CHAMPIONNAT DE FRANCE CAMIONS

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des circuits asphalte.

ARTICLE 1. ORGANISATION

Le Championnat de France Camions est organisé par la FFSA et se déroulera sur 7 épreuves maximum. Tous les points non prévus au présent règlement relèveront des Prescriptions Générales, du Règlement Standard des Circuits "Asphalte" du Code Sportif International et du règlement Camion FIA. Les points particuliers seront précisés au règlement particulier de l'épreuve.

Le calendrier du Championnat de France Camions est le suivant :

24-25 mai 2025	Paul Ricard	Asa Circuit Paul Ricard
21-22 juin 2025	Nogaro	Asa Armagnac Bigorre
11-13 juillet 2025	Magny-Cours	Asa Classic
19-21 septembre 2025	Le Mans	Asaco 24 H du Mans
10-12 octobre 2025	Albi	Asa Albi

1.1. OFFICIELS

(conforme au règlement standard des circuits)

1.1.1. Les officiels suivants seront désignés par la FFSA :

- le Directeur de Course et son adjoint (si nécessaire)
- le Président du Collège des Commissaires Sportifs,
- 1 Commissaire Technique délégué et 1 adjoint,
- les chronométreurs délégués

Chaque organisateur désignera 1 coordinateur des interventions de dépannage sous les ordres du directeur de course.

1.1.2. les officiels suivant seront désignés par l'Asa organisatrice :

- ***2 Commissaires Techniques (dédiés au Championnat de France Camions) qui seront sous les instructions du Commissaire Technique délégué,***
- ***2 Commissaires Sportifs (dédiés au Championnat de France Camions).***

1.2. HORAIRES

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

1.2.2. Les horaires de l'épreuve seront établis par l'Asa organisatrice en concertation avec le Promoteur et en respect de l'article 7 du présent règlement.

1.2.3. Pour chaque compétition du Championnat de France Camions il y aura des vérifications administratives et techniques, des essais libres (facultatifs), des warm up (facultatifs) des essais qualificatifs, et une ou plusieurs courses. L'ensemble de ses horaires seront en plus d'être spécifiés au règlement particulier apparaitre sur l'horaire officiel de l'épreuve.

1.2.4. Les séances d'essais libres devront avoir lieu après la clôture des vérifications administratives, techniques, le briefing et être chronométrées.

1.2.5. L'ensemble des roulages qui précèdent les vérifications administratives et techniques ne font pas partie de l'épreuve et sont désignés comme "essais privés". Ces essais privés pourront être chronométrés dans le seul et unique but de tester les systèmes de chronométrage et ne feront en aucun cas l'objet d'un classement. Cependant ils doivent se dérouler en conformité avec les RTS circuit.

1.2.6. Sauf format d'épreuve exceptionnel, les horaires des vérifications administratives et techniques commenceront à J – 1 de l'épreuve et se termineront avant les premiers roulages officiels.

1.2.7. Le parc concurrent sera accessible aux concurrents pour le montage de leur structures le jour précédent le début de l'épreuve à partir de 9h00 du matin. Les horaires détaillés d'ouvertures du paddock seront précisés au règlement particulier de l'épreuve et sur l'horaire officiel de l'épreuve.

1.2.8. Dans une même compétition, les sessions d'essais libres seront espacées si possible au minimum de 50 minutes, de la fin de session au début de la session suivante. Tout horaire différent devra être validé par le Promoteur et en accord avec le Directeur de course.

1.2.9. Dans une même compétition, l'horaire devra comporter si possible un délai minimum de 120 minutes (de fin de session à prégrille) entre les séances qualificatives et les courses, ainsi qu'entre les courses de la même compétition.

Tout horaire différent devra être validé par le Promoteur et en accord avec le Directeur de course.

