

COMMISSION NATIONALE SPORTS MÉCANIQUES AUTO



ufolep
TOUS LES SPORTS AUTREMENT

RÈGLEMENT SPORTIF POURSUITE SUR TERRE et KART-CROSS

**RÈGLEMENT APPLICABLE DANS
TOUTES LES ÉPREUVES UFOLEP**

la ligue de
l'enseignement

une autre idée du sport

Édition 2015 - 2016

RÈGLEMENT SPORTIF

POURSUITE sur TERRE et KART-CROSS

Toutes manifestations automobiles sur terre, TOURISME, PROTOS, MONOPLACE, KART-CROSS.

ARTICLE 1: PARTICIPANTS AUTORISÉS

Activité ouverte à tous les pilotes (féminins ou masculins), de 18 ans révolus possesseurs de la licence R6 UFOLEP en règle et titulaires du permis de conduire B ou F. Leur véhicule devra respecter les règlements techniques nationaux de la discipline et posséder un passeport technique accompagné de son timbre millésimé. Son montant est fixé annuellement et publié dans le numéro spécial « Dispositions communes à toutes les épreuves nationales – Règlements financiers ».

Conditions de participation aux épreuves UFOLEP (validité de la licence) :

- 30 jours pour une épreuve nationale ;
- 8 jours pour une épreuve régionale ou départementale.

Pour les activités auto, le pilote devra présenter son permis de conduire ou son attestation CAA au contrôle administratif. Tout pilote en suspension de permis de conduire ne pourra pas pratiquer l'activité.

L'activité est ouverte à tous les pilotes âgé(e)s de 16 à 18 ans (voir annexe 1) sous réserve de :

- participer et de valider un stage de Certificat d'Aptitude Automobile (C.A.A.) ;
- limiter la cylindrée du véhicule à 602 cm³ en monoplace ou kart-cross.

Les pilotes 16-18 ans ne sont plus exonérés des frais d'inscription et seront classés dans leurs trophées. Ils pourront être qualifiés à la finale nationale.

Aucune dérogation n'est autorisée pour les moins de 16 ans.

ARTICLE 2 : INSCRIPTION À UNE ÉPREUVE

Pour toute épreuve, chaque pilote devra renseigner directement ou par l'intermédiaire de son club le formulaire d'inscription accompagné du règlement à l'ordre et à l'adresse du club organisateur dans le délai fixé par ce dernier. Il fournira une enveloppe timbrée à son adresse pour recevoir sa confirmation d'inscription. Le montant maximum du droit d'inscription pour participation aux frais de sécurité est fixé annuellement et publié dans le numéro spécial « Dispositions communes à toutes les épreuves nationales – Règlements financiers ». A ce montant pourra être ajouté une participation aux frais d'organisation.

L'organisateur est en droit de refuser toute inscription reçue après la date limite (minimum 1 semaine avant la course, cachet de la poste faisant foi) ou prise le matin de l'épreuve.

S'il n'est pas refusé par l'organisateur, le pilote partira en fond de grille et pourra avoir son numéro de course modifié.

Aucune inscription ne sera prise par téléphone, par fax ou par courriel.

A l'exception des finales nationales, le nombre maximum de pilotes inscrits sera de 180.

Le nombre de séries sera limité à 11 pour la finale nationale Kart et 13 pour la finale nationale Poursuite sur terre. Tout pilote refusé sera remboursé.

Dans tous les cas, le pilote devra respecter le règlement particulier de l'épreuve et/ou du Trophée

Les organisateurs devront prévoir une surface comprise entre 50 m² minimum et 70 m² maximum par pilote. Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif avec ses pièces obligatoires (permis de conduire (ou CAA), licence, passeport technique, fiche pilote et sa confirmation d'inscription).

L'absence ou la non-conformité des pièces administratives obligatoires entraînent la perception d'une amende d'un montant fixé annuellement : « Dispositions communes à toutes les épreuves nationales – Règlements financiers ».

L'organisateur devra fournir au pilote inscrit et aux officiels le plan d'accès et le règlement particulier de l'épreuve. En cas de forfait injustifié (après la clôture des inscriptions) aucune somme versée ne sera remboursée. Ce forfait entraîne la perception d'une amende d'un montant fixé annuellement : « Dispositions communes à toutes les épreuves nationales – Règlements financiers ».

