

# REGLEMENTATION GENERALE RALLYCROSS

Les compétitions de Rallycross sont inscrites au calendrier national de la FFSA ou au calendrier international de la FIA.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour sa compétition. Ce règlement devra être conforme au règlement particulier type établi par la FFSA.

## 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.

**Cette liste devra être validée par le Directeur de Course désigné responsable du Meeting. 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 :

- 1 Observateur **désigné** par la FFSA ou la FIA suivant les cas.
- **3** Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président\* et un membre délégué, désigné par la FFSA,
- 1 Directeur de Course\* circuit terre responsable du meeting,
- 1 Directeur de Course adjoint par discipline (dans le cas où il y a une coupe de marque, et/ou formule de Promotion et/ou une compétition de doublure, il devra y avoir 1 Directeur de Course adjoint supplémentaire),
- 1 Directeur de Course adjoint chargé de la gestion des images,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 adjoint à la Direction de Course en charge de la publicité,
- 2 adjoints à la Direction de Course pour la grille de départ,
- 2 juges de Faits, (Directeur de Course, Commissaire Sportif ou Commissaire Chef de poste).
- 2 ou 3 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents,
- 2 Commissaires chargés d'organiser la pré-grille,
- 1 responsable des Commissaires Techniques (Licence A).

Le responsable des Commissaires Techniques sera le Commissaire délégué FFSA,

- 1 Commissaire Technique adjoint également Responsable Technique de la Formule de Promotion
- 3 Commissaires Techniques pour l'ensemble des catégories, formule de Promotion comprise. (Ce nombre sera porté à 8, pour la première compétition du Championnat)
- 1 personne responsable en charge des vérifications administratives pour **tous** les pilotes engagés à l'année **et occasionnels**, désignée par l'opérateur pour toutes les compétitions, Ces vérifications devront être supervisées par un Directeur de course.
- 1 responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,

- **2** médecins (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable du service presse,
- 1 responsable chargé des classements informatiques
- 1 responsable du service de dépannage
- 2 chronométreurs licenciés (dont un chrono « B », responsable, pour les compétitions comptant pour le Championnat et Coupe de France. Chrono « C » pour les autres),
- 1 secrétaire de meeting,

\* Le Directeur de Course circuit terre, responsable du meeting ainsi que le Président du Collège devront être choisis parmi une liste nominative **spécifique Rallycross** validée chaque année, par la FFSA.

## 1.2. HORAIRES

Ordre de passage des catégories obligatoire pour toutes les compétitions.

- Division 4,
- Division 3,
- Formule de Promotion,
- Super 1600,
- SuperCars

L'assistance par ordinateur pour le chronométrage, les vérifications administratives et la gestion des courses est obligatoire.

### Vendredi

---

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le vendredi de 17h à 20h.

### Samedi

---

Briefing obligatoire et tirage au sort des séries. Accès exclusivement réservé aux seuls pilotes,

Tuteurs, officiels et concurrents engagés à la compétition .....	8h30
1 <sup>ère</sup> réunion du Collège des Commissaires Sportifs.....	9h15
Publication de la liste des admis aux essais .....	.9h30
Essais .....	de 9h45 à 12h15
1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> manches qualificatives .....	à partir de 13h30

### Dimanche

---

Warm-up (participation facultative), 2 tours ..... **à partir** de 8h00

L'ordre de passage des catégories pour le Warm up sera différent lors de chaque compétition :

- 1<sup>ère</sup> compétition : Div. 4 ; Div. 3 ; Formule Promotion ; Super 1600 ; SuperCars
- 2<sup>ème</sup> compétition : Div. 3 ; Formule Promotion ; Super 1600 ; SuperCars ; Div. 4
- 3<sup>ème</sup> compétition : Formule Promotion ; Super 1600 ; SuperCars ; Div. 4 ; Div. 3
- 4<sup>ème</sup> compétition : Super 1600 ; SuperCars ; Div. 4 ; Div. 3 ; Formule Promotion
- 5<sup>ème</sup> compétition : SuperCars ; Div. 4 ; Div. 3 ; Formule Promotion ; Super 1600
- Etc.

3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> manches qualificatives ..... à partir de 9h00

1/2 Finales et Finales ..... à partir de 13h45

Affichage .....15 minutes après la fin de chaque Finale

Podium d'arrivée ..... 15 minutes après la fin de la dernière finale  
Fin du Meeting, ..... maximum 20h00

**Dans l'intérêt de la compétition, ces horaires, ainsi que l'ordre de passage des catégories au warm-up pourront être modifiés par le collège sur proposition du Directeur de Course.**

### **1.3. VERIFICATIONS**

Sauf dérogation accordée par le Collège des Commissaires Sportifs, les concurrents ou leurs représentants qui ne se présenteraient pas aux vérifications ne seront autorisés à participer ni aux essais, ni à la course.

Au cas où un concurrent/conducteur serait dans l'incapacité de se présenter le vendredi aux vérifications il devra le justifier et en informer au plus tôt le Directeur de Course ; des vérifications pourront avoir lieu, à titre exceptionnel, le samedi matin après accord exprès du Directeur de Course.

#### **1.3.1. PILOTES ENGAGES A L'ANNEE**

Les voitures des pilotes engagés à l'année ne seront soumises qu'à une seule séance de vérifications préliminaires pour l'ensemble des compétitions de la saison.

Celle-ci s'effectuera le vendredi précédant la première compétition du Championnat, Coupe de France, et Formule de Promotion au local technique du circuit.

Les horaires de ces vérifications spécifiques seront de 13h30 à 20h.

Sauf dérogation du Délégué Technique de la discipline, il ne sera effectué aucune vérification d'une voiture de pilote engagé à l'année le samedi de la compétition.

Lors de cette séance de vérifications techniques il appartient à chaque concurrent\_ou représentant de présenter la documentation technique propre à sa voiture ainsi que le passeport technique à jour de toute notification.

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

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

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

Il appartient à chaque pilote engagé à l'année de se présenter sur chaque compétition au contrôle administratif muni d'une pièce d'identité pour valider sa présence.

#### **1.3.2. PILOTES A PARTICIPATION OCCASIONNELLE**

Les concurrents à participation occasionnelle devront satisfaire aux vérifications administratives et techniques selon l'horaire indiqué à l'article 1.2. du présent règlement.

##### **▪ Vérifications administratives**

Les vérifications administratives auront lieu le vendredi de 17 à 20 heures.

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

Documents exigibles :

- Licence,

- Pièce d'identité du pilote,
- Passeport technique pour les concurrents français,

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

La personne en charge des vérifications administratives devra remettre au concurrent une fiche de liaison lui permettant de se présenter aux vérifications techniques dans le délai indiqué sur celle-ci.

- **Vérifications techniques de début de compétition.**

Les concurrents s'engagent à présenter une voiture conforme à la réglementation. Les vérifications préliminaires porteront sur la sécurité. 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.

Le lieu, la date et l'horaire des vérifications seront précisés au règlement particulier. Il est obligatoire d'organiser les vérifications administratives et techniques en même temps et à proximité immédiate.

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

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

### 1.3.3. VERIFICATIONS TECHNIQUES EN COURS DE COMPETITION

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

Le marquage obligatoire des pneumatiques se fera pendant les vérifications techniques mais avant les ½ finales, selon l'article 4.2.1 Pneumatiques **du présent règlement** pour le Championnat de France **et la Coupe de France** de Rallycross.

## ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1 ENGAGEMENTS

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande d'engagement devra être **parfaitement** remplie sans omission ou fausse déclaration et ne sera prise en compte que si elle est accompagnée des droits d'engagement **ainsi que du plan détaillé (vue de dessus) de la structure avec les dimensions précises et le sens de sortie du ou des véhicules (s).**

Les droits d'engagement seront doublés pour les concurrents qui n'accepteront pas la publicité de l'organisateur. Chaque infraction constatée sera pénalisée.

Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus par le présent règlement.

Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra remplacer la voiture engagée par une autre de la même catégorie ou division.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications, la voiture engagée ne correspond pas à la catégorie dans laquelle elle a été engagée, cette voiture pourra être mutée dans une autre catégorie sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Par le fait d'apposer sa signature sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de son équipe se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le CSI, ainsi qu'aux dispositions des règlements de la FFSA et de la FIA.

Il appartient à tout concurrent de vérifier sur le site de chaque organisateur qu'il figure bien sur la liste des engagés. Dans le cas contraire et au plus tard le jeudi précédent la compétition, il devra téléphoner à la personne désignée par l'Opérateur, responsable de la gestion des engagements pour s'assurer de la validité de son engagement.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard, 4 jours avant la compétition.

Le nombre maximum de partants aux essais est fixé à 140 au total **(y compris la Formule de Promotion et les éventuelles autres courses de support et animations sous réserve d'avoir obtenu l'accord de la FFSA).**

**Toutefois, concernant la Coupe de France (divisions 3 et 4) la Formule de Promotion et les courses de support, une liste d'attente sera établie au-delà de 20 participants par division.**

**Les suppléants seront intégrés dans l'ordre de leur inscription (cachet de la poste faisant foi) jusqu'à la limite des 140 engagés au total.**

### **3.1.1. PILOTES ENGAGÉS A L'ANNEE**

**Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 mars de chaque année, les concurrents qui souhaitent s'engager à l'année pourront le faire selon les critères d'approbation et modalités ci-dessous :**

- **S'engager au minimum sur 3 épreuves**
- **Remplir parfaitement et renvoyer à la personne désignée par l'Opérateur, responsable de la gestion des engagements à l'année, un dossier comprenant :**
  - **Le bulletin d'engagement (téléchargeable sur le site de l'Opérateur)**
  - **Un chèque d'engagement correspondant à chaque compétition à l'ordre de chaque ASA organisatrice. (Ces derniers seront remis à l'encaissement une fois la compétition courue).**
  - **Un plan détaillé (vue de dessus) de la structure avec les dimensions précises, et le sens de sortie du ou des véhicule (s)**

**L'engagement ne sera validé et confirmé qu'à la condition que le dossier transmis soit complet et parfaitement renseigné.**

**Le montant des droits d'engagement est fixé à :**

- 300 € par compétition pour les catégories SuperCars, Super 1600,
- 280 € par compétition pour la catégorie D3,

- 270 € par compétition pour la catégorie D4,
- 230 € par compétition pour la Formule de Promotion ou Coupe de Marque.

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

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

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

### **3.1.2. POUR LES PILOTES OCCASIONNELS**

**Les pilotes qui souhaitent s'engager occasionnellement à une compétition pourront le faire en téléchargeant le bulletin d'engagement sur le site de l'opérateur.**

**Ils devront, après l'avoir convenablement rempli et y avoir joint le chèque du montant correspondant aux droits d'engagement, l'adresser à la personne désignée par l'opérateur.**

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

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

- 500 € pour les SuperCars, Super 1600,
- 500 € pour la Division 3
- 500 € pour la Division 4
- 500 € pour la Formule de Promotion.

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

- **400** € pour les SuperCars, Super 1600,
- **380** € pour la Divisions 3
- **370** € pour la Division 4
- **330** € pour la Formule de Promotion

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

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

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

### **3.1.3. LAISSEZ-PASSER**

**6** laissez-passer seront attribués à chaque pilote régulièrement engagé. **(Voir ventilation ci-dessous) :**

- **1 badge Pilote**
- **1 badge Spotter accès pré-grille**
- **2 badges Mécaniciens accès pré-grille**
- **2 badges accompagnant**

Il est **demandé** aux organisateurs de prévoir des bracelets et dans ce cas, il y a obligation de les porter pour les pilotes et leurs accompagnants.

Pour les compétitions du Championnat de France et de la Coupe de France, sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du Championnat de France correspondant à la discipline.

### **3.2. EQUIPAGES**

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

#### **3.2.1. LICENCES**

(Voir Réglementation des Licences).

**3.3.** Lors d'une même compétition, un pilote pourra s'engager en Championnat, Coupe de France, Formule de Promotion

Il marquera des points dans chacune des catégories ou divisions dans lesquelles il est engagé, sans pouvoir cumuler les points sur un seul Championnat, Coupe de France ou Formule de Promotion.

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

### **4.1. VOITURES ADMISES**

Sont admises les voitures correspondant au règlement technique du Rallycross, réparties comme suit : SuperCars, Super 1600, Division 3, Division 4, Formule de Promotion, chaque catégorie et division courant séparément.

### **4.2. EQUIPEMENTS PILOTES**

Voir tableau "EQUIPEMENTS DE SECURITE"

#### **4.2.1. PNEUMATIQUES**

***Pour le Championnat de France de Rallycross, SuperCars & Super1600 : pneu moulé et pneu pluie***

Un manufacturier unique fournira les pneumatiques des deux Divisions. L'utilisation de tout autre pneumatique est interdite **sur l'ensemble du meeting et entraînera une pénalité pour non-conformité technique.**

Tous les pneus seront identifiés par le manufacturier. Seuls les pneumatiques ayant fait l'objet de ce marquage puis enregistrés par le Commissaire Technique Délégué FFSA, pour un pilote pourront être utilisés par celui-ci pour les manches qualificatives, 1/2 finales et finales.

Le nombre de pneumatiques moulé et pluie soumis à enregistrement est limité à **6** pour la 1<sup>ère</sup> compétition du pilote, et ensuite à 3 par compétition **suiivante** pour chacune des divisions.

Chaque pilote disposera en outre de 4 pneus joker pour l'ensemble de la saison à raison de 1 pneu maximum par compétition.

Chacun des pneus pour la compétition sera enregistré sur le formulaire géré par le Commissaire Technique Délégué ou son adjoint. Ce formulaire devra être rempli impérativement avant le départ de la 1<sup>ère</sup> manche. Il pourra être complété le dimanche au plus tard avant les ½ finales. L'absence de cet enregistrement dans les délais entraînera un refus de départ ou une non-conformité si constatée à l'arrivée.

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 faire enregistrer à son nom.

Dès lors ceux-ci ne pourront plus être utilisés par le premier pilote.

Il est interdit de retailler un pneu moulé.

Le panachage pneu moulé – pneu pluie est interdit.

Tous les moyens de chauffe des pneus sont interdits.

Les pilotes conserveront le libre choix du type de leurs pneumatiques dans le respect du présent règlement.

Ces pneumatiques ne peuvent être transférés à un autre pilote dans le cadre d'une même compétition.

Pour les essais libres et le warm-up, le nombre de pneumatiques n'est pas soumis à limitation, mais les pneus doivent être conformes à l'article ci-dessus.