1.2.10. Lors des épreuves FIA comportant le Championnat de France Camions, l'organisateur devra adapter les horaires des vérifications techniques et administratives au déroulement de cette épreuve.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1 VERIFICATIONS PRELIMINAIRES

1.3.1.1. les vérifications administratives seront réalisées par l'ASA organisatrice. Les vérifications administratives doivent être terminées avant le début de toute activité en piste de la catégorie (baptêmes de piste, essais privés etc…)

1.3.1.2. Les vérifications techniques préliminaires seront opérées et sous la supervision du Commissaire Technique Délégué FFSA lors de chaque compétition du Championnat de France Camions.
Chaque organisateur mettra à sa disposition un box ou un emplacement dédié, d'une surface suffisante pour y permettre l'accès d'un camion, dont il pourra disposer jusqu'à la fin des vérifications finales. Une zone de "stockage" et de "manœuvre" pouvant recevoir 4 camions est à prévoir devant ce box.
Les concurrents devront se rendre avec leur camion à l'emplacement désigné dans le règlement particulier pour les vérifications techniques munis de leur passeport technique FFSA en respectant l'horaire de convocation qui leur aura été transmis.

1.3.1.3. Lors des épreuves FIA comportant le Championnat de France Camions, l'organisateur devra adapter les horaires des vérifications techniques et administratives au déroulement de cette épreuve.

1.3.1.4. Tout retard aux vérifications administratives ou techniques sera sanctionné par une amende de 150 euros qui sera imposée par le Directeur de course ou le Collège des Commissaires Sportifs. Chaque camion vérifié avant de participer à la Compétition doit être présenté aux vérifications nettoyé.

1.3.2. A L'ARRIVEE (CONFORME AU REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS)

A l'issue de chaque séance, un contrôle technique nécessitant le démontage de pièce mécanique pourra avoir lieu.

Il pourra :

- être exigé qu'un camion soit démonté par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
- être demandé à un concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce que le Commissaire Technique Délégué ou le Directeur de Course pourraient juger nécessaire.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. INSCRIPTIONS, ENGAGEMENTS

Toute personne intervenant dans la voie des stands ou sur les camions dans le parc concurrent doit être titulaire, au minimum, d'une licence EIPS.

3.1.1. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT

Seuls les pilotes inscrits au Championnat de France marquent des points.

Les pilotes qui s'inscrivent au Championnat de France Camions s'engagent à participer à la totalité des compétitions inscrites au calendrier dudit championnat.

Chaque concurrent désirant s'inscrire au Championnat de France Camions devra ***adresser à la FFSA, au plus tard le 15 mars de chaque année, un dossier comprenant :***

- ***le bulletin d'inscription au Championnat dûment complété ;***
- un chèque de 450€ correspondant au montant de l'inscription et un chèque de caution de 700 € libellés à l'ordre de la FFSA. Ce montant comprend la mise à disposition d'un appareil de contrôle de la vitesse.
- ***les bulletins d'engagement aux épreuves dûment complétés ;***
- ***un chèque correspondant au montant des droits d'engagement à toutes les épreuves figurant au calendrier du Championnat (250 € x le nombre d'épreuves), libellé à l'ordre du Promoteur.***

Un pilote inscrit au Championnat de France qui ne participe pas à une compétition perdra ses droits d'engagement, sauf cas particulier apprécié par la Commission Championnat de France Camions.

Les pilotes titulaires d'une licence étrangère seront autorisés à comptabiliser des points au classement du Championnat de France Camions ***à la seule condition qu'ils s'acquittent des droits d'inscription au championnat et qu'ils participent à l'intégralité du Championnat de France camions.***

3.1.2. ENGAGEMENT A UNE COMPETITION

3.1.2.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à 250 € par épreuve.

Le véhicule ne pourra pas participer à d'autres compétitions de Championnat ou de Coupe durant l'épreuve sauf accord du Collège des Commissaires Sportifs.