ARTICLE 3 : DROIT D'INSCRIPTION INDIVIDUEL AUX ÉPREUVES NATIONALES

La participation au Championnat National UFOLEP oblige le paiement d'un droit d'engagement individuel. Le prix de la vignette est fixé annuellement et publié dans le numéro spécial « Dispositions communes à toutes les épreuves nationales – Règlements financiers ».

ARTICLE 4 : CONTRÔLES TECHNIQUES

Les conditions de déroulement, d'horaires et de contrôles sont prévues dans le règlement particulier de la manifestation. Après avoir satisfait au contrôle administratif, le pilote se présente seul au contrôle technique avec son véhicule, en tenue de course, muni de son passeport technique, de sa licence et de tout document nécessaire (revue technique, ...).

Le contrôle technique se déroule en parc fermé. Tout véhicule contrôlé ne peut quitter le parc pilote avant la fin de la compétition (sauf dérogation du directeur de course).

À l'issue du contrôle technique, aucun pilote ne pourra changer le moteur et la boîte de vitesses de son véhicule (sauf dérogation du directeur de course). Dans ce cas, les deux pièces, celle déposée et celle remontée, pourront être contrôlées.

ARTICLE 5 : DÉROULEMENT D'UNE MANIFESTATION AUTO OU KART

Toute manifestation doit se dérouler sur un circuit 90% terre minimum. Si la grille de départ n'est pas intégrée dans la piste, elle peut être bitumée ou bétonnée. Dans ce cas, elle n'est pas comptabilisée dans les 10 % restants.

Toute manifestation doit être autorisée par un arrêté préfectoral spécifique.

Les manifestations peuvent se dérouler sur une ou deux journées ou encore en nocturne à condition que la sécurité soit complète pendant toute la durée de l'épreuve y compris pour les essais ou pour le contrôle technique (voir clause spéciale assurance).

Si la manifestation se déroule sur deux jours :

- le samedi après-midi : essais libres et/ou chronométrés [avec possibilité de manches](#).
- le dimanche : manches, finales et remise des récompenses.

L'organisation du déroulement (contrôles administratif et technique, essais libres ou chronométrés, manches, classement et remise de récompenses) est précisée dans le règlement particulier de la manifestation.

Un briefing est obligatoire avant le départ des essais avec, si possible, la présence du responsable sport mécanique de la région.

ARTICLE 6 : DIRECTEUR DE COURSE

Il assure le bon déroulement de l'épreuve (du début du contrôle administratif jusqu'à la fin de la remise des récompenses) en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète UFOLEP et être certifié FFSA-UFOLEP.

Toutes les décisions ayant rapport avec les véhicules ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course. Il pourra faire appel au jury. Une

réclamation, pour fait de course, pourra être déposée auprès du Directeur de course dans les 15 minutes après la fin de la manche concernée.

Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment, s'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes et/ou du public est en danger.

Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve.

Pour les finales nationales, le directeur de course est désigné par la commission nationale sports mécaniques auto.

ARTICLE 7 : OFFICIELS

Tous les officiels (directeurs, commissaires de piste, commissaires techniques, pointeurs-chronométrateurs) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP (officiel, ou pratiquant R6) en cours de validité et avoir suivi une formation.

Tous les officiels (sauf la table de pointage) doivent être certifiés, ou recyclés (instructions ministérielles 07-114 et 10-024).

Les Officiels-Pilotes.

Les seuls officiels pouvant être pilotes le jour de la manifestation (sauf lors des championnats nationaux) sont les commissaires techniques. Ils sont prioritaires aux contrôles administratif et technique : cela leur permet de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur sont attribuées. Un commissaire technique ne peut contrôler les véhicules de sa catégorie et de son club (sauf pour les amicales).

Les représentants des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

ARTICLE 8 : JURY

Le jury comprend au moins le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation ou l'organisateur technique, les membres de la commission nationale sports mécaniques auto présents à la manifestation, le représentant pilote de la catégorie et le représentant mandaté par l'UFOLEP. Le jury comprend un nombre impair de personnes.

Le jury exerce le contrôle de la manifestation dans le respect des règlements de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents et/ou officiels ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires pour non conformité ou autre, ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course.

Le jury peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout pilote (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au bon déroulement de la manifestation ou à l'image de l'UFOLEP, conformément aux procédures disciplinaires UFOLEP.

ARTICLE 9 : COMMISSAIRES de COURSES – CHEFS de POSTE

Selon leur emplacement ou fonction le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles fixées dans un but de sécurité (principalement énoncées dans l'article « comportement du pilote »).