**Toute utilisation de pneus non marqués ou non enregistrés dans les délais sera considérée comme une non-conformité technique.**

#### ***Pour la Coupe de France de Rallycross, Division 3 & Division 4 : pneu moulé et pneu terre***

---

Un manufacturier unique fournira les pneumatiques des deux Divisions. L'utilisation de tout autre pneumatique est interdite **sur l'ensemble du meeting** et entraînera **une pénalité pour non-conformité technique.**

Tous les pneus seront identifiés par le manufacturier. Seuls les pneumatiques ayant fait l'objet de ce marquage puis enregistrés par le Commissaire Technique Délégué FFSA, pour un pilote pourront être utilisés par celui-ci pour les manches qualificatives, 1/2 finales et finales.

Le nombre de pneumatiques moulé et **terre** soumis à enregistrement est limité à **6** pour la 1<sup>ère</sup> compétition du pilote, et ensuite à 3 par compétition **suiivante** pour chacune des divisions.

Chaque pilote disposera en outre de 4 pneus joker pour l'ensemble de la saison à raison de 1 pneu maximum par compétition.

Chacun des pneus pour la compétition sera enregistré sur le formulaire géré par le Commissaire Technique Délégué ou son adjoint. Ce formulaire devra être rempli impérativement avant le départ de la 1<sup>ère</sup> manche. Il pourra être complété le dimanche au plus tard avant les ½ finales. L'absence de cet enregistrement dans les délais entraînera un refus de départ ou une non-conformité si constatée à l'arrivée.

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 faire enregistrer à son nom.

Dès lors ceux-ci ne pourront plus être utilisés par le premier pilote.

Il est interdit de retailler un pneu moulé.

Le panachage pneu moulé – pneu terre est interdit.

Tous les moyens de chauffe des pneus sont interdits.

Les pilotes conserveront le libre choix du type de leurs pneumatiques dans le respect du présent règlement.

Pour les essais libres et le warm-up, le nombre de pneumatiques n'est pas soumis à limitation, mais les pneus doivent être conformes à l'article ci-dessus.



**Toute utilisation de pneus non marqués ou non enregistrés dans les délais sera considérée comme une non-conformité technique.**

### **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.

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

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

### **4.4. NUMEROS DE COURSE**

Dans chaque catégorie et division, les pilotes se verront attribuer le numéro correspondant à leur classement du Championnat de l'année précédente, et ce pour les 10 premiers.

Les numéros de course seront fournis par l'opérateur.

Ils doivent être conservés dans leurs dimensions d'origine et posés sans découpe, ni modification sur la glace arrière selon le plan d'identification fourni par l'opérateur.

Seuls le nom et le numéro du pilote pourront figurer sur les glaces latérales arrière.

Ils seront attribués comme suit :

- De 1 à 99 .....SuperCars
- De 101 à 199 .....Super 1600
- De 201 à 299 ..... Formule de Promotion
- De 301 à 399 .....D3
- De 401 à 499 .....D4

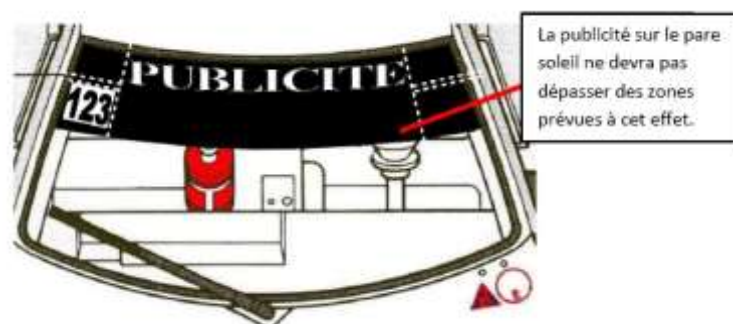
Si le pilote ne participe pas, le numéro restera libre.

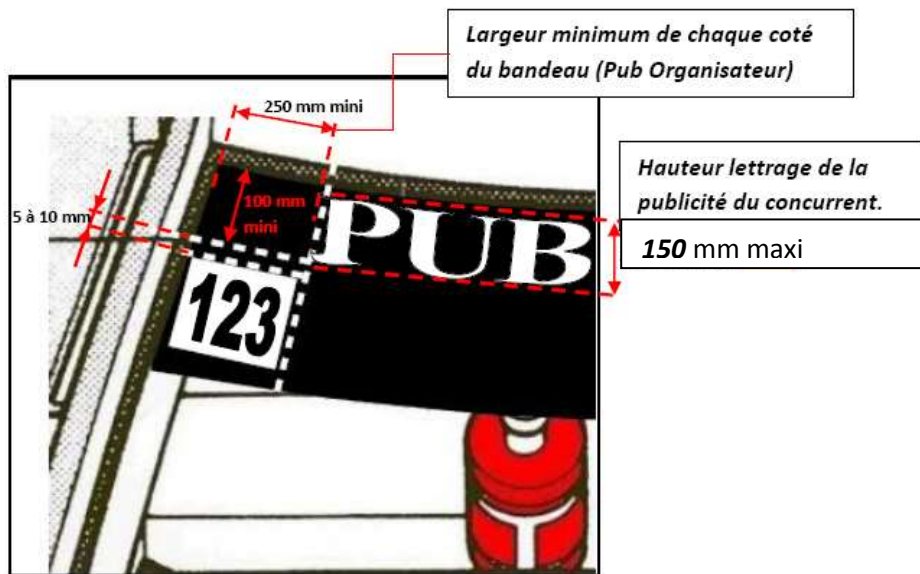
#### **4.4.1. BANDEAUX PARE-BRISE**

Un bandeau publicitaire d'une seule ligne dont la hauteur ne sera pas supérieur à 150 mm pourra être apposé sur le pare soleil à la limite haute du pare-brise (limite pare-brise/carrosserie).

Un espace de 250 mm de large entre le bandeau et le montant de pare-brise devra être laissé libre pour la publicité de l'organisateur, ceci de chaque côté du bandeau publicitaire

Côté droit de la voiture, sous cette surface publicitaire (250 x 150 mm) avec un espace de 5 à 10 mm sera apposée la plaque d'identification (numéro de course) fournie par l'organisateur (210 x 140).





#### 4.5. CAMERAS EMBARQUEES OBLIGATOIRES

Toute voiture participant aux Championnats et Coupes de France de Rallycross devra être équipée d'une caméra achetée ou louée.

Les voitures de la Formule de Promotion devront être équipées de 2 caméras.

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

Chaque concurrent devra, lors des courses (essais, warm 'up, manches qualificatives, ½ finales et Finales) s'assurer que :

- La caméra AV soit bien positionnée et solidement fixée de façon à ce que la route de course, le volant et-les pédales soient visibles
- La caméra AR soit bien positionnée et solidement fixée de façon à ce que la route de course soit visible.
- Les batteries soient suffisamment chargées.
- La caméra soit bien mise en marche en mode enregistrement au plus tard avant le franchissement de la 2<sup>ème</sup> ligne rouge qui marque le début de la zone de décrassage des pneus et limite d'accès des mécaniciens.
- La carte SD soit en place

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

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

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

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

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

En cas de demande de sanctions les enregistrements devront être conservés jusqu'à la date de convocation de la FFSA.

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

#### **4.6. RADIOS**

Les radios sont autorisées dans toutes les catégories à l'exception de la Formule de Promotion et du Championnat de France Junior.