3.1.2.2. La date limite indiquée sur le bulletin d'engagement doit être impérativement respectée.

3.1.2.4. Seront prioritaires les pilotes figurant dans les 20 premiers du classement provisoire du championnat de l'année en cours (pour la première course de la saison, le classement de l'année N-1 sera pris en compte).

3.1.2.5. Les camions supplémentaires devront s'acquitter de l'intégralité des droits d'inscription au Championnat de France, des droits d'engagement majorés à la compétition, de la location du matériel de contrôle de vitesse et du chèque de caution qui y est associé.

3.2. EQUIPAGE

Une épreuve du Championnat de France se déroule avec un ou deux pilotes. Chaque camion ne pourra avoir qu'un seul pilote à bord et un pilote ne pourra conduire qu'un seul camion. Dans le cas de 2 pilotes, ils seront référencés Pilote 1 et Pilote 2.

- Pilote 1 : JOUR 1
- Pilote 2 : JOUR 2
- Essais libres : 1 séance chacun
- Warm up : à effectuer par le pilote du jour
- Essais chronos : 1 séance chacun
- Courses : 2 courses chacun

3.3. LAISSEZ-PASSER

Pour chaque camion engagé le Promoteur délivrera un total de 8 laissez-passer répartis comme suit :

- ***1 laissez-passer pilote***
- ***4 laissez-passer avec accès + parc concurrent + voie des stands+ grille de départ***
- ***3 laissez-passer avec accès parc concurrent + voie des stands***

Le Promoteur pourra, selon les épreuves et à certaines conditions, proposer des laissez-passer supplémentaires uniquement pour la grille de départ afin de participer à la remontée de grille.

ARTICLE 4. VÉHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

4.1.1 Camions de course : Ensembles tracteurs routiers de série à deux essieux rigides, tels que définis à l'Article 290 de l'Annexe J.

4.1.2. Chaque conducteur ne pourra utiliser qu'un seul véhicule pour les essais et la course d'une même épreuve. Il ne sera pas possible de changer le châssis.
Seul le pilote engagé à la compétition pourra conduire le véhicule tant pour les essais que pour les courses.

4.1.3. Le passeport technique FFSA est obligatoire. Il devra être présenté lors de chaque compétition.
Chaque concurrent sera tenu de posséder le règlement technique de l'année en vigueur, afférant à son véhicule (Annexe J, article 290, ou règlement camions).

4.1.4. CHANGEMENTS DE MARQUE / MODELE CHANGEMENT DE CAMION ENGAGE :

4.1.4. Changements de marque / modèle - Changement de camion engagé :

En cas de force majeure et après validation de la commission, un concurrent, tout en conservant ses points, peut changer de camion en cours de saison.

Ce changement devra être annoncé auprès du Commissaire Technique Délégué avant le début de la compétition et, après vérifications techniques conformes, transmis au Collège des Commissaires Sportifs pour approbation définitive.

Un concurrent peut aussi engager un autre camion d'une marque et/ou d'un modèle différent. Dans ce cas, un nouveau bulletin d'engagement devra être envoyé à la FFSA accompagné des droits d'engagement correspondants.

4.2. CARBURANT

L'utilisation d'un carburant 100 % renouvelable est obligatoire (Cf Article 290. FFSA Règlement technique Camions Circuit).

Toute manipulation de carburant devra être faite en conformité avec l'article 3.7.1.1 du règlement Technique 290.

4.3. PNEUMATIQUES

Les pneus rechapés sont interdits tant à l'avant qu'à l'arrière pour toutes les compétitions du Championnat de France Camions.

Le texte réglementant les pneumatiques sera au choix de la FFSA

Tout traitement chimique et/ou mécanique est interdit.

La sculpture et le profil d'origine du pneu ne pourront être ni modifiés ni retaillés.

