plusieurs compétitions.

1.2.2. Une compétition comporte des vérifications administratives et techniques, des essais libres (facultatifs), des essais qualificatifs, et une ou plusieurs courses.

1.2.3. Lorsque le programme comporte des séances d'essais libres, celles-ci devront avoir lieu après la clôture des vérifications techniques et être chronométrées.

1.2.4. L'ensemble des roulages qui précèdent les vérifications administratives et techniques ne fait pas partie de l'épreuve et est désigné comme "essais privés".

1.2.5. Dans les épreuves autres que celles comportant des compétitions d'endurance, les horaires officiels doivent comporter une interruption à mi-journée de 1 heure 30 minutes minimum entre l'arrivée de la dernière course de la matinée et le départ de la première course de l'après-midi. Cette interruption, plus spécialement destinée à la pause des officiels, permet aussi de remettre l'épreuve à l'heure en cas de retard dans la matinée, et s'applique aussi aux jours d'essais.

1.2.5.1. Dans une même catégorie, les horaires doivent être séparés par un minimum de 4 heures (essais qualificatifs / courses).

1.2.6. TELEVISION

Pour des impératifs de retransmission télévisée, le Collège des Commissaires Sportifs, en application de l'article 141 du Code Sportif International, sur proposition du Directeur de Course, pourra modifier la durée d'une ou plusieurs courses.

Sous la responsabilité de l'organisateur ou de l'opérateur concerné, un véhicule régulièrement engagé, équipé d'une caméra embarquée, pourra effectuer un tour de piste filmé et commenté en dehors des essais ou courses, selon le canevas suivant :

- 1 tour de lancement,
- 1 tour de reportage filmé et commenté,
- 1 tour d'arrêt.

Si cette opération doit être régulièrement renouvelée en cours de saison, l'opérateur devra faire en sorte de ne pas utiliser le même véhicule ni le même pilote si celui-ci participe à l'épreuve.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

1.3.1.1. D'une manière générale, sauf règlement particulier, les vérifications administratives et techniques auront une durée de deux heures, le début des vérifications administratives étant programmé 30 minutes avant le début des vérifications techniques.

1.3.1.2. La liste des concurrents, pilotes et véhicules admis aux essais sera établie et affichée une heure avant le début des essais de la catégorie concernée.

1.3.1.3. A l'issue des essais qualificatifs, la liste des concurrents, pilotes et véhicules admis à participer à la course sera établie et affichée ainsi que la grille de départ.

1.3.2. A L'ARRIVEE

1.3.2.1. Sur proposition du commissaire technique délégué et/ou du Directeur de Course, le Collège des Commissaires Sportifs fera effectuer les vérifications à l'arrivée (essais qualificatifs ou courses). Il indiquera les points sur lesquels portent ces vérifications et éventuellement les numéros des véhicules autres que ceux déjà concernés par la réglementation particulière de la catégorie.

1.3.2.2. Pour ce faire, les commissaires techniques auront la faculté de remettre leurs demandes de vérifications détaillées pour chacune de leurs interventions (essais qualificatifs - courses) en une seule fois. Dans tous les cas, la décision du Collège, une fois rendue, sera remise au Directeur de Course qui transmettra au commissaire technique.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir Article R 331.10 et A 331.32 du Code du Sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

3.1.1. La date de clôture des engagements est fixée au lundi de la semaine précédant la semaine du début de l'épreuve (cachet de la poste faisant foi).

Le montant des droits d'engagement figurera au Règlement Particulier de chaque compétition ou dans les règlements des Coupes de Marques, Coupes, Trophées, Challenges ou Séries.

3.1.2. Le nombre de laissez-passer distribués aux pilotes sera déterminé par la FFSA selon un cahier des charges établi.

3.1.3. Les organisateurs doivent permettre aux pilotes participant à une course de leur épreuve d'assister aux autres courses et de circuler sur l'ensemble du circuit, sauf sur la piste et ses voies de sécurité ainsi que dans la zone des stands et l'aire de signalisation.

3.2. EQUIPAGES

3.2.1. Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque véhicule en course, titulaire d'une licence concurrent-conducteur et dénommée "pilote".

Dans une même épreuve, par catégorie, un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture.

3.2.2. En cas de défaillance du pilote engagé, un second pilote pourra le remplacer jusqu'aux vérifications administratives. Un changement de pilote suite à un cas de force majeure, ne pourra s'effectuer qu'après l'accord des Commissaires Sportifs. La désignation de ce pilote devra être portée à la connaissance du Directeur de Course.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

4.1.1. Les catégories des voitures admises seront mentionnées au règlement particulier de la compétition, en conformité avec l'homologation du circuit ainsi qu'avec les Règles Techniques et de Sécurité, que ce soit en démonstration, en essai ou en compétition.

Il n'est pas autorisé de mélanger des voitures à roues découvertes avec des voitures à roues couvertes par des ailes.

4.1.2. La composition des plateaux se fera dans les conditions suivantes :

Répartition en fonction du poids des véhicules selon trois configurations possibles :

CONFIGURATIONS	POIDS*
1	Véhicules de moins de 800 kg
2	Véhicules entre 700 et 1100 kg
3	Véhicules de plus de 800 kg

*Poids :

- Pour les véhicules avec une homologation routière : Poids à vide du Certificat d'Immatriculation.
- Pour les véhicules de compétition : Poids à vide qui figure sur la fiche d'homologation ou poids réel conforme au règlement de la catégorie du véhicule.

Nota : Cette disposition ne s'applique ni aux compétitions VHC (*ouvertes aux voitures jusqu'au 31/12/90 telles que définies dans l'Annexe K du Code Sportif FIA de l'année en cours et en possession d'un PTH*), ni aux courses de moins d'une heure. Toutefois, en ce qui concerne ces dernières, l'organisateur de l'épreuve devra s'assurer que la composition du plateau présente des écarts de performances adaptés à la longueur du circuit, pour limiter la différence de tours entre la tête de la course et les retardataires.

4.1.3. Dans une même épreuve, il est autorisé de mélanger des catégories Modernes et des catégories VHC (*voitures jusqu'au 31/12/90 telles que définies dans l'Annexe K du Code Sportif FIA de l'année en cours et en possession d'un PTH*), **à l'exception :**

- **des épreuves des Championnats FFSA *** ;

- ***des disciplines composant les épreuves des Championnats FFSA*.***

**** listes des épreuves et des disciplines disponibles à la FFSA.***

4.1.4. NOMBRE DE PARTANTS

Dans une compétition qui rassemble des catégories différentes, pour déterminer quel est le nombre de voitures autorisées à prendre le départ des essais ou de la course, on considérera le coefficient "G" le plus bas parmi ceux attachés aux différentes catégories engagées.

Toutefois, si le nombre de voitures de la catégorie à laquelle est attaché le plus bas coefficient "G" n'excède pas 10 % du total des partants, c'est le coefficient immédiatement supérieur qui sera pris en compte pour le calcul du nombre de voitures en piste (essais ou course).

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

4.2.1. CARBURANT

4.2.1.1. Tout dispositif destiné à refroidir le carburant en dessous de la température ambiante est interdit. Tout stockage de carburant à bord de la voiture à une température inférieure à plus de 10° de la température ambiante est interdit.

4.2.1.2. Pour toutes les catégories

Le carburant devra être conforme aux normes de l'Annexe J. Aucun additif ne sera admis.

Pour les Championnats et Coupes dont le règlement prévoit l'obligation de fourniture de carburant au camion désigné par la FFSA :

Seul le carburant distribué sur le circuit de la compétition considérée doit être utilisé durant toute la compétition (essais libres, qualificatifs et courses). Ce carburant sera disponible dès le début de l'épreuve au camion désigné par la FFSA présent sur le circuit. Aucun additif ou mélange de carburant, même avec celui pris au camion désigné par la FFSA lors d'une compétition précédente, ne sera admis. Au minimum, le prélèvement d'un échantillon du carburant distribué sera effectué au camion désigné par la FFSA par le commissaire technique responsable de la catégorie considérée, dès le début de l'épreuve. Cette opération pourra être renouvelée le jour de la course.

4.2.2. PNEUMATIQUES

4.2.2.1. Pour les catégories où les pneumatiques sont limités, chaque pilote ne pourra utiliser, pour les essais qualificatifs et la course, que les pneumatiques marqués par les commissaires techniques pour la compétition, exception faite des pneumatiques à sculptures utilisés exclusivement sur piste humide ou mouillée dont l'utilisation est réglementée. Il appartient au Directeur de Course, et à lui seul, de juger si la piste est humide ou mouillée pour l'utilisation des pneus à sculptures. La décision sera communiquée à tous les concurrents dans les plus brefs délais. A la présentation du panneau "PISTE HUMIDE", les pilotes conserveront le libre choix du type de leurs pneumatiques dans le respect du règlement de leur catégorie, étant entendu que la séance d'essais ou la course seront considérées comme se déroulant sur piste humide ou mouillée.

L'utilisation de tout système chauffant est interdite.

4.2.2.2. Essais qualificatifs

Lorsque les essais se déroulent en au moins deux séries et qu'une de ces séries nécessite l'utilisation de pneus à sculptures, l'utilisation de pneumatiques non marqués est autorisée pour la course.