## **ARTICLE 5. PUBLICITE**

### **5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE**

Les voitures participant aux compétitions du Championnat et Coupe de France de Rallycross, ainsi que les équipements des pilotes, à l'exception des Coupes de Marque, devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA et l'opérateur. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

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

Les publicités concurrentielles d'un partenaire officiel de la FFSA ou de son opérateur sont également interdites ou soumises à un accord.

Publicité non conforme : refus de départ.

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

### **6.1. PARCOURS**

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits tout-terrain, en application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, devront être respectées.

Les compétitions se déroulent sur des circuits partiellement revêtus, agréés par la FFSA. La situation, le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différents emplacements devront être annexés au règlement particulier. Ils doivent répondre aux critères généraux suivants :

- Longueur : entre **900** et **1200** mètres (mesure prise de la ligne d'arrivée à la ligne d'arrivée dans l'axe de la piste)
- Largeur : entre 12 mètres et 17 mètres.
- Ligne droite de départ
  - 100 mètres de long minimum,
  - Largeur entre 12,5 mètres et 17 mètres.

La largeur de la ligne de départ doit être conservée jusqu'à la sortie du 1<sup>er</sup> virage. **Pour ce dernier, il est conseillé d'avoir** un changement de direction d'au moins 45°.

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

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

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 la compétition comptant pour le Championnat d'Europe et ou Championnat du Monde.

## **6.2. DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES**

**6.2.1.** La signalisation par drapeaux et/ou par feux sera conforme aux annexes L, O et H du Code Sportif International.

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

**6.2.2.** Le drapeau jaune sera présenté à un poste seulement, immédiatement avant l'accident obstacle. Un drapeau jaune sera présenté pendant 2 tours maximum pour le même incident. Deux drapeaux jaunes seront agités si l'incident s'est produit sur la trajectoire de course. Après la présentation du drapeau jaune, il est interdit aux pilotes de dépasser avant qu'ils n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté.

**6.2.3.** Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.

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

**6.2.5.** 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  
Des marqueurs (pneus, quilles, ...) pourront être utilisés pour délimiter la piste.  
Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

**6.2.6.** Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste.

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

**6.2.8.** Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du Directeur de Course, pour des circonstances particulières et en présence d'un Commissaire Technique.

**6.2.9.** Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.

**6.2.10.** Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.

**6.2.11.** Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.

**6.2.12.** Tout concurrent dans l'incapacité de participer à une manche, ½ finale ou finale doit avertir le Directeur de Course sous peine de pénalités.

**6.2.13.** 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.** Le pilote est responsable des agissements de son équipe et de ce fait il peut encourir des sanctions, y compris sportives.

#### **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. Ils auront à leur disposition un plan détaillé des emplacements dans le parc pilotes.

Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de la compétition, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...).

- La liste des engagés et les horaires seront affichés par l’organisateur au moins 30 minutes avant le début des vérifications.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, et le classement général provisoire seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- La composition des séries et l’ordre de départ de la 1<sup>ère</sup> manche qualificative sera affichée à la fin du tirage au sort.
- Le classement des manches qualificatives et la composition des grilles des 1/2 finales et Finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage et le Directeur de Course, puis affichés.
- Le classement officiel définitif sera affiché et signé par le Collège des Commissaires Sportifs.

#### **6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS**

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

Les autres réunions auront lieu : **après les essais, après les manches qualificatives et après les Finales.**

## 6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

**6.6.1.** Les pistes devront obligatoirement recevoir un traitement efficace avec un produit anti poussière l'arrosage le jour de la course n'étant pas considéré comme un traitement efficace.

Pendant la compétition, la piste doit être maintenue en état de telle façon que les pilotes puissent avoir une bonne vision. L'organisateur prendra toutes les dispositions utiles pour maintenir une visibilité correcte.

L'arrosage ne pourra être réalisé que sur ordre du Directeur de Course.

**6.6.2.** Des engins d'entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, niveleuse, etc...

Une balayeuse pour les parties goudronnées est obligatoire.

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

## 6.7. SECURITE

### 6.7.1. PADDOCKS

#### *Responsable de la sécurité*

---

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

#### *Espaces*

---

**Chaque concurrent devra obligatoirement joindre à son engagement un plan détaillé (vue de dessus) de la structure avec les dimensions précises, sens de sortie du ou des véhicule (s).**

**(En cas de changement de structure en cours de saison, un nouveau plan détaillé devra être adressé aux organisateurs.)**

**Une attention particulière devra être portée sur la qualité, propreté et décoration de celle-ci.**

**Il lui sera attribué un espace en rapport avec sa demande selon les surfaces disponibles dans le paddock.**

**NB : l'engagement ne sera validé et confirmé qu'à la condition que le dossier transmis soit complet et parfaitement renseigné.**

Une zone libre de 1 mètre de largeur sera obligatoirement prévue entre chaque espace.

Il est **fortement recommandé** à chaque Organisateur de créer un espace réservé aux SuperCars idéalement placé pour le public.

#### *Couloirs de circulation*

---

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas.

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

#### *Accès au paddock*

---

L'accès au paddock est autorisé pour le public.

#### *Parking*

---

**Prévoir 1 parking clôt réservé aux voitures particulières des équipes et 1 autre pour les remorques (dans le paddock ou à proximité immédiate).**

### **Prévention Incendie**

---

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 **obligatoirement** signalés, par un ballon aérien de couleur rouge de 50 cm de diamètre minimum retenu par un fil à 10 m de hauteur au poste d'incendie.

Chaque emplacement devra être équipé de 4 extincteurs à mousse de 9 kg, de 4 extincteurs à poudre sèche de 5 kg, et de 4 seaux de sable d'au moins 10 litres.

Tous les concurrents doivent recevoir un plan du paddock avec les emplacements des moyens de sécurité. L'échelle sera de 1/1000<sup>ème</sup> minimum. Seront indiqués les voies et le sens de circulation, les points d'entrée et de sortie de la piste et les points d'accès et de sortie du public.

Chaque structure de pilote devra disposer de deux extincteurs de 6 kg type ABC avec la norme NF EN3, **à jour de vérification**, visible et à portée opérationnelle, un affecté à la structure et un affecté à la voiture. Sur chacune des compétitions, des contrôles seront effectués par l'organisateur. Le rapport sera visé par le Directeur de Course.

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

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

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

### **Divers**

---

Les prolongateurs électriques utilisée par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100, type de câble H07 RN F3G2-5 en 16 ampères. Tout branchement électrique constaté à partir de la borne jusqu'à la structure et dans la structure d'un concurrent et considéré comme dangereux sera pénalisé. Décision du CCS.

### **Protection environnement**

---

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toute la durée du meeting.

Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures) ou les vider dans les containers prévus à cet effet. Les pièces mécaniques diverses seront reprises par les concurrents. Les pneumatiques usagés remis au pneumaticien présent sur la compétition. Les déchets alimentaires et verres devront être triés et déposés dans des bennes prévues à cet effet mises à disposition par chaque organisateur. Chaque concurrent devra laisser son emplacement propre et sans poubelle en quittant le parc après le meeting.

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

La pénalité pour non-respect des règles ci-dessus est de 200€.