ARTICLE 10 : DRAPEAUX

Se reporter aux règlements généraux (fiche drapeaux en annexe).

ARTICLE 11 : CLASSIFICATION DES VÉHICULES DE POURSUITE SUR TERRE

Les classes sont définies comme suit :

- Tourisme
- Proto
- Monoplace

Les Tourisimes sont répartis en quatre catégories :

- T1 : 0 à 1200 cm³
- T2 : 1201 à 1400 cm³
- T3 : 1401 à 1700 cm³
- T4 : 1701 à 2000 cm³

Les Protos sont répartis en trois catégories :

- P1 : 0 à 1500 cm³ (les catégories P1 et P2 seront fusionnées pour la saison 2017-2018)
- P2 : 1501 à 2000 cm³
- P3 : 0 à 2000 cm³

Les Monoplaces :

- M2 : 0 à 2000 cm³

ARTICLE 12 : CLASSIFICATION DES KART-CROSS

Les kart-cross sont répartis en quatre catégories :

- OPEN 600 : de 501 à 600 cm³.
- 500 : jusqu'à 500 cm³.
- 652 : de provenance automobile.
- 602 : 2CV d'origine.

ARTICLE 13 : ESSAIS

Les essais libres et/ou chronométrés sont obligatoires (horaires à préciser dans le règlement particulier de la manifestation et dans la confirmation d'inscription).

Le nombre de véhicules présents en même temps sur la piste sera limité. Les essais peuvent se faire toutes catégories confondues.

Aucun essai ne peut avoir lieu en dehors des essais officiels aux horaires prévus par les organisateurs.

Lors des essais chronométrés, tout pilote qui tomberait en panne, après avoir franchi le drapeau tricolore, ne pourra refaire ses essais chronométrés.

ARTICLE 14 : DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Il tient compte du nombre d'engagés et de la piste :

- POURSUITE SUR TERRE : 15 véhicules maximum par manche ;
- KART-CROSS : 18 véhicules maximum par manche en 500 cm³ et en OPEN, 25 véhicules maximum par manche pour les autres catégories.

Une manche ne comprend que des véhicules appartenant à la même catégorie (sauf si une catégorie est rattachée).

Si le nombre de participants dans les différentes catégories est supérieur au maximum autorisé il y aura constitution de séries.

Dans le cas où il y aurait moins de 5 pilotes dans une catégorie, ils seraient rattachés, pour la journée, à une autre catégorie de la même classe.

Dans le cas où il y aurait moins de 5 pilotes dans plusieurs séries, il sera possible de regrouper les séries avec départs décalés pour les manches et les finales.

Pour chaque manche, le nombre de tours est fonction de la longueur du circuit et précisé au règlement particulier de l'épreuve. Chaque pilote effectuera 3 manches de 5 tours minimum. L'arrivée est jugée par le drapeau à damiers ou par le chronométrage électronique, s'il est utilisé.

ARTICLE 15 : GRILLES DE DÉPART

Aucun départ ne peut être donné sans l'autorisation du directeur de course. A tout moment le directeur de course peut demander l'arrêt d'un ou plusieurs véhicules.

- 1^{ère} manche : constituée en fonction des essais chronométrés ou du classement provisoire du trophée au jour de la course, éventuellement du tirage au sort. Si le nombre de pilotes est supérieur à la limite autorisée, il y a constitution de plusieurs séries.
- 2^{ème} manche : constituée en fonction des résultats de la première manche (si tirage au sort en première manche, grille inversée en deuxième manche).
- 3^{ème} manche ou finale : constituée en fonction du classement provisoire établi à l'issue des deux manches (en cas d'égalité de points, les chronos, ou autre système utilisé pour le premier départ, départagent les pilotes).

Le départ des manches se fait sur une ou plusieurs lignes : 3 - 2.

Uniquement pour la première ligne de toute grille de départ, le premier choisit sa place, puis le deuxième.

Dans le cas d'utilisation de feux, lors de la mise en grille, les feux devront être éteints. Une fois les voitures placées sur la grille de départ, un officiel muni d'un drapeau vert levé, traverse devant la première rangée de voitures afin de vérifier que les pilotes sont prêts. Ceci marque le début de la procédure de départ. Les véhicules ne doivent plus bouger. Les feux seront alors allumés. Le commissaire panneateur (MOTEUR/5 s) reste sur le bord de la piste. Le départ se fait à l'extinction des feux.