4.2.2.3. Course

Lorsque la course se dispute en deux manches qualificatives et une finale, et qu'une de ces manches nécessite l'utilisation de pneus à sculptures, l'utilisation de pneumatiques non marqués est autorisée pour la finale.

4.2.2.4. Pour les catégories de véhicules utilisant des pneus différents sur piste sèche ou humide, le nombre de pneumatiques pourra être limité. Dans ce cas, cette limitation figurera dans la réglementation de la catégorie concernée.

4.2.3. EQUIPEMENTS

4.2.3.1. Echappement

Pendant les essais et les courses, l'utilisation d'un silencieux est obligatoire.

A l'exception

- des Séries pour lesquelles le règlement particulier approuvé par la FFSA prévoit d'autres dispositions,
- des catégories FIA pour lesquelles la réglementation internationale s'applique,
- **des catégories FIA dont le niveau de bruit est conforme à leur réglementation en vigueur ou applicable à l'époque du véhicule concerné,**
- **des Coupes de Marque dont le niveau de bruit est conforme à leur réglementation d'origine,**

les limites et conditions de mesure du niveau sonore sont fixées comme suit :

Niveau sonore maximal mesuré	100 dB
Régime de mesure	75 % du régime maximum

La mesure sera faite conformément à la méthode FIA (Voir réglementation technique).

Des contrôles auront lieu pendant les essais et les courses. Un contrôle préventif sera à la disposition des concurrents avant les essais qualificatifs.

Coupes de Marque et Formules monotype

Les organisateurs des Coupes et Formules proposeront, pour validation par la FFSA, les valeurs et méthodes proposées et en assureront le contrôle et le respect.

Toute infraction sera pénalisée

- Lors des vérifications préliminaires : participation refusée jusqu'à mise en conformité.
- 1^{ère} infraction : lors d'une séance d'essais, pénalité de 5 secondes ou lors d'une course pénalité de 5 places dans le classement.
- 2^{ème} infraction : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

En Coupe de France des circuits

- Lors des vérifications préliminaires : participation refusée jusqu'à mise en conformité.
- 1^{ère} infraction : départ de la course en dernière ligne.
- 2^{ème} infraction : pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

4.2.3.2. Arceau

Les véhicules monoplaces doivent pouvoir être soulevés en étant accrochés par l'arceau de sécurité principal dit structure anti-tonneau. Pour ce faire, une ouverture clairement visible de 60 mm de large sur 30 mm de haut au minimum doit être laissée libre à la partie la plus haute de cette structure.

4.2.3.3. Transpondeur

Chaque véhicule devra être équipé d'un transpondeur agréé par la FFSA.

Les concurrents sont responsables :

- du bon montage du transpondeur ;
- de son bon fonctionnement en permanence.

4.2.3.4. Lest

Lorsque le véhicule comporte un lest pour être au poids réglementaire, ce lest doit être déclaré par le concurrent et être plombé lors des vérifications techniques.

4.2.3.5. Télémétrie - Transmissions

Définition : Transmission des données entre une voiture en mouvement et quiconque lié à l'engagement de cette voiture.

- Tout système de télémétrie est interdit.
- Tout système de radio et liaisons voitures/stands et réciproquement est autorisé, sauf règlement particulier de chaque discipline.
- A condition que le matériel soit intégré dans la carrosserie de la voiture, les systèmes d'acquisition des données sont autorisés si le règlement spécifique ne l'interdit pas, y compris les cellules nécessaires à leur fonctionnement.

4.2.3.6. Eclairage

L'éclairage des véhicules doit être conforme à la réglementation de chaque catégorie.

4.2.3.7. Mise en marche

La mise en marche automatique, commandée du siège du pilote, la commande étant actionnée par ce dernier exclusivement, est obligatoire et seule admise pour le départ de la course et pour les mises en marche ultérieures durant la course, sauf pour les courses de véhicules historiques.

La réglementation de certaines catégories, à condition qu'elle ait reçu l'agrément de la FFSA, pourra autoriser un dispositif d'appoint qui sera décrit dans ladite réglementation.

4.2.3.8. Refroidissement

A part les radiateurs, échangeurs et autres dispositifs normalement autorisés par les réglementations techniques applicables, tout autre dispositif, système, procédure, construction ou conception dont le but et/ou l'effet est une réduction quelconque de la température des éléments mécaniques, des pneumatiques et/ou de l'habitacle est interdit.

Est notamment interdite l'utilisation de tout agent réfrigérant, solide, liquide ou gazeux tel que : glace, eau pulvérisée, neige carbonique, etc., appliqué à l'extérieur du système de refroidissement du véhicule à tout moment y compris avant le départ.

En cas de constatation sur la grille de départ de l'utilisation de tels procédés, le Directeur de Course pourra prononcer l'interdiction de prendre le départ.

4.2.3.9. Anneau de remorquage

Toutes les voitures fermées doivent être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de remorquage.

Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

- être rigides, en acier, mesurer entre 80 et 100 mm de diamètre intérieur et 5 mm d'épaisseur (section arrondie de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires).
- être facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange.

Chaque anneau devra permettre de tracter la voiture sur un sol revêtu sec (béton ou asphalte), en exerçant la traction sur l'anneau dans un plan parallèle au sol, avec un angle de traction de plus ou moins 30 degrés par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Le contrôle pourra être réalisé lors des vérifications techniques préliminaires en empêchant la rotation des roues au moyen du frein principal, la voiture étant équipée d'un type de pneumatique identique à celui utilisé en course.

Un peson pourra être installé sur le câble de traction et la valeur mesurée pour constater le déplacement ne devra pas être inférieure à 0,8 x le poids de la voiture pilote à bord.

Application à toutes les catégories admises dans les épreuves inscrites au calendrier FFSA.

4.3. NUMEROS DE COURSE

En dehors des catégories pour lesquelles le Règlement Particulier prévoit un plan d'identification spécifique dûment approuvé par la FFSA, les numéros de course devront être conformes à ce qui suit :

4.3.1. VOITURES FERMEES – TOURISME ET GT

- Un numéro de pare-brise :
 - hauteur de chiffre : 12 cm.
 - largeur du trait : 2 cm.
 - espacement entre deux chiffres : 2 cm.
 - position : situé dans l'angle supérieur du pare-brise (ou équivalent) coté opposé au poste de pilotage.
 - couleur : blanc, orange fluo, jaune fluo.
- Deux numéros de coté :
 - hauteur de chiffre : 23 cm.
 - largeur de chiffre : 3 cm.
 - espacement entre deux chiffres : 5 cm.
 - position : porte avant ou vitre latérale arrière (porte arrière ou custode).
 - couleur : blanc, orange fluo, jaune fluo sur un fond sombre ou noir sur un fond clair.

4.3.2. VOITURES OUVERTES MONOPLACES ET BI-PLACES.

- Un numéro sur le capot avant :
 - hauteur de chiffre : 10 cm.
 - largeur du trait : 2 cm.
 - espacement entre deux chiffres : 2 cm.
 - position : visible pour un observateur se tenant debout à l'avant de la voiture.
 - couleur : blanc, orange fluo, jaune fluo sur un fond sombre ou noir sur un fond clair.

- Deux numéros de coté :
 - hauteur de chiffre : 20 cm.
 - largeur de chiffre : 3 cm.
 - espacement entre deux chiffres : 5 cm.
 - position : dérive de l'aile arrière.
 - couleur : blanc, orange fluo, jaune fluo sur un fond sombre ou noir sur un fond clair.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des Prescriptions Générales FFSA.

5.1. Sur l'ensemble des surfaces vitrées des véhicules, il est interdit d'apposer aucune sorte de film ou de revêtement qu'il soit peint, adhésif ou de toute autre nature, sauf si cette possibilité est clairement permise par le règlement.

Les éléments d'identification rendus obligatoires par le règlement particulier ne sont pas concernés par cette règle.

Toutes les mesures seront faites en "vraie grandeur", c'est à dire en suivant la surface du vitrage.

Sont permis :

- Un bandeau en haut du pare-brise d'une hauteur maximale en tous points de 20 cm ;
- Une bande d'une hauteur constante de 12 cm par rapport au bas de la vitre pour les voitures de tourisme (cotes d'habitabilité Groupe A) et de 7 cm pour les autres voitures, pour l'apposition des noms des pilotes ;
- Un bandeau en haut de la lunette arrière d'une hauteur maximale en tous points de 15 cm.

Lorsque le plan d'identification des voitures impose des adhésifs dont la hauteur excède ces valeurs, seuls ceux-ci seront autorisés.

Dans le cas contraire, les valeurs données ci-dessus seront un maximum.

Les films antidéflagrants placés à l'intérieur des vitres ne sont pas concernés par ces restrictions.

Toutefois, si ceux-ci sont teintés, ils devront néanmoins permettre une vision correcte de l'extérieur vers l'intérieur et réciproquement.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité de la discipline, en application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, devront être respectées dans toutes les épreuves.

6.1.1. La FFSA délivre une licence de parcours où seront précisés les éléments suivants :

- date d'homologation (CNECV ou préfecture),
- période de validité,
- les caractéristiques de la piste (longueur, largeur, pole position, sens de parcours),
- le nombre de véhicules, par catégorie, admis aux essais,
- le nombre de véhicules, par catégorie, admis en course.