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

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

### **Secours médicaux**

---

- **2 médecins dont un médecin spécialisé en médecine d'urgence affecté à la course et un médecin généraliste affecté au public.**

- **2 ambulances médicalisées dont au moins une en permanence pendant toute la durée de la compétition.**
- **Un service de secouristes doit être prévu dans les enceintes réservées au public.**

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

### ***Moyens d'intervention obligatoires***

---

Un véhicule d'intervention rapide (pickup- 4x4) avec à son bord :

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

### ***Dépannage***

---

**Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps**

**Matériel obligatoire minimum:**

- **3 plateaux basculants**
- **2 véhicules 4x4**
- **1 chariot élévateur "type Manitou" ou télescopique tout-terrain (pales de 2 mètres)**
- **un nombre de chauffeurs adéquat, formés à la conduite de ce type de véhicule, équipés d'une radio, en liaison permanente avec le responsable dépannage présent en Direction de Course.**

### ***Moyens électriques de secours obligatoires***

---

Présence obligatoire d'un groupe électrogène branché en secours en cas de besoin, d'une puissance minimale de 30KVA capable d'assurer l'alimentation du PC Course, du chronométrage, de la détection des départs anticipés et animation.

## **ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COMPETITIONS**

### ***7.1. BRIEFING***

Il y aura un briefing :

- Ecrit remis aux concurrents ou leur représentant lors des vérifications administratives.
- Oral, organisé le samedi avant les essais.

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



L'accès y est exclusivement réservé aux seuls pilotes, tuteurs, **concurrents** et officiels engagés à la compétition.

La tenue correcte est exigée.

Les informations aux pilotes autres que celles du Directeur de Course devront être données au début du briefing.

Le Directeur de Course clôturera celui-ci et fera procéder au tirage au sort de l'ordre de départ de la 1<sup>ère</sup> manche.

## 7.2. ESSAIS

### 7.2.1. ESSAIS

L'organisation d'essais est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir satisfait aux vérifications organisées par le Directeur de Course. Chaque série sera arrêtée au 4<sup>ème</sup> passage du 1<sup>er</sup> sur la ligne d'arrivée (3 tours). Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués. Chaque série sera constituée au maximum de 8 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 10 voitures pour les pistes de 1000 mètres et plus.

**7.2.2.** Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour de circuit. Le Collège des Commissaires Sportifs pourra qualifier un pilote n'ayant pas fait un seul tour si ce pilote présente l'expérience nécessaire et dans la mesure où il reste des places pour les manches qualificatives.

### 7.2.3. ESSAIS PRIVÉS

Toute séance d'essais privés, avec quelque véhicule que ce soit, sera interdite sur le circuit de l'épreuve à compter du samedi de la semaine qui précède le meeting.

## 7.3. COURSE

Ordre de passage obligatoire en manches qualificatives, 1/2 finales et Finales :

Div. 4, Div. 3, Formule de Promotion, Super 1600, SuperCars

### 7.3.1. GRILLES DE DEPART

La zone de grille de départ devra être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle devra comporter 5 couloirs de 2,5 mètres à 3 mètres de large. Les couloirs extérieurs seront longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre. La largeur de la piste entre le départ et le 1<sup>er</sup> virage sera égale à la largeur totale des couloirs de départ et des zones qui longent ces couloirs. L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y aura 3 lignes de départ. Une zone de décrassage des pneus sera délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres. **Un seul décrassage de pneus est autorisé. Aucune marche arrière ni franchissement de la 2<sup>ème</sup> ligne rouge ne sont autorisés le non-respect sera sanctionné par 5 secondes de pénalité.**

La 2<sup>ème</sup> ligne rouge marquera la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe.

Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol sur une longueur de 30 mètres à partir de la ligne de départ. Les lignes devront être très visibles (repeintes). Tout franchissement d'une ligne d'un couloir sera pénalisé.

## Manches qualificatives

Avec la pole position à gauche. Grille à inverser si la pole est à droite.

1 <sup>ère</sup> ligne	1	2	3	4	5
2 <sup>ème</sup> ligne					
3 <sup>ème</sup> ligne					
1 <sup>ère</sup> ligne rouge	Fin de <b>décrassage</b> des pneus				
2 <sup>ème</sup> ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

## 1/2 finales et Finales

1 <sup>ère</sup> ligne	1	2	3		
2 <sup>ème</sup> ligne		4		5	
3 <sup>ème</sup> ligne	6	7			8
1 <sup>ère</sup> ligne rouge	Fin de <b>décrassage</b> des pneus				
2 <sup>ème</sup> ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens				

### 7.3.2. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y aura quatre manches qualificatives de 4 tours regroupant un maximum de 5 voitures.

(A titre exceptionnel le collège pourra **modifier le nombre de tour, sur proposition du Directeur de Course.**)

#### 7.3.2.1. 1<sup>ère</sup> manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série seront déterminés par un tirage au sort.

Ceci, en présence d'au moins un commissaire sportif et d'un représentant des pilotes.

Dans la 1<sup>ère</sup> manche, les cinq premiers pilotes désignés par tirage au sort prendront part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.

À partir de la 2<sup>ème</sup> manche, les grilles de départ seront établies comme ci-dessus, mais sur la base des résultats de la manche précédente au lieu du tirage au sort. Les cinq premiers pilotes prenant part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.

Si pour les premières séries, le nombre de voitures restantes est compris entre 6 et 9, il y aura deux séries, réparties comme suit :

- 9 voitures :  
Les quatre dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les cinq suivantes dans la deuxième série ;
- 8 voitures :  
Les quatre dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;
- 7 voitures :  
Les trois dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;

- 6 voitures :  
Les trois dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les trois suivantes dans la deuxième série.  
Si lors des 2 premières séries il n'y a que 5 voitures présentes, ces deux séries se compléteront et ne feront plus qu'une seule série.

#### 7.3.2.2. 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série seront déterminés en fonction du classement dans la manche précédente.

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

**7.3.2.4.** La grille de départ de chaque série devra être organisée sur les mêmes bases, en commençant par les pilotes les moins bien classés. Chaque série devra comprendre au minimum 5 voitures, sauf les deux premières séries.

**7.3.2.5.** Toutes les manches qualificatives seront chronométrées

- Le pilote le plus rapide de chaque manche se verra attribuer 50 points, le second 45 points, le troisième 42 points, le quatrième 40 points, le cinquième 39 points, le sixième 38 points, le septième 37 points, et ainsi de suite.....
- Les pilotes ex aequo de la 1<sup>ère</sup> manche seront départagés en fonction de leur place attribuée d'après le tirage au sort effectué en marge de celle-ci.
- Les pilotes ex aequo des 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> manches seront départagés selon la meilleure place obtenue dans leur classement de la manche précédente.
- **Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer un nombre de points équivalent au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins un point, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des pilotes autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.**
- Les pilotes n'ayant pas pris le départ de la manche ne marqueront aucun point.
- **Les pilotes déclassés d'une manche se verront attribuer un nombre de points équivalent au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins trois points, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des pilotes autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.**
- Les pilotes exclus d'une manche ne marqueront aucun point.

**7.3.2.6.** Au terme des manches qualificatives, un classement intermédiaire sera effectué, en fonction du nombre total de points marqués par chaque pilote dans chaque manche.

Chaque pilote devra avoir été classé à au moins deux manches qualificatives pour figurer dans ce classement.

En cas d'ex-aequo, entre deux ou plusieurs pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement dans la 4<sup>ème</sup> manche.

Après chaque manche qualificative un point position dans chaque catégorie reprenant le classement cumulé de la ou des manche(s) couru(es) sera effectué et diffusé.