Lors d'un pointage informatif, le premier faux-départ est pénalisé de 10 s, le deuxième faux-départ est également pénalisé de 10 secondes et le pilote part fond de grille à la manche suivante. Dans les deux premiers tours en cours, le directeur de course informe le pointage et le pilote concerné avec le panneau adéquat ou le drapeau avertissement (cet avertissement n'est pas cumulable avec un avertissement pour fait de course).

ARTICLE 16 : CLASSEMENT DES PILOTES LORS D'UNE ÉPREUVE

S'il y a moins de 16 pilotes en poursuite sur terre ou moins de 19 (ou 26) en kart-cross, ces pilotes feront trois manches. On obtient le classement de la course en additionnant les points obtenus par chaque pilote dans les trois manches. En cas d'égalité de points, ils sont départagés par le résultat obtenu dans la dernière manche. Les points correspondent aux places obtenues dans chaque manche.

S'il y a plus de 15 pilotes en poursuite sur terre ou 18 (ou 25) pilotes en kart-cross, ces pilotes ne peuvent courir ensemble (nombre de pilotes supérieur à la réglementation nationale (*article 14*)). Les pilotes sont répartis en X séries de qualification (séries A, B, C, etc...), chaque série court deux fois (manches de qualification).

À l'issue des manches de qualification, un classement intermédiaire est établi dans chaque série. Les premiers de chaque série courent pour la première finale, les suivants la seconde et ainsi de suite. Le classement final est obtenu en additionnant pour chaque pilote les points des deux, éventuellement trois, manches qualificatives et de la finale. En cas d'ex aequo, la place en finale départage les pilotes.

ATTRIBUTION DES POINTS LORS DES MANCHES

Premier : 1 point	Deuxième : 2 points	Troisième : 3 points
-------------------	---------------------	----------------------

ATTRIBUTION DES POINTS LORS DES FINALES

Première finale :		
Premier : 1 point	Deuxième : 2 points	Troisième : 3 points etc
Deuxième finale poursuite :		
Premier : 16 points	Deuxième : 17 points	Troisième : 18 points etc
Troisième finale poursuite :		
Premier : 31 points	Deuxième : 32 points	Troisième : 33 points etc
Deuxième finale kart-cross 500 et OPEN		
Premier : 19 points	Deuxième : 20 points	Troisième : 21 points etc
Troisième finale kart-cross 500 et OPEN		
Premier : 37 points	Deuxième : 38 points	Troisième : 39 points etc
Deuxième finale kart-cross 602/652		
Premier : 26 points	Deuxième : 27 points	Troisième : 28 points etc
Troisième finale kart-cross 602/652		
Premier : 51 points	Deuxième : 52 points	Troisième : 53 points etc

Procédure "nouveau départ" en cas de drapeau rouge :

- Si moins de 1 tour de la course effectué, remise en grille pour nouveau départ, selon grille d'origine, le pilote fautif et les pilotes ne pouvant se rendre au nouveau départ par leurs propres moyens, et ce sans être descendu de leur véhicule sont exclus du nouveau départ.

- Si entre 1 tour et 2/3 de la course effectués, départ donné en fonction du classement au dernier tour enregistré par le pointage avant le déclenchement du rouge. (possible sur la piste, avec les 50 m de ligne droite nécessaires devant). Le pilote fautif et les pilotes ne pouvant se rendre au nouveau départ par leurs propres moyens, et ce sans être descendus de leur véhicule sont exclus du nouveau départ.
- Si plus de 2/3 effectués : retour au parc et validation des résultats du dernier tour complet. Le pilote fautif sera classé avec un tour de moins.

Le surclassement peut être autorisé après avis de la Commission Technique Départementale ou Régionale, et pour la saison complète.

Le pilote bénéficiant du surclassement ne peut s'engager que dans la catégorie de son surclassement.

Certains trophées pourront utiliser d'autres méthodes de classement. Elles doivent être équitables pour tous et doivent respecter les textes particuliers au Trophée.

ARTICLE 17 : RÉCOMPENSES

Dès les classements définitifs validés par le directeur de course, les résultats sont affichés pendant 30 minutes. A l'issue de ces 30 minutes, l'organisateur de l'épreuve annonce les résultats officiels des récompenses. En cas de contrôle ou de réclamation, la remise des récompenses s'effectue en fonction du classement provisoire de la journée, le classement définitif sera entériné puis affiché lors de l'épreuve suivante.