Les pilotes devront utiliser des pneus approuvés par la FFSA

Ces pneumatiques sont sous le contrôle du délégué technique de la FFSA

La liste des pneus de référence à utiliser lors du Championnat de France ainsi que leurs spécificités et les distributeurs officiellement reconnus, auprès desquels les pneus devront être récupérés sera publiée par la FIA (Art : 9.1 du règlement sportif de la FIA).

4.4. EQUIPEMENTS

4.4.1 CHRONOMETRAGE

L'utilisation d'un transpondeur reconnu par le prestataire en charge du chronométrage est obligatoire.

Les concurrents sont responsables :

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

4.4.2 TELEMETRIE – TRANSMISSION

4.4.2.1. Ordinateur

Un ordinateur portable (PC) servant à acquérir des données pourra se trouver à bord du camion pendant les séances d'essais libres et le warm up uniquement.

Son utilisation pendant les essais chronométrés et les courses sera strictement interdite que ce soit en prise directe, en bluetooth ou en wifi.

4.4.2.2. Radio

1 radio avec la fréquence Direction de Course sera distribuée pour chaque camion engagé.
L'écoute de la radio de la Direction de Course est obligatoire pour tous les concurrents.
Sauf instruction contraire, de 15 minutes avant que les camions accèdent à la pré-grille et jusqu'à 15 minutes après la fin du parc fermé, la fréquence radio sera active.
Chaque concurrent devra désigner une personne dédiée à l'écoute de la radio de la Direction de Course pendant les périodes décrites ci-dessus. Cette personne sera responsable de transmettre immédiatement aux pilotes les consignes de sécurité données par le Directeur de Course.
Sur rapport du Directeur de Course et/ou décisions des commissaires sportifs, le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la radio de la Direction de Course peut être considéré comme une violation de l'Article 12.2.1.i du Code Sportif International.
Le non-respect des instructions données par l'intermédiaire de la radio de la Direction de Course pourra être pénalisé immédiatement par le Directeur de Course d'un Drive Through ou, selon les circonstances, transmission du rapport au CCS pour d'éventuelles sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

4.4.2.3. Limitation de la vitesse

Tous les concurrents devront être équipés d'un appareil officiel de contrôle de la vitesse mis à disposition par la FFSA. Seul cet équipement fera référence pour attester la vitesse du véhicule.
Les concurrents sont responsables de son bon fonctionnement en permanence.

4.4.2.4. Eclairage

Lors des courses de nuit l'éclairage des camions sera renforcé. Il devra être conforme à l'art. du règlement technique.

4.3. NUMEROS DE COURSE

Les numéros de 1 à 10 seront attribués, s'ils le souhaitent, aux 10 premiers pilotes classés au championnat de l'année précédente.
Ces numéros seront attribués pour toute la saison. Un numéro restant vacant ne pourra pas être réaffecté.
Les numéros de compétition seront conformes aux dimensions et caractéristiques ci-dessous :

- fond blanc de 450 mm x 330 mm
- chiffres noirs
- épaisseur du trait 40 mm

Ils seront apposés des deux côtés de la cabine au-dessus du niveau du passage de roue avant.
Un emplacement publicitaire de 450 mm x 150 mm pourra être réservé à la FFSA au-dessus ou au-dessous de chaque numéro de course placé sur le côté du camion.

Deux autres numéros de couleur blanche (hauteur de 25 cm minimum – épaisseur du trait de 5 cm minimum), seront placés :

- Un sur le pare-brise, côté opposé au conducteur.
- Un à l'arrière de la cabine (fond blanc et numéro noir si peu visible).

4.5. EQUIPEMENTS DE SECURITE

Equipements obligatoires : voir tableau des équipements de sécurité camions

4.5.1. CAMERAS EMBARQUEES

Tout véhicule engagé au Championnat de France Camions devra être équipé de caméras embarquées.

- Pour des raisons de sécurité, une caméra de recul est obligatoire sur les camions. Celle-ci devra être activée depuis le poste de pilotage dans la cabine.
  Cette caméra, au même titre que celle positionnée à l'intérieur, devra obligatoirement enregistrer chaque séance qui compose le week-end de compétition.