6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA attribue, chaque année, les épreuves des Championnats de France devant se dérouler sur les différents circuits. Il définit également le nombre d'épreuves maximum autorisées, les catégories et les horaires pour chaque épreuve, comportant des épreuves comptant pour un Championnat de France.

6.2. ROUTE DE COURSE

6.2.1. La route de course est matérialisée soit par des bordures, soit par des bandes de peinture.

Des marqueurs amovibles pourront être mis en place pour renforcer la matérialisation de la route de course.

6.2.2. Seule la route de course doit être utilisée par les pilotes pendant tout le déroulement des courses et des essais.

A tout moment, les voitures doivent conserver au moins deux roues entièrement sur la partie de la piste comprise entre les bordures ou les bandes de peinture.

Toute infraction à cette règle constitue un non-respect de la route de course prévu à l'article 8.2.

L'usage des bas-côtés, même s'ils sont carrossables, est strictement interdit, hors cas de force majeure.

6.2.3. Il est formellement interdit à tout pilote, sous peine de disqualification immédiate et de demande de sanction à la FFSA, de circuler à bord de son véhicule dans le sens opposé à celui de la course. Cette interdiction est valable aussi bien pendant le déroulement des courses proprement dites que pendant le déroulement des séances d'essais.

6.2.4. Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser son véhicule sur un point quelconque du circuit devra aussitôt le ranger de façon qu'il ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes. Les commissaires de circuit pourront participer à cette opération, mais leur intervention, sous peine de disqualification, ne pourra avoir pour effet la mise en marche du moteur.

Le pilote doit rester sous les ordres des commissaires en poste.

6.2.5. Tout pilote d'un véhicule momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir pendant la course, utiliser son démarreur.

6.2.6. Les véhicules accidentés et hors d'état de continuer sont rangés ou évacués par les soins du pilote ou des commissaires de circuit les plus proches sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour de ces véhicules ne pourra se faire qu'à la fin des essais ou de la course, conformément à l'avis du Directeur de Course.

6.2.7. Les véhicules pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagés le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces véhicules lors de leur évacuation.

6.2.8. Tout véhicule abandonné par son pilote sera considéré comme ayant abandonné.

6.2.9. Il est précisé que toute réparation ne peut se faire qu'à l'emplacement défini à l'article 6.3., sauf avis contraire du Directeur de Course (cas d'un nouveau départ).

6.2.10. DEPASSEMENT

Tout dépassement sous drapeau jaune est interdit.

A l'abord des virages un marquage au sol spécifique délimitera le début de la zone dans laquelle tout dépassement est interdit lorsque le drapeau jaune est présenté aux pilotes.

Il pourra être constitué de deux bandes de couleur jaune peintes sur le sol.

Celles-ci seront situées du côté opposé à la trajectoire normale et approximativement au début de la zone de freinage ou face au poste de Commissaires placé dans la zone de freinage.

Dimension recommandée : 3 mètres transversalement à la piste et 0,50 mètre dans le sens de la piste, espacées de 1 mètre (voir schéma).

La peinture utilisée sera du type "antidérapant".

Si deux voitures franchissent côte à côte cette ligne, elles devront reprendre la position qu'elles occupaient avant l'abord de celle-ci.

Toute infraction à cette règle constitue un non-respect des drapeaux prévu aux articles 8.2.1. et 8.2.2.1.

6.3. ZONE DES STANDS

6.3.1. Un emplacement d'arrêt des véhicules est mis à la disposition des concurrents sur un secteur dénommé zone des stands.

6.3.2. Chaque circuit aura la faculté de définir l'entrée et la sortie de la zone des stands au moyen d'une bande de peinture sur le sol à la jonction avec la piste proprement dite.

6.3.3. Tant pendant les essais que pendant la course, il est formellement interdit à tout véhicule de quitter la zone des stands sans autorisation des commissaires. Tout accès des véhicules à la zone ne peut se faire que par la voie réservée à cet usage, dite voie de décélération. L'accès à cette voie de décélération ne peut être pratiqué que par son entrée, matérialisée par la bande de peinture tracée sur le sol. Toutefois, lors du départ, où un véhicule en difficulté pourra gagner cette voie en utilisant soit l'entrée, soit la sortie, soit une entrée intermédiaire, à condition qu'il le fasse, moteur arrêté et poussé par ses mécaniciens sous le contrôle des commissaires de circuit.

6.3.4. Tout pilote ayant dépassé le lieu de son emplacement d'arrêt ne peut y revenir que moteur arrêté, le véhicule étant poussé à la main.

6.3.5. En sortie de stands, un feu tricolore (rouge - vert - bleu) actionné par un commissaire est utilisé comme suit :

- Lors des essais, les conducteurs prenant la piste doivent respecter le feu rouge ou vert, le commissaire donnant priorité aux véhicules en piste ;
- Lors de la course, un feu clignotant bleu est allumé à la sortie de la voie des stands.

6.3.6. Pour reprendre la piste, le pilote rejoindra immédiatement la route de course que constitue la voie des stands, en franchissant la ligne continue qui délimite la zone d'arrêt dite "zone des stands".

6.3.7. Tout usage irrégulier de la zone des stands : accès, vitesse, (vitesse maxi dans les stands : 60 km/h) circulation, arrêt, sortie, etc. fera l'objet de pénalités qui pourront être comprises entre une amende de 110 euros et la disqualification. Les décisions seront prises par le Collège des Commissaires Sportifs sur rapport du Directeur de Course.

6.4. AIRE DE SIGNALISATION

Deux personnes au maximum par véhicule en piste, dûment identifiables par un laissez-passer spécifique à la discipline, sont admises en bord de piste. Un emplacement leur sera désigné pendant les essais et la course auxquels participe leur pilote. Ils ne pourront ni atteindre ni quitter cet emplacement durant les essais et les courses et devront le quitter dès l'injonction qui leur sera donnée à la fin des essais et de la course. Ces emplacements ne sont prévus que pour permettre aux aides de donner aux pilotes les

indications qu'ils jugent utiles sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux semblables à ceux utilisés par l'organisation.

Pénalisations :

- Présence de toute autre personne : Drive-Through du véhicule concerné, sur décision du Directeur de Course.
- En cas de récidive : rapport au Collège.

6.5. PARC CONCURRENTS

L'organisation des parcs concurrents pour les manifestations inscrites au calendrier FFSA (sauf épreuves FIA) est réglementée comme suit :

6.5.1. GENERALITES

6.5.1.1. L'organisateur devra afficher les heures d'ouverture et de fermeture des parcs et indiquer les périodes de gardiennage.

6.5.1.2. La localisation du panneau officiel d'affichage sera indiquée dans le règlement particulier. Celui-ci ne devra comporter que les informations ayant reçu l'aval du Collège des Commissaires Sportifs ou du Directeur de Course. Un panneau spécifique sera réservé aux épreuves FIA.

6.5.1.3. Les concurrents devront se conformer au règlement de police du circuit et notamment l'utilisation des sanitaires, des prises de courant ou d'eau, la circulation dans le parc, le respect des riverains pour ce qui concerne la mise en route des moteurs en dehors des heures prescrites.

Dès la fin des vérifications techniques, toute voiture vérifiée ne peut quitter les installations du circuit sans un accord exprès du Directeur de Course.

6.5.1.4. Un cahier d'observations et de suggestions sera mis au secrétariat de l'organisation à la disposition des concurrents qui pourront mentionner toutes les remarques faites à ce sujet à l'occasion de leur participation à l'épreuve.

6.5.1.5. L'organisateur de l'épreuve aura toute latitude pour faire respecter le règlement concernant le parc concurrent et devra faire un rapport au Collège des Commissaires Sportifs pour tout manquement à l'une des règles énoncées ci-dessus.

Tout manquement aux règles définies par cet article pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

6.5.2. VOITURES PARTICULIERES

Lorsque le nombre de catégories inscrites à l'épreuve ne permet pas d'envisager l'organisation du parc dans des conditions minimales de sécurité, l'organisateur pourra interdire l'accès du parc aux voitures particulières, à l'exclusion des véhicules d'assistance, à condition qu'il mette à la disposition de celles-ci un parking aménagé situé à proximité immédiate du parc concurrents.

6.5.3. REMORQUES ET TRACTEURS

Les remorques servant au transport des véhicules de course devront impérativement être rangées à l'extérieur du parc concurrents sur un emplacement réservé par l'organisateur et d'un accès facile. Il en sera de même pour les tracteurs de semi-remorque qui pourront être parqués dans les mêmes conditions à la demande de l'organisateur.

6.5.3.1. Quads et assimilés

Ces engins ne devront être utilisés que pour tracter les portes-outillages des stands à la piste et retour. Un laissez-passer spécifique pourra être mis en place par l'organisateur.

Tout autre usage est formellement interdit dans le paddock.

Le concurrent est tenu pour responsable du comportement de l'ensemble des personnes appartenant à son équipe, sans préjuger de poursuites disciplinaires.

6.5.4. Auvents et tentes

Les tentes ou auvents fixés latéralement au(x) camion(s) pourront utiliser l'emplacement délimité par toute la longueur des camions porteurs sans que la surface totale (porteur compris) excède les surfaces ci-dessous :

- 1 voiture : 1 semi + 1 auvent de 13,5 m x 6 m,
- 2 voitures : 1 semi + 1 auvent de 13,5 m x 7 m
- 3 ou 4 voitures : 1 semi de + 2 auvents de 13,5 m x 7 m.