Tout pilote participant à l'épreuve est récompensé...

Les récompenses en espèces attribuées aux pilotes sont formellement interdites.

La remise de lots ne doit pas dissimuler un faux amateurisme.

ARTICLE 18 : CONTRÔLES, RÉCLAMATIONS

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués pendant ou après la course sur les véhicules. Le choix du ou des véhicules contrôlés est fait par le directeur de course suivant les modalités de l'annexe 2.

- Le démontage est effectué par le pilote ou son mécanicien.
- Le responsable technique sous couvert du directeur de course a l'habilitation pour diligenter toute intervention sur les véhicules.
- Un véhicule peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution dont le montant est fixé annuellement, dans les 30 minutes qui suivent le début d'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes) ; cette réclamation doit mentionner les points particuliers à contrôler.
- Une réclamation, pour fait de course, pourra être déposée auprès du Directeur de course dans les 15 minutes après la fin de la manche concernée.

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le véhicule en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur le véhicule concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais d'immobilisation, de démontage, de remontage et de transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais, les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du véhicule faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais (immobilisation, transport, démontage du véhicule, déplacement des officiels) ; son véhicule lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais; dans ce cas, la caution sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre à ce contrôle technique se verrait immédiatement exclu de la manifestation et sera traduit en commission disciplinaire.

Tout pilote disqualifié pour non-conformité concernant son moteur perdra tous les points acquis dans tous les trophées auxquels il participe.

Le montant d'une réclamation pour fait de course est fixé chaque année par la commission nationale sports mécaniques auto et publié dans les règlements sportifs et techniques nationaux.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les commissions de discipline.

ARTICLE 19 : PUBLICITÉ

La publicité est libre, sous réserve de conformité avec les règlements et la législation en vigueur et éventuellement avec les points particuliers définis par l'organisateur de l'épreuve.

ARTICLE 20 : ACCÈS ENCEINTE DU CIRCUIT

Seuls les officiels reconnus et identifiables (tenues, brassards, badges...) ont le droit d'être dans l'enceinte du circuit. Un photographe ou un journaliste présent le jour de la manifestation doit posséder une carte « presse officielle » afin d'être reconnu par l'organisation et être couvert en cas d'incident. Il ne peut exercer qu'avec l'accord du directeur de course aux emplacements qui lui sont désignés.

ARTICLE 21 : ÉQUIPEMENT ET PROTECTION DU PILOTE

Se reporter aux règlements techniques nationaux.

ARTICLE 22 : COMPORTEMENT DU PILOTE

Le même véhicule doit être utilisé pendant la durée de l'épreuve.

Dans une épreuve, un pilote ne peut engager qu'un seul véhicule.

Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par véhicule et par course dans la même catégorie.

Tout pilote ayant volontairement ou accidentellement quitté la piste, doit la reprendre à l'endroit le plus proche de sa sortie après s'être assuré du libre accès de celle-ci et de l'accord d'un commissaire faute de quoi il encourt une disqualification.

Les pilotes sont priés de rouler au pas, casqués et harnachés, hors du circuit et dans le parc coureurs.

Lorsqu'un véhicule est immobilisé, les commissaires, sous la protection des drapeaux, doivent intervenir jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou ait été dégagé. Le pilote dont le véhicule est immobilisé définitivement doit le quitter (sous la protection des commissaires), regagner la zone de sécurité et ne pas rester au bord de la piste.

Tout véhicule ayant effectué un tonneau ne doit pas terminer la manche et le pilote doit présenter son véhicule au commissaire technique pour pouvoir repartir dans la manche suivante.

Les pilotes doivent se présenter en essais comme en course en tenue réglementaire.

Le directeur de course se réserve le droit de faire procéder à un contrôle alcootest à tout moment. En cas de contrôle positif, la personne pourrait être exclue de la course (*annexe 3*).

Du fait de son engagement, tout concurrent adhère, sans restriction, aux divers règlements, déclare en accepter toutes les conditions et se soumet à toutes les décisions rendues par le directeur de course ou le jury.

Chaque pilote est responsable de ses accompagnants.

En toutes circonstances, les décisions des commissaires, de la direction de course et du jury sont souveraines.