- Les deux caméras seront positionnées de la sorte :
  - une à l'intérieur de la cabine,
  - une autre à l'extérieur de la cabine,

  fixées de manière sécurisée, dirigées :
  - L'une de façon à filmer le volant et la route de course au travers du pare-brise ;
  - l'autre de façon à filmer en même temps l'arrière de la route de course et la moitié arrière de l'empattement du camion

  Pendant toute la durée de la compétition. La position exacte de ces caméras sera définie par le commissaire technique (voir article 3.22 du règlement technique Camion).

  Ces deux caméras ont pour fonction l'enregistrement afin de servir d'analyses aux officiels. Les images de ces caméras "de contrôle" seront à la disposition des officiels de l'épreuve. Ces derniers pourront visionner les images sur simple demande, ou à la suite d'une réclamation de la part d'un concurrent. Ceci permettra de considérer les actions en piste afin de pouvoir, le cas échéant, exploiter ses images pour traiter d'éventuels incidents.
  Seuls les officiels de l'épreuve peuvent avoir accès à ces images sur simple demande exprimée dans les 2 heures qui suivent la fin de la course.
  Dans le cas où le concurrent se trouverait dans l'impossibilité de mettre à la disposition du Collège des Commissaires Sportifs les images requises, ce fait sera considéré comme aggravant dans le traitement de l'évènement ayant justifié la demande des images.
  La caméra devra être en état de fonctionnement pendant toute la durée de la compétition. Si le concurrent venait à manquer à une de ces obligations, son véhicule fera l'objet d'une non-conformité technique qui sera sanctionnée à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la compétition.

Tout prélèvement et lecture d'une carte mémoire de caméra embarquée devront être effectués en présence du pilote ou de son représentant et d'un officiel du championnat. Toutes manipulations pour la lecture des vidéos pourront être réalisées par le Directeur de Course, et/ou les Commissaires Sportifs.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les prescriptions générales sont applicables avec les modifications suivantes :

- La bande de pare-brise est portée à 20 cm de haut ;
- La publicité sur les numéros de portières est portée à 28 cm de haut.

Le Promoteur pourra fournir un plan de stickage aux concurrents.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.2. ROUTE DE COURSE

6.2.1. La route de course est matérialisée soit par des bordures, soit par des bandes de peinture.
Des marqueurs amovibles pourront être mis en place pour renforcer la matérialisation de la route de course sans en altérer l'homologation de la piste

6.2.2. Seule la route de course doit être utilisée par les pilotes pendant tout le déroulement des courses et des essais.
A aucun moment, aucune des roues des camions ne doit franchir les bordures (vibreurs), ou les bandes de peinture dans le cas d'absence de bordures (vibreurs).

Toute infraction à cette règle constitue un non-respect de la route de course prévu à l'article 8.2 du Règlement Standard des Circuits Asphalte.
L'usage des bas-côtés, même s'ils sont carrossables, est strictement interdit, hors cas de force majeure.

6.2.11. MARQUEURS DE PISTE

Les limites de la piste pourront être renforcées par des marqueurs amovibles.
Les marqueurs devront être similaires à ceux utilisés en courses FIA ETRC ou bien définis avec le coordinateur FFSA.