Les m2 supplémentaires feront l'objet d'une facturation par l'organisateur.

Pour des raisons de sécurité et à la demande de l'organisateur, les tracteurs devront pouvoir être décrochés des remorques ateliers.

Les concurrents devront laisser leur structure ouverte durant les heures de visite du paddock par le public. A ce titre, l'organisateur pourra indiquer l'heure à laquelle les structures pourront être démontées.

6.5.5. CARAVANES ET MOTOR-HOMES

L'accès des caravanes ou motor-homes pourra être réglementé à condition qu'un panneau soit apposé à l'entrée du parc et qu'un emplacement soit réservé à leur intention à proximité de l'entrée. Dans ce cas, le parc devra être gardé en dehors des heures des essais et des courses.

Les horaires de gardiennage devront être portés à la connaissance des concurrents.

6.5.6. OPERATIONS COMMERCIALES

Toute opération à caractère commercial ou promotionnel devra avoir reçu, par écrit, l'autorisation de la Direction du circuit.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

Des séances d'essais privés devront être proposées par l'organisateur dans les 24 heures qui précèdent la première séance d'essais qualificatifs.

Pour la première compétition de la saison, cette période est portée à 48 heures.

Pour les circuits non permanents, une séance d'essais libres de 20 minutes devra avoir lieu au plus tard une heure minimum avant le début de la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs.

Seuls sont autorisés à participer aux séances d'essais privés les pilotes régulièrement engagés à l'épreuve et uniquement dans la catégorie dans laquelle ils sont engagés.

7.1.1. Tous les pilotes admis à prendre le départ sont tenus de prendre part à au moins une séance d'essais qualificatifs qui se déroule suivant le programme défini dans le règlement particulier de l'épreuve et ce sur le véhicule sur lequel ils sont engagés.

7.1.2. Seuls les pilotes ayant qualifié leur véhicule aux essais et ayant réalisé le minimum de qualification seront admis à prendre le départ.

Le Collège des Commissaires Sportifs peut toutefois, après avis du Directeur de Course, autoriser le départ de la course à tout pilote n'ayant pas satisfait cette obligation lorsqu'il est considéré comme présentant les qualités requises et lorsque la grille de départ éditée à l'issue des essais permet de l'inclure en dernière ligne.

7.1.3. Le programme des essais qualificatifs figure dans le Règlement Particulier de *la compétition* et tient compte du règlement spécifique de chaque Championnat ou Coupe.

7.1.4. La grille sera établie en tenant compte de la pole position officielle du circuit. Elle sera soit de type 1-1, soit de type 2-2 décalé ou 2-2 départ lancé. Le règlement particulier précisera le type retenu dans chaque catégorie.

7.1.5. Lorsque la ou les séances d'essais qualificatifs se disputent en deux séries, celles-ci doivent avoir lieu successivement. La sélection par série se fera en fonction du classement au Championnat ou à la Coupe (1^{ère} série : 1 - 3 - 5 - 7 - ... ; 2^{ème} série : 2 - 4 - 6 - 8 - ...).

7.1.6. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en 2 séries, la grille de départ est établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des deux séries à condition que l'écart entre la moyenne des 5 meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1% de la moyenne des 5 premiers de la série la plus rapide.

Dans le cas contraire, la grille de départ sera établie en tenant compte des places dans chacune des séries (temps confondus par série des séances d'essais) ; la meilleure série se voyant attribuer la pole position.

Pour la première compétition de la saison, et pour celles pour lesquelles les séries d'essais ne sont pas constituées en tenant compte du classement provisoire au Championnat, Coupe ou Trophée, la constitution de la grille de départ sera proposée par le Directeur de Course à l'approbation des Commissaires Sportifs.

7.1.7. Dans le cadre de compétitions avec 2 courses pour lesquelles des points identiques sont attribués selon le classement de chaque course, la grille de départ de la 1^{ère} course sera établie selon le classement de la 1^{ère} séance d'essais, la grille de départ de la 2^{ème} course selon le classement de la 2^{ème} séance d'essais (les ex aequo sont départagés par le 2^{ème} meilleur temps, et ainsi de suite). Dans le cas où la 2^{ème} séance ne peut avoir lieu, la grille de départ de la course 2 sera identique à celle de la course 1.

7.1.8. On entend par "warm-up" la séance d'essais libres réservée aux pilotes qualifiés pour participer à la course (y compris les suppléants).

7.1.9. Les pilotes doivent être présents sur la pré-grille, avec leur véhicule, au minimum 20 minutes avant l'heure de début de la séance d'essais.

7.1.10. NON-RESPECT DU DRAPEAU JAUNE

Sous drapeau jaune tout pilote devra ralentir.

Si un pilote améliore son temps dans le secteur, par rapport à son meilleur passage jusqu'au moment de l'incident, ou dans le tour s'il n'y a pas de secteur dans la manche concernée, le pilote sera pénalisé conformément à l'article 8.2.1. du présent règlement.

7.1.11. NEUTRALISATION DES ESSAIS

À la suite d'un incident important mais ne réclamant toutefois pas l'arrêt des essais par présentation du drapeau rouge, lorsque le Directeur de Course pourra déclarer la session sous "Jaune Total" ou "Full Yellow".

La procédure suivante sera alors appliquée :

- Les Commissaires de Piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de commissaires du circuit et présenteront des panneaux Full Yellow pendant toute la durée de l'intervention.
- Dans la ou les zones concernée(s) par l'incident, seront présentés les doubles drapeaux jaunes agités.
- Si des écrans d'affichage vidéo sont en place, le Directeur de Course fera afficher sur ceux-ci la mention "Jaune Total" ou "Full Yellow".
- A partir de cet instant, les pilotes doivent réduire considérablement leur allure, notamment dans la zone où se situent le ou les incidents où ils devront être prêts à s'arrêter.
- L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts.
- Tout temps au tour enregistré après que le signal de "Jaune Total" ou "Full Yellow" soit donné ne sera pas pris en considération.
- S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction pourra être prise par le Collège des Commissaires Sportifs pour non respect des drapeaux.

Les panneaux Full Yellow (FY) seront obligatoirement réalisés comme tels :

- Construction rigide
- Largeur 80 cm
- Hauteur 40 cm
- Couleur du fond : JAUNE
- Lettres "FY" de couleur NOIRE hauteur 35 cm, épaisseur du trait 7 cm

La fin de la procédure et le retour à la normale seront annoncés de la manière suivante :

- en faisant agiter le drapeau vert par les Commissaires de Piste pendant un tour.
- sur la ligne d'information des moniteurs de chronométrage.

À partir du moment où les drapeaux verts seront agités, à la fin de la neutralisation sous "Jaune Total" ou "Full Yellow", les temps au tour seront à nouveau pris en considération.

7.2. BRIEFING

7.2.1. A l'issue des vérifications administratives et techniques, tous les pilotes autorisés à participer à la compétition sont tenus d'assister à un briefing.

Tous les concurrents inscrits à un Championnat pour lequel les opérateurs sont chargés des vérifications administratives et techniques, devront être IMPERATIVEMENT PRESENTS lors des briefings et être en possession de leurs licences.

La feuille d'émargement deviendra la liste des autorisés à participer à la compétition.

Toute absence ou retard sera pénalisé d'une amende de 150 € et les pilotes pourront voir, en plus ou à la place de l'amende, leur meilleur temps réalisé aux essais qualificatifs annulé.

A chaque cas de récidive, cette pénalité sera doublée.

Les pilotes absents au briefing devront assister à un briefing particulier auprès de la Direction de Course.

Toute absence pourra entraîner le refus de participation à la compétition.

7.2.2. Les points suivants seront précisés et communiqués aux pilotes lors du briefing :

- Nombre de tours de reconnaissance et de course.
- Tour de formation. Simulation de départ.
- Mode de départ : procédure.
- Départ anticipé : pénalisation
- Emplacement de l'aire de pénalisation.
- Sécurité dans la zone des stands.
- Indication des derniers tours de course.
- Rappel des règles de sécurité (drapeaux).
- Interdiction de quitter la zone des stands.
- Arrêt sur la piste.
- Mise en parc fermé.
- Protocole d'arrivée.
- Safety Car.

7.2.3. Avant le début des courses, un deuxième briefing obligatoire pourra être organisé par le Directeur de Course. Toute absence ou retard sera pénalisé conformément aux dispositions de l'article 7.2.1.

7.3. COURSE

7.3.1. DEPART ARRETE

L'organisateur devra faire figurer dans son règlement particulier la grille adoptée pour chaque catégorie.

7.3.1.1. Grille de départ FFSA

(Cf schéma en fin de règlement)

La grille de départ est du type 2-2 décalée, afin d'éviter tout couloir dans le milieu, selon le schéma ci-après.

Un espace de 12 m minimum (préconisé 16 m) entre deux lignes consécutives de la même file est nécessaire.

Sur la piste, les numéros de ligne sont peints afin que chaque pilote puisse repérer sa ligne.