**7.3.2.7.** Le classement intermédiaire donnera lieu à une attribution de points comptabilisables pour les Championnats, Formule de Promotion et Coupes aux 16 premiers pilotes classés, selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup>	16 points	7 <sup>ème</sup>	10 points	13 <sup>ème</sup>	4 points
2 <sup>ème</sup>	15 points	8 <sup>ème</sup>	9 points	14 <sup>ème</sup>	3 points
3 <sup>ème</sup>	14 points	9 <sup>ème</sup>	8 points	15 <sup>ème</sup>	2 points
4 <sup>ème</sup>	13 points	10 <sup>ème</sup>	7 points	16 <sup>ème</sup>	1 point
5 <sup>ème</sup>	12 points	11 <sup>ème</sup>	6 points		
6 <sup>ème</sup>	11 points	12 <sup>ème</sup>	5 points		

### 7.3.3. 1/2 FINALES ET FINALES

A l'issue des manches qualificatives, les 16 premiers pilotes au classement intermédiaire seront qualifiés pour les 1/2 finales.

Le 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> pilote de chaque 1/2 finale sera qualifié pour la Finale.

Il n'y aura de 1/2 finales que si 6 (six) voitures au moins sont en mesure de prendre le départ (3 voitures minimum par 1/2 finale).

A défaut de 1/2 finales, les 5 (cinq) premiers pilotes au classement intermédiaire seront qualifiés directement en Finale.

**7.3.3.1.** Chaque 1/2 finale se courra sur 6 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3; 2; 3).

Les pilotes figurant aux 1<sup>ère</sup>, 3<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> places du classement intermédiaire participeront à la 1/2 finale A.

Les pilotes figurant aux 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> places du classement intermédiaire participeront à la 1/2 finale B.

Les ½ finales B et A-seront organisées par catégories selon l'ordre de passage obligatoire.

Les ½ finales B se courront en premier suivies des ½ finales-A.

**7.3.3.2.** Les positions de départ des pilotes pour chaque 1/2 finale seront déterminées par leur position au classement intermédiaire.

Pour la 1/2 finale A, le pilote leader du classement intermédiaire aura le choix de sa position sur la grille, les autres pilotes occupant les places restantes dans l'ordre de leur classement.

Pour la 1/2 finale B, le pilote classé second au classement intermédiaire aura le choix de sa position sur la grille, les autres pilotes occupant les places restantes dans l'ordre de leur classement.

**7.3.3.3.** Dans les 1/2 finales, quel que soit le nombre de participants, les points seront attribués selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup>	10 points
2 <sup>ème</sup>	8 points
3 <sup>ème</sup>	6 points
4 <sup>ème</sup>	5 points
5 <sup>ème</sup>	4 points
6 <sup>ème</sup>	3 points
7 <sup>ème</sup>	2 points
8 <sup>ème</sup>	1 point

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de sa 1/2 finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote le mieux classé au classement intermédiaire qui n'ait pas déjà été appelé en 1/2 finale).

Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non-partant(s).

**7.3.3.4.** La finale se courra sur 7 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3 ; 2 ; 3).

A l'issue des ½ finales, les deux pilotes vainqueurs de celles-ci auront prioritairement le choix de leur place sur la grille de la finale, départagés par leur classement intermédiaire. La même procédure s'appliquera entre les deux seconds des ½ finales, puis les deux troisièmes, etc...

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de la Finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote 1/2 finaliste avec le plus grand nombre de points qui n'ait pas déjà été appelé en finale). Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non-partant(s).

Au terme de la finale, les points seront attribués selon le barème suivant :

1 <sup>er</sup>	<b><u>15 points</u></b>
2 <sup>ème</sup>	<b><u>12 points</u></b>
3 <sup>ème</sup>	<b><u>9 points</u></b>
4 <sup>ème</sup>	<b><u>7 points</u></b>
5 <sup>ème</sup>	<b><u>6 points</u></b>
6 <sup>ème</sup>	<b><u>5 points</u></b>
7 <sup>ème</sup>	<b><u>4 points</u></b>
8 <sup>ème</sup>	<b><u>3 points</u></b>

**7.3.3.5.** Dans chaque Division, le vainqueur de la finale sera proclamé vainqueur de la compétition. Les huit premières places du classement final de la compétition correspondront au classement de la Finale.

Les autres pilotes seront classés en fonction du nombre de points marqués au cours de la compétition départagés par leur classement en ½ finale et si nécessaire leur classement intermédiaire.

**7.3.3.6. Tout pilote non partant d'une ½ finale ou finale ne marque pas de point.**

**Tout pilote ne terminant pas une ½ finale ou finale sera classé en fonction du nombre de tours effectués et départagé par son ordre de départ.**

Tout pilote qui sera déclassé d'une ½ finale ou finale se verra attribuer 1 point.

**Tout pilote exclu d'une ½ finale ou finale ne marquera pas de point.**

Les Commissaires Sportifs de la compétition pourront infliger une pénalité plus sévère.

## **7.4. ARRET DE COURSE**

S'il s'avère nécessaire d'interrompre dans l'urgence une série de manche qualificative, une ½ finale ou une finale et ce ; pour un faux départ ou des raisons de sécurité, les concurrents en seront avertis par drapeau rouge et/ou feux rouges sur la ligne de départ/d'arrivée et aux postes des commissaires de piste.

Dans ce cas les pilotes doivent immédiatement ralentir et se diriger lentement au lieu indiqué par ces derniers.

Ce drapeau rouge pourra être présenté

- en cas d'accident avec risque corporel.
- en cas d'obstruction de piste.
- en cas d'erreur de procédure de départ.
- au cas où un drapeau d'arrivée serait présenté avant que la voiture de tête n'ait effectué tous ses tours.

Les pilotes qui seraient jugés responsables d'une obstruction ou tout autre incident nécessitant un arrêt de course se verront refuser le nouveau départ **et déclassés** par le Directeur de Course voire exclu si le collègue l'exige.

Toute série, ½ finale et finale arrêtée au drapeau rouge avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec la grille de départ initiale.

Les nouveaux départs ne sont donnés qu'aux seuls pilotes initialement présents dans la série, ½ finale et finale arrêtée et ils reprendront leur emplacement d'origine.

**Les pilotes** qui ne **pourraient** pas repartir par **leurs** propres moyens se **verront** refuser le nouveau départ **et seront classés en fonction de leur ordre de départ.**

Concernant les ½ finales, sur décision du Directeur de Course, tout pilote jugé responsable de l'arrêt de course et tout pilote ne pouvant repartir par ses propres moyens sera classé dernier de sa ½ finale voire exclu si le collègue l'exige.

En ½ finale et finale 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.

Le contrôle électronique des départs anticipés est obligatoire pour les compétitions du Championnat, Formule de promotion et Coupe de France.

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

## 7.5.2. DEPARTS AUX FEUX

### *Matériel*

---

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

Chaque feu d'un diamètre minimum de 20 cm sera équipé d'ampoules à « Leds » avec au moins 1 led/cm<sup>2</sup>. Le bloc « feux » comprend : un feu vert, un feu orange, et éventuellement, un feu bleu.

Un feu vert latéral répétitif et synchronisé avec le feu vert du bloc « feux » doit être placé à une extrémité de chaque ligne de départ, de façon à ce qu'un juge de « Fait » placé sur le côté dans l'alignement de ces lignes puisse avoir dans son champ de vision l'avant des voitures et le feu vert.