ARTICLE 23 : SANCTIONS À L'ÉGARD DES PILOTES

Tout concurrent dont l'attitude, soit au cours de l'épreuve, soit lors de la remise des récompenses, serait incorrecte par des propos, des actes ou des tricheries, sera déclassé de l'épreuve et passible de sanctions (amende, exclusion, déclassement ou traduction devant les commissions de discipline départementale, régionale ou nationale).

Ces mêmes sanctions seront appliquées au pilote si les faits reprochés sont dus à un accompagnateur.

De même, la participation à des épreuves dites sauvages sera sanctionnée.

Drapeau avertissement (noir/blanc) et drapeau noir

- 1) Seuls les avertissements pour conduite dangereuse seront inscrits sur la fiche individuelle du pilote sur décision du directeur de course.
- 2) Trois avertissements, dans la saison, équivalent à un drapeau noir.
- 3) Au bout de deux drapeaux noirs, une sanction en points sera appliquée sur le classement du pilote dans le trophée en sus de la sanction immédiate.

ARTICLE 24 : CHAMPIONNATS NATIONAUX UFOLEP

Les championnats nationaux se déroulent sur des épreuves désignées par la commission nationale sports mécaniques auto.

Celles-ci auront lieu en août ou septembre : kart : 1^{ère} quinzaine d'août, auto : 2^{ème} quinzaine d'août, trial : mi-septembre

Aucune épreuve de la même discipline n'aura lieu ces jours-là dans un rayon de 200 km.

Les qualifications se feront dans les trophées départementaux, régionaux ou inter-régionaux, sous la responsabilité des dits trophées. Les trophées qualificatifs seront désignés par la commission nationale. Les qualifications se feront dans les différentes catégories au prorata du nombre total d'inscrits (à jour de leurs vignettes) dans chaque trophée qualificatif.

En aucun cas, une catégorie ne pourra dépasser 50% des concurrents.

Chaque Trophée, pour être reconnu, comptera un minimum de 4 épreuves sur sa saison sportive, et fournira son classement provisoire à la date fixée dans l'échéancier national. Pour être qualifié, un pilote doit avoir participé à au moins 2 courses dans la saison sportive du Trophée qualificatif. Il doit s'engager avec le véhicule avec lequel il s'est qualifié.

Pour les pilotes qualifiés pour le championnat national (poursuite sur terre ou kart-cross), les numéros sont attribués par la Commission Nationale. Tous les véhicules devront être équipés d'un transpondeur Chronelec.

Si un trophée ne peut qualifier, dans une catégorie, le nombre de pilotes prévus, il est fait appel aux autres Trophées pour combler les « vides » dans cette catégorie.

Chaque Trophée doit proposer un certain nombre d'officiels.

Afin d'être qualificatif, tout Trophée doit faire valider chaque année, avant le début de saison, son règlement par la CNS Auto. Les règlements seront envoyés au référent de la CNS Auto avant le 1^{er} décembre. La validation, sous réserve des modifications appliquées, sera effective lors de la CNS élargie de janvier.

ARTICLE 25 : PUBLICATION et DIFFUSION

Tout ce qui n'a pas été publié sur le site national www.ufolep.org et sur le blog de la CNS auto : cns-auto.eklablog.com est considéré comme non valide. Il convient de n'apporter aucun crédit à toute autre source d'information.

ARTICLE 26 : GESTION DES ENTRAÎNEMENTS

- Les entraînements sont règlementés :
- Ils ne peuvent se dérouler que sur des pistes homologuées et/ou ayant l'agrément de l'UFOLEP.
- Le règlement intérieur de l'association doit indiquer les modalités, jours et horaires d'entraînement.
- Ne peuvent participer aux entraînements que des pilotes en cours de validité de licence, avec un véhicule muni d'un passeport technique valide et conforme à la réglementation UFOLEP ;

- Il ne peut y avoir, au maximum, que 5 pilotes sur la piste, tous du même club (pour éviter toute compétition déguisée).
- Si plusieurs pilotes sont issus de clubs différents, ils roulent séparément.
- Il n'y aura aucun chronométrage ni pointage. Il n'y aura aucun départ en peloton. L'entraînement au départ sera individuel, sur un tour maximum.
- Le club met à disposition au moins 1 officiel (en fonction de la configuration du circuit), avec le matériel nécessaire (jeu de drapeaux, extincteur, téléphone).
- Tous les pilotes et officiels émargent un cahier d'entraînement, avant et à l'issue de la journée (l'idéal est de conserver la licence pendant l'entraînement) pour une éventuelle couverture assurance.