Lors du départ, le franchissement des limites latérales de l'aire de départ, matérialisée au moins par des lignes de peinture sur le sol, est interdit et pourra entraîner la disqualification.

7.3.1.2. Grille de départ FIA

La grille aura une formation décalée 1-1, et les rangs de la grille seront séparés d'une distance de 6 à 8 mètres.

7.3.1.3. Panneaux à la disposition du Directeur de Course

- Stop Moteur
- Lumière – Light
- Minutes (10 – 5 – 3 – 1)
- Départ Retardé
- Stop & Go
- Drive Through
- Piste Humide
- Moteur
- Evacuation de la piste
- 5 secondes

- Safety Car
- Full Yellow

Les panneaux 5 minutes et 5 secondes ainsi que le drapeau vert pourront être remplacés par des signaux lumineux.

7.3.1.4. Procédures de départ

Les organisateurs ont le choix entre les deux procédures, à savoir soit l'application de l'article 7.3.1.4.1., soit l'application de l'article 7.3.1.4.2.

7.3.1.4.1. Procédure classique

Les voitures étant dans le parc concurrents, rejoignent une pré-grille à proximité de la piste au minimum 20 minutes avant l'heure d'ouverture de la pré-grille.

La pré-grille sera ouverte 15 minutes avant l'heure théorique du départ de la course et le feu vert sera allumé à la sortie de la zone des stands.

Le responsable de la pré-grille fait partir un par un les pilotes pour un tour de reconnaissance du circuit. Ceux-ci se rangent sur la grille de départ dans l'ordre de départ de la course. Le Directeur de Course peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance mais le passage par la zone des stands n'est pas permis. S'il intervient, il sera considéré comme un arrêt aux stands après le tour de reconnaissance.

Un véhicule de sécurité suit le peloton lors du ou des tours de reconnaissance.

La pré-grille fermera 10 minutes avant l'heure théorique du départ de la course et le feu rouge sera mis 1 minute plus tard à la sortie de la zone des stands pour permettre à la dernière voiture de quitter cette zone.

Dès l'arrivée des voitures sur la grille de départ, le panneau STOP MOTEUR est présent et les feux rouges sont allumés afin de permettre aux pilotes de visualiser leur emplacement.

Le panneau 5 minutes est présenté 5 minutes après l'ouverture de la pré-grille et marque le début de la procédure :

Les mécaniciens, photographes, etc. disposent de ces 5 minutes pour s'occuper des pilotes.

Sur la grille de départ, toute intervention sur les voitures est interdite à l'exception de ce qui suit :

- dépose et repose du volant,
- utilisation de la radio et des commandes,
- mesure et ajustement de la pression des pneus,
- mesure de la température des pneus
- serrage des roues
- accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données,
- mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie,
- mise en place ou retrait d'adhésif sur la carrosserie et les entrées d'air,
- connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint (art. 4.7.2.3.7.2).

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels. Ceci concerne notamment :

- l'ouverture des capots,
- le changement de roues.

Le Directeur de Course vérifie le nombre de partants et complète éventuellement la grille de départ en acceptant le ou les suppléants qui prendront le départ en dernière ligne. Dans le cas contraire, le ou les suppléants regagnent directement le parc concurrents après le 2^{ème} tour..

Dans le cas où il y a un ou des suppléants pour la course, toute voiture quittant la grille, avant le départ du tour de formation, se trouvera placée comme dernier suppléant.

A 1 minute de l'heure théorique du départ, à la présentation du drapeau vert en fond de grille et avant la présentation du panneau MOTEUR, les feux rouges sont éteints.

Sauf pour les courses de véhicules historiques, aucune voiture ne pourra être poussée pour démarrer le moteur avant le départ du tour de formation. Si le moteur d'une voiture ne peut être mis en marche au moyen du démarreur, son pilote devra lever le bras.

Le panneau EVACUATION DE LA PISTE est présenté.

Une voiture rapide (voiture pilote), conduite par un licencié FFSA ayant les qualités requises, est placée devant les voitures et à l'allumage des feux verts, les pilotes effectuent un tour de formation derrière cette voiture, puis se replacent à leur emplacement sur la grille de départ sans arrêter le moteur.

Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Les contrevenants s'exposent à la pénalisation applicable pour départ anticipé.

Des commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et nulle personne ne peut revenir auprès des voitures.

Un commissaire de circuit, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau jaune, assure la sécurité de la grille de départ.

Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau vert est présenté en fin de grille.

Les 5 feux rouges sont allumés l'un après l'autre, avec un intervalle de 1 seconde, ensuite et à n'importe quel instant compris entre 2 et 4 secondes après l'allumage du départ des 5 feux rouges, le Directeur de Course éteint ceux-ci, ce qui constitue le signal du départ de la course.

La course est réputée commencer à l'extinction des feux rouges.

Le Directeur de Course peut, en cas d'incident, allumer des feux jaunes clignotants à côté des feux rouges, signifiant que la procédure de départ est suspendue.

La rampe de feux rouges reste allumée durant l'interruption.

En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau 5 secondes.

H - 35 minutes	Mise en pré-grille
H - 15 minutes	Ouverture pré-grille et ou feu vert sortie des stands
H - 10 minutes	Fermeture pré-grille
H - 10 minutes	Début de la procédure par allumage des 5 feux rouges
H - 9 minutes	Feu rouge sortie des stands
H - 6 minutes	Panneau moteur et évacuation de la piste
H - 5 minutes	Feu vert et départ du tour de formation
H	Départ lancé ou arrêté

CAS PARTICULIERS

Retard en pré-grille

Dans le cas où un pilote se présente après le départ du véhicule de sécurité qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ depuis les stands après le passage du peloton à l'extinction des feux à condition que la grille ne comporte pas de suppléants.

Arrêt lors du tour de reconnaissance

Dans le cas où un pilote immobilise son véhicule lors du tour de reconnaissance, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ. Dans le cas contraire, le pilote sera considéré comme ayant abandonné et le véhicule dégagé aussitôt de la piste.

Arrêt aux stands après le tour de reconnaissance

Dans le cas où un pilote rejoint la zone des stands à l'issue du tour de reconnaissance, il pourra prendre le départ de la course des stands, à l'extinction des feux, après le passage du peloton.

S'il y a un ou des suppléants pour la course, celui-ci se trouvera placé comme dernier suppléant.

Lorsque la voiture est arrêtée dans la zone des stands devant son emplacement, les interventions mécaniques (hormis tout ravitaillement en carburant) sont permises.

Dès lors que la voiture a rejoint sa place sur la grille de départ, elle ne peut quitter son emplacement pour rejoindre les stands sans l'autorisation du Directeur de Course.

Elle sera alors soumise aux règles qui précèdent.

Départ retardé

S'il commence à pleuvoir après l'apparition du panneau 5 minutes, mais avant le feu vert, le Directeur de Course a la faculté de retarder le départ pour accorder aux équipes la possibilité de changer de pneumatiques dans la zone des stands.

Deux panneaux portant les mentions DÉPART RETARDÉ et 10 MINUTES seront montrés sur la ligne de départ, et les voitures disposeront de 10 minutes pour effectuer un tour de piste à vitesse modérée, rejoindre la zone des stands, effectuer (ou non) le changement de pneumatiques et quitter celle-ci.

Un avertissement sonore sera émis 2 minutes avant la fermeture de la voie des stands.

Le panneau PISTE HUMIDE sera présenté dans la voie des stands.

Les voitures viennent ensuite reprendre leur place sur la grille de départ. La procédure de départ recommencera à partir du point 7.3.2.1.5. (ou Règlement Standard des Circuits, article 7.3.1.4.1. panneau 5 MINUTES).

La durée de la course sera réduite de 5 minutes ou du nombre de tours équivalent pour les courses d'une durée initiale inférieure à 30 minutes et de 10 minutes ou du nombre de tours équivalent dans les autres cas.

Départ du tour de formation

Il est interdit d'effectuer des essais de départ pendant ce tour de formation et les véhicules doivent rester en formation aussi serrée que possible. Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si un véhicule est retardé en quittant sa position de grille et que les véhicules se trouvant derrière lui ne peuvent éviter de le dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre initial.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la ligne par les autres véhicules, et il doit prendre le départ de la course à partir de l'arrière de la grille.

Si plusieurs pilotes sont affectés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre dans lequel ils sont partis pour effectuer le tour de formation. En ce qui concerne cet article uniquement, si la ligne n'est pas située devant la pole position, il s'agira d'une ligne blanche située un mètre avant la pole position.

Tout pilote dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation doit le signaler (en levant le bras ou en ouvrant sa portière). Après que toutes les autres voitures aient entamé leur tour de formation, ses mécaniciens sont autorisés à pousser la voiture sur la piste pour en démarrer le moteur sous le contrôle des commissaires. En aucun cas la mise en route de la voiture ne pourra être effectuée à l'aide d'un véhicule d'intervention. La voiture peut dès lors accomplir son tour de formation mais il lui est interdit de doubler toute autre voiture en mouvement. Si elle refuse de démarrer après plusieurs tentatives, elle doit être poussée dans la zone des stands où les mécaniciens pourront essayer de la faire démarrer.

Si elle démarre alors, elle peut rejoindre la course après l'extinction des feux de départ.

Le pilote et les mécaniciens devront suivre les instructions des commissaires de piste à tout moment pendant cette procédure.