Un contrôle par caméra et par ligne enregistrant les images sera installé. Les caméras seront placées de manière à ce qu'elles aient dans le même champ de vision l'avant des voitures et le feu vert.

A la demande du Directeur de Course et /ou du Collège des Commissaires Sportifs, les images devront pouvoir être visionnées.

Des feux oranges clignotants de même dimension unitaires que ceux du bloc « feux » seront installés de chaque côté de la piste à une distance de 100m environ après la ligne de départ.

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

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

### *Procédure de départ*

---

Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel muni d'un drapeau vert levé traverse devant la 1<sup>ère</sup> rangée de voiture afin de s'assurer que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ. Les cellules sont activées.

Il est ensuite présenté un panneau « 5 secondes » qui reste levé. Le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 5 secondes—par l'allumage du feu vert qui reste allumé. Passé les 5 secondes, le Directeur de Course devra lancer une nouvelle procédure.

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

### *Départs anticipés et surveillance de la course*

---

Le départ ne peut être donné que si les voitures sont rigoureusement immobiles.

Tous les circuits devront obligatoirement être équipés d'un système vidéo permettant de voir et d'enregistrer les images.

Les systèmes éventuellement existant pourront compléter le système "nomade". Il sera composé de :

- 3 caméras sur la grille de départ (surveillance de chaque ligne pour les départs anticipés)
- 1 caméra de surveillance du respect des couloirs
- 3 caméras **minimum** réparties sur tout le circuit, dont deux au moins pour le premier virage situé après le départ, celui-ci devant être couvert dans son intégralité.

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

Un Directeur de Course adjoint pour la gestion des images devra être spécifiquement désigné.

Il y a départ anticipé lorsqu'un pilote franchit la ligne de départ avant l'allumage du feu vert.

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

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

### ***Détection automatique des départs anticipés***

---

Le système de contrôle de départs anticipés est obligatoire pour le Championnat de France, la Coupe de France et la formule de promotion de Rallycross.

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

Avant l'allumage du feu vert, si une voiture franchit le rayon vertical de la cellule, la procédure sera interrompue et le feu vert ne pourra s'allumer. Les feux orange clignotants s'allumeront automatiquement. Une sirène retentira (facultatif).

L'emplacement de la voiture ayant effectué le départ anticipé sera signalé par l'allumage d'un voyant lumineux sur un tableau récapitulatif placé à la vue des pilotes.

### ***Contrôle avant les courses***

---

Le Directeur de Course doit faire contrôler le bon fonctionnement des feux et du contrôle de départs anticipés dès le vendredi soir puis avant la 1<sup>ère</sup> et la 3<sup>ème</sup> manche.

Ce contrôle doit faire l'objet d'un PV.

### ***Chronométrage***

---

Le chronométrage se fera au minimum au 1/100<sup>o</sup> et sera obligatoirement assisté par ordinateur.

Tous les tours de ***chaque*** série, (essais, manches qualificatives et finales) devront être chronométrés et les temps publiés le plus rapidement possible.

#### **7.5.3. PENALITES**

Le pilote qui déclenche le premier sa cellule de départ et/ou franchit sa ligne de départ avant le signal, est considéré comme celui ayant fait le départ anticipé.

### ***Pour les manches qualificatives, ½ finales et finales***

---

- Le pilote responsable d'un départ anticipé sera prévenu par la présentation du drapeau d'avertissement et devra emprunter la variante de parcours deux fois.  
Il devra notamment l'emprunter obligatoirement une première fois au premier tour.
- La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si ce même pilote récidive dans la même manche, ½ finale ou finale, il sera exclu de celle-ci et ne marquera pas de point.
- La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si un autre pilote fait un faux départ, il sera pénalisé comme prévu aux paragraphes ci-dessus.



## 7.6. VARIANTE DE PARCOURS

### 7.6.1. DEFINITION

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

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

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours, dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

### 7.6.2. OBLIGATION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS.

Que ce soit en manches qualificatives, demi-finales et finale la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel il l'empruntera.

Par contre, en cas de pénalité pour départ anticipé, le pilote devra emprunter une fois supplémentaire la variante de parcours et ce obligatoirement dans le premier tour.

Durant les essais l'utilisation de la variante de parcours est permise sans limitation.

### 7.6.3. MANCHES QUALIFICATIVES

- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours réglementaire : 30 secondes de pénalité.
- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité dans le 1<sup>er</sup> tour : 30 secondes
- Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours au-delà des cas ci-dessus entraînera l'exclusion sans marquer de point

### 7.6.4. ½ FINALES ET FINALES

- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours réglementaire seront exclus de la ½ finale ou finale et ne marqueront aucun point.
- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité seront exclus de la ½ finale ou finale et ne marqueront pas de point.
- Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours entraînera la disqualification sans marquer de point

**Nota** : si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

Un Commissaire de piste (licence Chef de poste), sera désigné pour relever le nombre de passages des voitures dans le tour alternatif. Une boucle de chronométrage devra également être mise en place sur le parcours du tour alternatif.

### 7.6.5. ZONE DE GESTION DE LA VARIANTE DE PARCOURS

Une zone dédiée à la gestion de la variante de parcours, réservée exclusivement aux teams managers et/ou Spotter, sera identifiée sur chaque circuit.

- Cette zone sera fermée et d'une surface suffisante pour accueillir confortablement une quinzaine de personnes maximum.

- Son accès sera contrôlé (badge, bracelet, etc.) et exclusivement réservé aux teams managers et/ou Spotter (1 seule personne par voiture sur la piste).
- Elle devra être située de manière à offrir une bonne visibilité de l'ensemble du circuit dans une zone autorisée au public ou zone approuvée préalablement par la FFSA.