ANNEXE 1

La conduite des jeunes de 16-18 ans est autorisée dans les conditions suivantes.

Véhicule

Motorisation 2 CV 602 d'origine en kart-cross et buggy 2 CV, exclusivement sur monoplace, non soumise à carte grise, en circuit fermé et homologué.

Engagement et inscription

Le jeune peut être classé dans un Trophée départemental, régional ou national ; de ce fait il respecte les articles 2 et 3.

Compétition

Il participe aux épreuves comme les autres pilotes.

Discipline

Sévérité nécessaire et sans laxisme de la part des directions de course, auprès des pilotes qui ne respecteraient pas la pratique des débutants.

18 ans en cours de saison

Un débutant 16-18 ans peut terminer sa saison dans la même catégorie. A partir de ses 18 ans et s'il a obtenu son permis de conduire, il peut changer de catégorie. La saison va du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante.

ANNEXE 2

Modalités des contrôles techniques de moteurs 602

Les 3 premiers, au minimum, seront contrôlés en parc fermé à l'issue de la 3^{ème} manche.

ANNEXE 3

Modalités de contrôle de l'alcoolémie.

Au cours d'une épreuve, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical aléatoire ou motivé par son comportement, son état de santé, ou de fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

Dans le cadre de la pratique d'un contrôle d'imprégnation éthylique, celui-ci sera effectué à l'aide d'un éthylomètre homologué.

Après constatation par le médecin examinateur d'une inaptitude à prendre le départ, caractérisée par un taux d'imprégnation supérieur à 0,25 mg par litre d'air expiré, le médecin rédigera et transmettra un rapport à la direction de course.

Si le licencié le demande, et à titre de contre-expertise, il pourra être procédé, immédiatement après le premier contrôle, à une seconde lecture précédée de la remise à zéro et du test de l'appareil.

Chaque lecture du taux indiqué par l'éthylomètre devra être transcrite sur un document signé par le médecin et contresigné par la personne contrôlée.

Sur la base du rapport médical, le Directeur de Course prendra toute mesure utile.

Flèches de signalisation



FLECHE - (Dimensions Panneau : 60x40cm)

-Utilisée en complément du drapeau jaune et présentée depuis le poste signaleur, elle indique aux concurrents, le côté libre de piste à emprunter, lors d'un accident, d'une intervention sur la piste ou ses abords,.

NB : Pointe dirigée vers le bas, le concurrent doit se diriger et /ou se maintenir au centre de la piste



Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve.
Début des essais. Départ de la course : présenté depuis la ligne de départ en levant le drapeau



Signal de fin de séances d'essais chronométrés et/ou de manches. Il est présenté **AGITE** sur la ligne d'arrivée.
Présenté depuis une voiture officielle après la fin de toute ou partie d'épreuve



Présenté **AGITE**
Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une manche en cas :
- D'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause
- D'obstruction de la piste
- D'erreur sur la procédure de départ par les officiels
Est délégué dans les postes de commissaires, il ne peut être présenté que sur ordre de la D.C.
Tout dépassement est interdit
Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de voiture tournant sur la piste
Essais/courses : les voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires



Présenté **FIXE** :
Informe le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage



Présenté **FIXE** durant 1 tour :
Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations



Présenté **FIXE** durant 3 tours maximum :
Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter rapidement à l'endroit désigné lors du briefing
Pas de présentation de ce drapeau lors des finales



Présenté **AGITE** :
Essais : céder le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler
Course : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance, laissez la passer



Présenté **FIXE** au poste commissaire durant 1 tour.
Pour avertir les concurrents d'une détérioration de l'adhérence **UNIQUEMENT** sur les parties revêtues des circuits terre.



Présenté **AGITE** au poste de commissaire il sera utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par le poste de signalisation
Présenté **FIXE** au poste de commissaire : demande d'assistance médicale



Présenté **AGITE** au poste commissaire
Un drapeau : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste. Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux concurrents pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré
Présenté **FIXE** : en fin de série (essais, manches, finale) pour dépannage, le véhicule est roulant



Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à modifier votre direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de la course. Dans les 2 cas tout dépassement est formellement interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le (ou les) drapeau(x) est (sont) présenté(s)
Présenté **FIXE** et **CROISE** en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant



Présenté **AGITE** au poste commissaire
Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute ou partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est OK au poste. **Pas d'utilisation** après un drapeau jaune sauf en endurance