Il en sera de même dans le cas où un pilote regagne la zone des stands à l'issue du tour de formation.

Arrêt lors du tour de formation

Dans le cas où un pilote immobilise son véhicule lors du tour de formation, le véhicule de sécurité est chargé de vérifier si ce véhicule peut rejoindre, immédiatement et devant lui, la grille de départ. Dans le cas où cela est possible sans retarder le départ, le véhicule de sécurité accompagne ce véhicule jusqu'à la grille de départ où il sera placé obligatoirement en dernière ligne. Dans le cas contraire, le pilote aura la possibilité de repartir (article 4.2.3.7 du présent règlement) et sera considéré comme ayant pris le départ lorsqu'il passera la ligne de départ.

Incident de départ

Dans le cas où un pilote cale sur la ligne de départ, il doit immédiatement lever le bras. Le commissaire de circuit placé à sa hauteur agite un drapeau jaune. Il est immédiatement imité par les commissaires situés entre l'incident et la fin de la grille.

Lorsque le Directeur de Course est amené à interrompre la procédure, le pilote ayant calé est dirigé sur la voie des stands. Le pilote pourra alors suivre la procédure prévue au paragraphe "Départ du tour de formation".

La procédure reprend à la présentation du panneau "MOTEUR" et la distance de la course est réduite d'un tour.

Arrêt de la course et nouveau départ

- Avant la fin du 2^{ème} tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine. Le ou les suppléants peuvent être admis.
- A plus de 2 tours et à moins 75 %, les véhicules s'arrêtent en amont de la ligne de départ à l'emplacement indiqué par les Commissaires de Piste puis reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt. Dans les deux cas, les

interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau "Stop Moteur" et la procédure reprend à la présentation du panneau "MOTEUR".

Départ anticipé, faux départ

Il y a faux départ lorsqu'un pilote quitte son emplacement avant le signal. Il est donc passible de la pénalisation. Même si le Directeur de Course est amené à interrompre la procédure et donner un nouveau départ, la pénalisation doit être appliquée au pilote fautif.

Cette pénalisation pourra être majorée, la disqualification pourra même être prononcée si les Commissaires Sportifs jugent que la manœuvre a gêné d'autres pilotes.

7.3.1.4.2. Procédure allégée

Les voitures étant dans le parc concurrents rejoignent une pré-grille située à proximité de la piste au minimum 35 minutes avant l'heure de départ de la course.

L'organisateur peut placer directement les véhicules sur la grille de départ (présentation...). Une voiture rapide (voiture pilote) conduite par un licencié FFSA ayant les qualités requises est placée devant les voitures.

A l'initiative du Directeur de Course, le responsable de la pré-grille fait partir un par un les pilotes pour un tour de formation derrière la voiture pilote.

Le Directeur de Course peut, s'il le juge utile, faire effectuer un ou plusieurs tours de formation.

Un véhicule de sécurité suit le peloton lors du ou des tours de formation.

Dès que le dernier pilote a quitté sa place au départ du tour de formation, le Directeur de Course pourra admettre, en dernière ligne, le ou les suppléants.

A l'issue du tour de formation, les pilotes prennent place sur la grille de départ sans arrêter le moteur. Des commissaires de ligne, munis de panneaux, indiquent aux pilotes leur place sur la grille et nulle personne ne peut revenir auprès des voitures.

Un commissaire de circuit, au minimum toutes les 3 lignes, muni d'un drapeau jaune, assure la sécurité de la grille de départ.

Les simulations de départ lors du tour de formation sont rigoureusement interdites. Les contrevenants s'exposent à la pénalisation applicable pour départ anticipé.

Tout dépassement étant interdit durant le tour de formation, tout pilote n'ayant pu, ou ne pouvant conserver sa place, prendra le départ en dernière ligne.

Lorsque toutes les voitures sont immobilisées, un drapeau vert est présenté en fin de grille.

Immédiatement le panneau « 5 SECONDES » est présenté le plus près possible du portique des feux sauf si le circuit dispose d'un panneau électrique.

Le Directeur de Course peut allumer le(s) feu(x) rouge(s).

Le départ de la course sera donné par l'extinction du (des) feu(x) rouge(s).

En cas de non-fonctionnement des feux, le départ sera donné avec un drapeau après présentation du panneau 5 secondes.

CAS PARTICULIERS

Retard en pré-grille

Dans le cas où un pilote se présente après le départ du véhicule de sécurité qui suit le peloton lors du tour de reconnaissance ou de formation, il pourra prendre le départ de la course, depuis les stands, après le passage du peloton à l'extinction des feux.

Pour les points suivants

Arrêt aux stands après le tour de reconnaissance (s'il y en a), départ du tour de formation, arrêt lors du tour de formation, incident au départ, arrêt de la course et nouveau départ, départ anticipé, faux départ : reprendre les termes de l'article 7.3.1.4.1.

7.3.2. DEPART LANCE

La position de la pole position, pour un départ lancé, sera définie par la FFSA et/ou FIA pour chaque circuit.

Dans le cas d'un départ lancé, la voiture Pilote doit être équipée de feux jaunes clignotants.

La procédure de mise en grille est identique à celle de la procédure classique de départ arrêté, du type 2-2 non décalé (art. 7.3.1.4.1). Après la présentation du panneau EVACUATION DE LA PISTE, une voiture pilote conduite par un licencié FFSA est placée devant les véhicules et, à l'allumage du feu vert par le Directeur de Course, les pilotes effectuent un tour en formation assez rapidement derrière celle-ci. A environ 500 mètres de la ligne de départ et dans une ligne droite permettant à tout le peloton de voir la voiture pilote, cette dernière stabilise sa vitesse à 60 km/h. Dès cet instant, les pilotes doivent se positionner en file indienne dans chacune des 2 lignes et à distance régulière (maximum 10 mètres) derrière cette voiture. Les changements de trajectoire y compris pour chauffer les pneus sont alors rigoureusement interdits. Toute infraction sera passible d'une pénalité.

La voiture officielle de l'organisateur se retirera à la fin du tour de formation. Les voitures continueront seules à la suite de la voiture en pole position à une vitesse recommandée comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse de la voiture en pole position pourra être contrôlée par radar par un juge de fait. Tout écart par rapport aux vitesses prescrites (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de Drive Through. Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation.

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant que le signal de départ (feu vert allumé) ne soit donné.

7.3.2.1. Incident au départ

Dans le cas d'un départ lancé, si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la ligne à la fin du tour de formation, les feux restent rouges et les feux clignotants jaunes sont allumés. Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation complet. Si le départ ne peut être donné au passage suivant de la ligne de départ, elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation. Le décompte du temps de course commencera lorsque que la voiture en pole position franchira la ligne de départ à l'issue du premier tour de formation.

7.3.3. SAFETY-CAR

7.3.3.1. Procédure

Sur décision du Directeur de Course, la voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course si des concurrents ou des officiels courent un danger immédiat, dans des circonstances ne justifiant néanmoins pas l'arrêt de la course;

- Le SC numéro 1 est obligatoire pour toute manifestation (*Préconisation des emplacements disponible à la FFSA*)
- Le SC 2 sera obligatoire pour les manifestations comportant plus de 25 véhicules, sauf si l'emplacement du SC1 est central, et permet d'intervenir rapidement à plusieurs endroits du tracé.

Quand l'ordre sera donné d'utiliser la voiture de sécurité, tous les postes de surveillance présenteront des drapeaux jaunes agités des panneaux «SC» pendant la durée de l'intervention.

Les panneaux SC seront obligatoirement réalisés comme tels :

- construction rigide
- largeur : 80 cm
- hauteur : 40 cm
- fond noir
- lettres « SC » jaune fluo, hauteur 35 cm, épaisseur du trait 7 cm

Dès la présentation des drapeaux jaunes et du panneau SC toutes les voitures devront garder leur position et réduire significativement leur allure.

Dans la ou les zones concernées par un incident seront présentés les doubles drapeaux jaunes agités.

La voiture de sécurité, feux orange allumés, partira de son emplacement et gagnera la piste, pour se placer dès que possible devant la voiture en tête de la course.

Toutes les voitures en course doivent se mettre en file, une par une derrière la voiture de sécurité à une distance inférieure à cinq longueurs de voiture.

Les dépassements seront autorisés aux conditions suivantes :

- si une voiture y est invitée par la voiture de sécurité ;
- si une voiture ralentit en raison d'un problème grave

Quand le Directeur de Course le lui ordonnera, l'observateur à bord de la voiture de sécurité utilisera un feu vert pour faire signe de dépasser à toutes les voitures se trouvant entre cette voiture et la voiture de tête. Ces voitures continueront de rouler à vitesse réduite et sans se dépasser, jusqu'à ce qu'elles atteignent la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité.

Dans certaines conditions, le Directeur de Course pourra demander à la voiture de sécurité d'emprunter la voie des stands. 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

Dans ce cas et à condition que les feux orange de la voiture de sécurité restent allumés, toutes les voitures devront la suivre sur la voie des stands sans se dépasser. Toute voiture entrant dans la voie des stands dans ces conditions pourra s'arrêter dans le garage attribué à son équipe.