## ARTICLE 8. PENALITES

### 8.1. RECAPITULATIF DES PENALITES

Art.	INFRACTION	PENALITE	
		Directeur de Course	Commissaires Sportifs
1.3.	<b>Retard aux vérifications administratives</b>		
	▪ Jusqu'à 30 minutes	15 €	
	▪ de 31 minutes à 1 heure	30 €	
	▪ Plus de une heure		Décision du CCS
	<b>Non-conformité technique</b>		
	▪ Avant le départ	Mise en conformité, Sinon refus de départ	
	▪ Pendant la compétition (*)		Décision du CCS, pouvant aller jusqu'à l'exclusion
<b>Bruit ou Poids non conformes</b>			
▪ Avant le départ	Mise en conformité, sinon refus de départ		
▪ Pendant compétition (*)	Déclassement de la manche, ½ finale ou finale	Suivant gravité décision du CCS pouvant aller jusqu'à l'exclusion	
1.3.3.	Falsification ou tentatives de falsification des marques d'identification		Décision du CCS, pouvant aller jusqu'à l'exclusion
3.1.	Fausse information sur le bulletin d'engagement	Refus de départ	Décision du CCS. Avec demande de sanction à la FFSA
3.1.	Engagement non conforme		Transmis au CCS
	Engagement non payé.	Refus de départ ou régularisation avec majoration de 30%	
	Engagement parvenu hors délai		Transmis au CCS
3.2.1.	Licence non conforme.	Refus de départ	
4.2	<b>Equipement du pilote non conforme</b>		
	▪ Avant le départ	Mise en conformité, Sinon refus de départ	
	▪ Pendant compétition (*)		Exclusion de la manche, ½ finale ou finale
5.1	<b>Publicité non conforme</b>		
	▪ Avant le départ	Mise en conformité, Sinon refus de départ	
	▪ Pendant la compétition (*)	Amende de 250 € par constat	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Récidive pendant compétition (*)</i></li> </ul>	Amende de 500 € par constat	Décision du CCS
4.5	Caméras embarquées non conformes		Décision du CCS
6.2.2.	Dépassement sous drapeau jaune	Pénalité de 5 secondes	Décision du CCS si récidive
6.2.	<b>Tout pilote responsable d'un arrêt de course ou aidé pour rejoindre le nouveau départ.</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En manches qualificatives</i></li> </ul>	Nouveau départ refusé	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>En ½ finales <b>et finales</b></i></li> </ul>	<b>Nouveau départ refusé et</b> classé à la dernière place	
6.2.	Pilote provoquant délibérément un nouveau départ en gênant ou faisant obstruction.	Déclassement de la manche, ½ finale ou finale	Selon la gravité transmission au Décision du CCS, pouvant aller jusqu'à l'exclusion
6.2.4.	<b>Non-respect de la signalisation (sauf dépassement sous drapeaux jaunes)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sans conséquence</i></li> </ul>	Avertissement (drapeau)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Récidive sans conséquence</i></li> </ul>	Pénalité de 5 secondes par infraction constatée	suivant gravité, demande de sanction par le DC au CCS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Avec conséquence (gain de place, collision, etc....)</i></li> </ul>		Décision du CCS, pouvant aller jusqu'à l'exclusion
6.2.5.	<b>Non-respect des limites et/ou du balisage de la piste (marqueurs)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sans gain de place ou de temps</i></li> </ul>	Pénalité de 5 secondes par infraction constatée	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Avec gain de place ou de temps</i></li> </ul>	Déclassement de la manche, de la ½ finale ou finale	Selon la gravité, transmission du rapport au CCS pour d'éventuelles sanctions complémentaires
6.2.7.	<b>Poussettes (volontaires ou non) et/ou attaques directes</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Sans conséquence</i></li> </ul>	Drapeau Avertissement	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Avec gain de place, mais place rendue</i></li> </ul>	Drapeau Avertissement	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Avec gain de place et/ou récidive dans la même manche ou série, ou dans le meeting</i></li> </ul>	Déclassement de la manche ½ finale ou finale	Selon la gravité, transmission du rapport au CCS pour d'éventuelle sanctions complémentaires
6.2.	Comportement antisportif	Drapeau d'avertissement ou drapeau noir	Demande de sanction au CCS. pouvant aller jusqu'à l'exclusion
	Autres cas		Décision du CCS
6.7.1.	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€	Exclusion si pas de mise en conformité immédiate

	Défaut d'extincteurs obligatoire dans les structures des pilotes ou non valides ou non accessibles	Amende de 200€	Exclusion 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€	Exclusion si pas de mise en conformité immédiate.
	Branchements électriques non conformes		Décision des CCS
7.1.	Absence ou retard au briefing	110 €	
7.3.1.	Marche arrière, <b><u>décrassage des pneus au-delà d'une fois ou franchissement de la ligne autorisée.</u></b>	5 secondes de pénalité	Si récidive, Décision du CCS
	Recul sur la grille après la mise en place.		
	Franchissement de la ligne rouge par les membres de l'équipe du pilote.		
	Non-respect des couloirs.		
6.2.8.	Départ Assisté ou intervention mécanique non autorisée lors d'une manche, ½ finale ou finale dans la zone de la grille après la ligne rouge	Départ refusé	
7.5.3.	Départs anticipés En manche qualificative, 1/2 finale ou finale	Un passage supplémentaire au premier tour dans la variante de parcours pour le fautif	
	Récidive du même pilote		Exclusion de la manche, ½ finale ou finale sans marquer de point
7.6.	Obligation d'emprunt de la variante de parcours		
7.6.3.	Omission en manche qualificatives	30 secondes de pénalité	
7.6.3.	Omission de la pénalité de départ en manche qualificative	30 secondes de pénalité	
7.6.3.	Omission de deux passages		Exclu sans marquer de point
7.6.4.	Omission en ½ finale ou finale		Exclu sans marquer de point
7.6.3.	Emprunt non justifié en manche qualificative, ½ finale et finales		Exclu sans marquer de point
	Infraction aux règles de parc fermé		Décision CCS
<b>10</b>	<b><u>Absence au podium</u></b>		<b><u>Suppression de la prime d'arrivée.</u></b>

(\*) Une Compétition est réputée commencer à partir de l'horaire prévu du début des vérifications administratives et/ou techniques (article 2.1.7 du CSI).

#### **RAPPEL DES DECISIONS PRISES EN FONCTION DES FAITS DE COURSE DU MEETING :**

##### **EN MANCHE QUALIFICATIVES :**

- Les pilotes n'ayant pas pris le départ ne marqueront pas de point.
- Les pilotes exclus ne marqueront aucun point.
- Les pilotes n'ayant pas terminé une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins 1 point, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes déclassés d'une manche se verront attribuer un nombre de points équivalant au nombre de points que se serait vu attribuer le dernier pilote classé moins 3 points, considérant que tous les pilotes figurant sur la liste des autorisés à prendre le départ de la manche auraient été classés.
- Les pilotes ex aequo de la 1<sup>ère</sup> manche qualificative seront départagés en fonction de leur ordre de départ de celle-ci.

##### **EN DEMI-FINALE ET FINALE :**

- Les pilotes n'ayant pas pris le départ ne marqueront pas de point.
- Les pilotes exclus ne marqueront pas de point.
- Tous les pilotes déclassés marqueront un seul 1 point.
- Tous les pilotes ne terminant pas leur ½ finale ou finale seront classés en fonction **du nombre de tours effectués et départagés par leur** ordre de départ.

Les pénalités en place, ou en temps seront appliquées sur le classement à l'issue de la manche, de la 1/2 finale ou de la Finale concernée.

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

## **ARTICLE 9. CLASSEMENT**

**9.1.** Le classement des pilotes dans les ½ finales et finales sera établi conformément à l'ordre suivant :  
Les pilotes ayant effectué le nombre de tours prévus dans l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée.

Les pilotes n'ayant pas effectué le nombre de tours prévus seront classés, fonction du nombre de tours entiers effectués et ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

Les pilotes exclus des 1/2 finales et finale pour départ anticipé seront classés individuellement derrière les pilotes ayant pris part aux 1/2 finales et Finale et ne marqueront pas de point. S'il y a plusieurs pilotes exclus pour départ anticipé, ils seront départagés conformément à leur ordre de départ.

Les pilotes n'ayant pas pris le départ seront classés individuellement derrière les pilotes ayant pris part à la 1/2 finale ou finale et devant les pilotes exclus conformément à leur ordre de départ.

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

Si un pilote est exclu par le Collège des Commissaires Sportifs, ces derniers devront décider si les suivants remontent au classement, sauf dans le cas de non-conformité technique où les pilotes suivants seront automatiquement "remontés".

## ARTICLE 10. PRIX

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

Pour les compétitions hors championnat, les prix sont libres.

Une cérémonie de podium avec remise de coupes **débutera** 15 minutes après la dernière Finale pour les trois premiers pilotes de chaque catégorie et division.

**La présence des pilotes en combinaison est obligatoire. En cas d'absence, il leur sera appliqué une pénalité. (Voir Article 8. Tableau des pénalités).**