Pendant que la voiture de sécurité sera en service, les voitures concurrentes pourront entrer dans la voie des stands, mais elles ne pourront regagner la piste que lorsque le feu vert à la sortie de la voie des stands aura été allumé. Il sera allumé en permanence, sauf lorsque la voiture de sécurité et la file de voitures qui la suit passeront devant la sortie des stands, ou seront sur le point de le faire.

Une voiture regagnant la piste avancera à une vitesse appropriée jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité de la file de voitures se trouvant derrière la voiture de sécurité, de telle sorte que chaque temps au tour

réalisé soit supérieur d'au moins 5 secondes au meilleur tour réalisé par cette même voiture avant le début de la procédure Safety-Car.

Toute infraction sera pénalisée par un « Drive-Through ».

Lorsque le Directeur de Course rappellera la voiture de sécurité, ses feux orange seront éteints, ce sera le signal qu'elle rentrera dans la voie des stands à la fin de ce tour. Les panneaux "SC" aux postes de surveillance seront retirés.

A ce moment-là, la première voiture de la file derrière la voiture de sécurité pourra imposer l'allure et, si nécessaire, se situer à plus de cinq longueurs de voiture derrière elle.

Afin d'éviter le risque d'accidents avant que la voiture de sécurité ne rentre aux stands, à partir du point où les feux sur la voiture sont éteints, les pilotes doivent continuer à une allure n'impliquant ni accélération intempestive, ni freinage, ni toute autre manœuvre susceptible de mettre en danger d'autres pilotes ou de gêner le nouveau départ.

Lorsque la voiture de sécurité approchera de l'entrée des stands, les drapeaux seront retirés et remplacés par des drapeaux verts agités, les feux verts étant allumés sur la Ligne et au(x) point(s) de fin de neutralisation de la course intermédiaire(s). Ces drapeaux seront déployés pendant un tour au maximum.

Les dépassements ne seront possibles qu'une fois franchie la ligne de chronométrage.

S'il y a plusieurs voitures de sécurité, leur retrait devra être synchronisé de manière précise.

Si l'emplacement retenu pour la voiture de sécurité ne se situe pas dans la voie des stands, celle-ci le regagnera après le passage du peloton.

Chaque tour accompli pendant que la voiture de sécurité est utilisée sera compté comme un tour de course.

Si la course se termine alors que la voiture de sécurité est encore en piste, elle regagnera la voie des stands à la fin du dernier tour et les voitures se verront présenter le drapeau à damier selon la procédure normale sans être autorisées à doubler.

Le classement sera établi au passage du drapeau à damier.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra disqualifier de ce classement le pilote responsable de l'incident.

7.3.3.2. En cas de mauvaises conditions d'adhérence ou de visibilité, le Directeur de Course a la possibilité de donner le départ sous le régime de Safety Car.

Les voitures quitteront la grille de départ en file indienne et non deux par deux.

Au niveau de chaque ligne, la voiture située dans la file de la "pole position" se placera la première.

Dans ce cas, il n'y aura aucun tour de formation et le décompte du temps de course commencera lorsque la voiture de sécurité quitte la grille de départ.

Les panneaux "SC" seront présentés sur la ligne de départ et à tous les postes.

La fin de la procédure "Safety Car" se fera conformément à l'article 7.3.3.1.

7.3.4. CAS DES SUPPLEANTS

A l'heure de départ moins dix minutes, tous les véhicules y compris ceux des pilotes suppléants, partent pour leur tour de reconnaissance. Un véhicule de Direction de Course part en serre-file pour vérifier qu'aucun des pilotes ne s'est arrêté sur le circuit. Aucun véhicule ne peut quitter la pré-grille après la voiture du Directeur de Course. Si un véhicule ne peut rejoindre immédiatement la grille de départ, il doit être immobilisé et dégagé du circuit par les commissaires. Le véhicule de Direction de Course devra le contrôler. Le véhicule bloqué sur le circuit ne sera pas autorisé à prendre le départ. Après le panneau STOP MOTEUR, le Directeur de Course vérifie le nombre de véhicules sur la grille. Si des places sont disponibles, il fait appel aux suppléants. Si aucune place n'est disponible, les suppléants devront

rejoindre le parc. Dans tous les cas, les suppléants seront placés en fin de grille dans l'ordre des temps des essais. La procédure de départ peut alors débuter par le panneau MOTEUR. A cet instant, la course est démarrée. Il n'est plus possible d'admettre un nouveau suppléant. Il n'est pas autorisé de rejoindre la zone des stands après le tour de reconnaissance et avant le panneau MOTEUR.

En cas de procédure allégée les suppléants attendent dans la voie des stands et partent au feu vert après le passage du dernier concurrent parti de la grille.

7.3.5. ARRIVEE

7.3.5.1. Procédure d'arrivée

7.3.5.1.1. L'arrivée est contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage et le signal de fin de course, au passage de cette ligne d'arrivée, est donné par le drapeau à damiers noir et blanc.

7.3.5.1.2. Pour les courses disputées en temps réel, le drapeau est présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps écoulé.

7.3.5.1.3. Après avoir reçu le signal, tous les pilotes doivent parcourir un tour du circuit et emprunter la sortie qui leur sera indiquée par l'organisateur en fonction de leur classement (podium, parc fermé, etc.). Le Directeur de Course peut dispenser de ce tour supplémentaire les pilotes qui franchissent la ligne d'arrivée à une très faible allure.

7.3.5.1.4. Les 3 premiers pilotes classés et éventuellement si le règlement de la catégorie le prévoit, d'autres pilotes (classement B, Dames, etc.) prendront place sur le podium pour la remise des récompenses. En cas d'absence non motivée, l'organisateur pourra retenir les prix prévus au règlement du pilote absent.

7.4. PARC FERME

7.4.1. Le régime de parc fermé est celui sous lequel se trouvent les voitures à la fin d'une séance d'essais ou d'une course, dès la présentation du drapeau à damiers.

En cas d'interruption de la course consécutive à la présentation du drapeau rouge, les concurrents se trouvent également sous le régime du parc fermé et devront se conformer aux instructions du Directeur de Course ou de ses assistants : voir Article 7.3.1.4.1. (les interventions sur les voitures ne sont autorisées qu'à la présentation du panneau STOP MOTEUR).

7.4.2. A l'arrivée de la course, tous les véhicules sont, dès le baisser du drapeau, placés 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.

7.4.3. Les véhicules restent en régime de parc fermé 30 minutes à compter de l'affichage du classement officiel provisoire. Le non-respect de cette règle entraînera la disqualification du contrevenant.

7.4.4. Lorsque les voitures se trouvent en régime de parc fermé, toute intervention est interdite sur les voitures à l'exception de ce qui suit :

Par le pilote

- dépose et repose du volant,
- utilisation de la radio et des commandes,
- coupure des circuits électriques.

Par les techniciens de l'équipe ou des manufacturiers de pneumatiques

- mesure de la pression des pneus,
- mesure de la température des pneus.

Toute autre intervention est interdite sans l'autorisation expresse des officiels chargés de contrôler l'application du régime de parc fermé.

Ceci concerne notamment :

- L'ouverture des capots,
- Le changement des roues,
- L'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données
- **Le retrait de la carte vidéo**

7.4.5. En complément, et particulièrement à l'issue des séances d'essais et des courses, les voitures pourront être conduites et placées dans un emplacement délimité appelé "Parc Fermé".

Dans celui-ci, le "régime de parc fermé" s'y applique tant que l'autorisation de le quitter ou d'y effectuer une opération particulière n'a pas été expressément signifiée au personnel responsable de la voiture par les officiels chargés de contrôler le parc fermé.

Aucune personne n'est admise à l'intérieur du "parc fermé", sauf autorisation expresse des officiels chargés de contrôler le parc fermé.

7.5. RAVITAILLEMENTS

Application : Epreuves Nationales, Régionales

Interdit en Courses Club

Prescriptions techniques du dispositif de remplissage

1. Clap sur véhicule avec système anti débordement et dégazage : 20 Litres maximum



2. Pompe rotative manuelle avec pistolet auto-obturant et fût fixé sur un chariot : le fût devra avoir une homologation ONU 1A1/X-1,6/400, et une capacité de 60 litres maximum.



3. Bidon de ravitaillement AUTO 20 Litres maximum JUG TUFF



4. Citerne





Tout système suspendu est interdit, sauf s'il s'agit d'un système centralisé de remplissage de carburant conforme aux prescriptions prévues au 9.5 de l'article 252 (annexe J), que ce soit lors des épreuves internationales, nationales ou régionales.

Tout système suspendu est interdit.

5 – Pompe à carburant



Prescriptions générales

En cas d'utilisation des systèmes 2, 3, **et 5** si les ravitaillements ne se déroulent pas devant des stands vides d'un circuit, une zone prévue à cet effet devra être matérialisée par l'organisateur en collaboration avec le responsable du circuit. Cette zone de ravitaillement sur un circuit devra respecter les caractéristiques suivantes :

- Etre placée de préférence en début de la voie des stands, ou à défaut devant les derniers stands libres en fin de voie.
- Etre au moins équivalente à la surface de travail nécessaire devant les stands du circuit sur lequel se déroule la manifestation.
- Un couloir de 1m minimum, délimité par des lignes blanches en pointillés blanc, devra être situé entre cette zone et la voie rapide des stands.

L'utilisation du dispositif prévu en 5, nécessite un positionnement en toute sécurité de celui-ci afin d'éviter qu'un pilote puisse le heurter lors de son arrêt pour ravitaillement.

Dans les cas 1, 2, 3, **et 5** lorsque le ravitaillement se situe devant le garage :

En dehors du pilote et de la personne en charge du ravitaillement, personne ne devra se trouver dans zone prévue à cet effet.

Les autres personnes devront rester dans le garage voire dans le fond du garage.

Le stockage du carburant se fera en dehors de la zone de ravitaillement.

Si une terrasse se situe au-dessus des garages, une personne du circuit en charge de la sécurité devra assurer que personne ne pourra accéder aux abords de cette terrasse durant les ravitaillements.

Les règles applicables au stockage de carburant lors des manifestations sont soumises à l'approbation préalable du Service Départementale d'Incendie et de Secours concernés.

Dans le cas 4, en dehors du pilote et de la personne en charge du ravitaillement, personne ne devra se trouver dans l'emplacement prévu à cet effet.

Nota : La zone de ravitaillement doit être étanche au carburant et avoir des propriétés antidérapantes similaires à celles de la piste.

Utilisation de la zone :

Les emplacements devront être clairement matérialisés pour les concurrents.
Aucun changement de pilote ne pourra se faire pendant le remplissage du carburant.

Effectif obligatoire :

- Un seul ravitailleur
- Une personne équipée d'un extincteur

Ces personnes seront équipées de cagoule, gants ininflammables conformes aux normes FIA et combinaison normes FIA 86 et de lunettes de protection, le port et l'utilisation des radios ainsi que les téléphones portables sont interdits dans la zone de ravitaillement.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. INCIDENTS

Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux Commissaires Sportifs par le directeur de l'épreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au directeur de l'épreuve pour enquête), et qui :

- A nécessité la suspension d'une course en application de l'Article 150 ;
- A violé le présent Règlement Sportif ou le Code ;
- A fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- A causé une collision ;
- A fait quitter la piste à un pilote ;
- A illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;
- A illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

A moins qu'il ne soit totalement clair qu'un pilote est à l'origine d'un des cas susmentionnés, tout incident impliquant plus d'une voiture fera généralement l'objet d'une enquête après la course.

La décision de mise sous enquête sera communiquée au concurrent par écran et/ ou par le Chargé des Relations avec les Concurrents.

Le pilote mis en cause ne pourra pas quitter le circuit sans avoir été entendu par le Collège des Commissaires Sportifs.

8.2. PENALITES

Les pénalités suivantes pourront être appliquées

8.2.1. PENDANT LES ESSAIS

Présentation d'un panneau fond noir lettres STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect des drapeaux,
- Pour conduite anti sportive,
- Pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation,

Et également :

- Annulation du temps du tour au cours duquel cette infraction a été constatée, pour non-respect de la route de course,
- Annulation du meilleur temps de la séance d'essais pour non-respect des drapeaux, la pénalité pouvant être accentuée selon la gravité de l'infraction,
- Annulation des temps réalisés dans la séance concernée pour conduite anti sportive.

Ces décisions seront communiquées au plus vite au concurrent ou à son représentant.

8.2.2. PENDANT LA COURSE

8.2.2.1. Présentation d'un panneau fond noir lettres blanches PASSAGE voie des STANDS Drive Through (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour départ anticipé,
- Pour simulation de départ lors du tour en formation,
- Pour non-respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ,
- Pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car,
- Pour non-respect de la route de course,
- Pour conduite anti sportive,
- Pour non-respect des drapeaux,
- pour non-respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.

Une pénalité de Drive Through notifiée à un concurrent au cours des trois derniers tours par la Direction de Course, sera transformée automatiquement en une pénalité de 30 secondes dans le classement de la course.

8.2.2.2. Présentation d'un panneau noir lettres blanches STOP and GO (dimensions 60 x 40 cm) accompagné du numéro du pilote concerné :

- Pour non-respect du temps imparti défini dans le Règlement Particulier lors d'un arrêt aux stands,
- Pour non-respect du temps de conduite défini dans le Règlement Particulier.

La durée de la pénalité sera celle découlant de l'infraction.

8.2.2.3. La pénalisation devra être appliquée par la présentation d'un des panneaux ci-dessus, accompagné du numéro du pilote concerné dans les 3 tours qui suivront le constat de l'infraction par le Directeur de Course.

8.2.2.4. La présentation de l'un des panneaux ci-dessus sera faite, au besoin, lors de trois passages successifs du véhicule devant la Direction de Course.

Si cette manœuvre répétée demeure sans effet, le Collège des Commissaires Sportifs convoquera le pilote concerné et prendra toutes pénalités qu'il jugera utiles selon la gravité et la répétitivité de l'infraction.

8.2.2.5. Il appartiendra aux commissaires sportifs de décider, sur rapport ou demande du directeur de la compétition, si un ou des pilote(s) impliqué(s) dans un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

Les Commissaires Sportifs pourront infliger à tout pilote impliqué dans un incident, en plus des pénalités existantes, un recul de places sur la grille de départ pour une course ultérieure disputée par le pilote. Cette pénalité ne doit être appliquée qu'en cas de conduite antisportive.

Si une pénalité figurant aux articles 8.1., 8.2.1., 8.2.2.1. doit être infligée et notifiée après la fin de la course, les articles 8.2.2.1. et 8.2.2.2. ne s'appliqueront pas et une pénalité en temps de 30 secondes dans le cas de l'article 8.2.2.1. et de 40 secondes dans le cas de l'article 8.2.2.2. sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

8.2.3. Les pénalités de Drive Through, Stop and Go et recul des places sur la grille de départ, ne sont susceptibles ni de réclamation ni d'appel.

8.4. DISQUALIFICATION

Toute décision de disqualification d'un pilote prise par les Commissaires Sportifs pendant le déroulement des essais ou de la course sera signifiée par les soins du Directeur de Course après présentation d'un drapeau noir par note écrite motivée remise au pilote.

8.5. En cas de disqualification d'un pilote, le Collège des Commissaires Sportifs décidera si les pilotes immédiatement classés après lui remontent d'une place ou non.

8.6. Si le pilote disqualifié a réalisé le meilleur temps sur un tour, et si le règlement prévoit, pour ce meilleur temps, points, prix ou récompenses, le Collège décidera si le pilote disqualifié conserve ces avantages, s'ils sont reportés sur le pilote ayant réalisé le second meilleur tour, ou s'ils sont annulés.

8.7. Un Commissaire Sportif notera les infractions pour lesquelles la récidive est de nature à aggraver la pénalité, le Collège des Commissaires Sportifs étant seul habilité à fixer la notion de récidive.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. Le premier du classement sera celui qui, après avoir franchi la ligne d'arrivée, aura parcouru la distance imposée dans le minimum de temps ou le maximum de distance dans le temps imparti pour les courses en temps réel. Seuls les temps du chronométrage réalisés par les chronométreurs officiels licenciés à la FFSA sont valables et servent à effectuer les classements des essais et courses des *compétitions*.

9.2. Les pilotes qui ont franchi la ligne d'arrivée, sont classés d'après le nombre de tours entiers du circuit 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. Tous les pilotes ayant pris le départ de la course mais qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée, figurent au classement. Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué 75 % du nombre de tours ou de temps réalisés par le vainqueur (arrondi au tour inférieur).

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Les prix à l'arrivée, indiqués dans le règlement de la catégorie ou dans le règlement particulier de *la compétition*, sont remis au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le bulletin d'engagement. Les prix attribués sur la grille de départ ne le seront que dans la mesure où le pilote aura franchi la ligne de départ au signal du Directeur de Course.

10.2. Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes ayant effectué, au minimum, 75 % du nombre de tours prévus à la course (arrondi au tour inférieur pour les courses au nombre impair) ou du nombre de tours effectués par le vainqueur pour les courses en temps réel.

ARRET D'UNE COURSE ET NOUVEAU DEPART

Arrêt de la course	Position des voitures après l'arrêt	Procédure à appliquer	Distance	Grille	Classement points attribués
Moins de 2 tours.	Sur la grille	Nouveau départ	Distance d'origine moins 2 tours, ou le temps total moins 4 minutes	D'origine	Attribution de la totalité des points
Plus de 2 tours et moins de 75 % de la distance ou du temps prévus.	Sur la grille	Nouveau départ pour une deuxième partie de course	Deuxième partie calculée pour compléter la distance d'origine moins 2 tours, ou le temps total moins 4 minutes	Constituée par le classement au tour précédant l'arrêt de la course	Classement établi par addition des tours et du temps (épreuves régionales : classement établi selon l'arrivée de la deuxième partie de la course). Attribution de la totalité des points. En cas d'impossibilité de donner un nouveau départ : attribution de 50% des points.
Plus de 75 % de la distance ou du temps prévus.	Parc fermé	Course terminée			Classement établi au tour précédant l'arrêt de la course. Attribution de la totalité des points

Arrêt d'une course à l'aide du drapeau rouge

Si la course ne peut être relancée le classement sera établi au tour précédant celui où le drapeau rouge a été présenté.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra disqualifier de ce classement le pilote responsable de l'incident.