6.5. PARCS CONCURRENTS

6.5.1. GENERALITES

6.5.1.3. Les concurrents devront se conformer au règlement de police du circuit et notamment l'utilisation des sanitaires, des prises de courant ou d'eau, la circulation dans le parc, le respect des riverains pour ce qui concerne la mise en route des moteurs en dehors des heures prescrites. Dès la fin des vérifications techniques, tout camion vérifié ne peut quitter les installations du circuit sans un accord exprès du Directeur de Course.
Toute utilisation non appropriée des camions de course dans les paddocks est STRICTEMENT interdite

6.5.4. AUVENTS, TENTES ET ESPACES COMMERCIAUX

Il sera attribué un espace maximum de 200m2 par camion de course répartis en 10 m de façade x 20 m de profondeur. Les espaces seront attribués à l'avance au concurrent. Si possible, sur certains évènements, des espaces supplémentaires pourront être achetés par le concurrent auprès du Promoteur.
Les concurrents devront en faire la demande par écrit à l'avance auprès du Promoteur.
Les concurrents devront laisser leur structure ouverte durant les heures de visite du paddock par le public.
A ce titre, l'organisateur pourra indiquer l'heure à laquelle les structures pourront être démontées.
Dans chaque structure, un extincteur de 6 kg poudre minimum est obligatoire et doit être opérationnel à tous moments.
Aucun déchet ne doit être laissé sur zone.
Aucun pneumatique ne doit être laissé sur zone.
Aucun amarrage au sol par enfoncement de piquets ou autres objets n'est autorisé.
Des bacs de récupération de liquides devront être disposés sous les véhicules pour éviter toute pollution des sols.
Chaque infraction constatée sera passible d'une amende infligée par le collège des CS.

6.5.5. CARAVANES ET MOTOR-HOMES

L'accès des caravanes ou motor-homes pourra être réglementé par le Promoteur.

6.5.6. OPERATIONS COMMERCIALES

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

6.5.7. RESPONSABLE DE LA SECURITE

Un responsable de la sécurité dans le parc concurrents sera nommé par chaque équipe afin d'assurer la sécurité autour de la structure de l'équipe, pour aider à la manœuvre du camion lors de son entrée et sa sortie de la structure et du parc lorsque celui-ci se rend aux vérifications et en prégrille. Si l'usage d'une « sucette » est recommandée afin d'aider la visibilité du pilote, le préposé à la sécurité devra porter systématiquement un gilet à haute visibilité avec le numéro du camion inscrit devant et au dos du gilet.

Le non-respect de cette règle entrainera les sanctions suivantes :

- ***1ère fois : réprimande/ avertissement***
- ***2ème fois : amende de 150€***
- ***Pour toutes les autres fois supplémentaires les sanctions seront doublées.***

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COMPETITION *(HORS COMPETITIONS FIA)*

Le format de chaque compétition est défini par le présent règlement. Dans la mesure du possible l'organisateur devra respecter le format suivant :

- J-2 installation des concurrents
- J-1 vérifications administratives et techniques - roulages privés – opérations commerciales gérées par le Promoteur – briefing des pilotes et team managers
- J1 essais libres- essais qualificatifs- courses 1 et 2
- J2 warm up – essais qualificatifs – courses 3 et 4

L'organisateur a la possibilité d'organiser une compétition annexe dans le cadre de son épreuve (slalom, gymkhana et/ou mécanique). Dans ce cas, le règlement de ce ou ces compétitions devra figurer au règlement particulier de l'épreuve.
Si le format type de la compétition ne peut pas être respecté, l'organisateur devra s'accorder sur un format différent avec le Promoteur et le Directeur de Course, tout en respectant au mieux le format des horaires définis de le présent règlement en article 1.

7.1. ESSAIS

Essais libres chronométrés

60 minutes d'essais libres GRATUITS réparties en 2 ou 3 séances, la première pouvant avoir lieu au plus tôt la veille des essais chronométrés si des essais privés n'ont pas eu lieu le jour précédant le début de la compétition.
Ou 2 séances de 20 minutes d'essais libres GRATUITS si des essais privés ont eu lieu le jour précédent ou le jour du début de la compétition.

Warm Up chronométrés

- Jour 1, un warm up de 15 minutes sera organisé avant la séance d'essais qualificatifs si tous les essais libres se sont déroulés la veille.
- Jour 2, un warm up de 15 minutes sera organisé avant la séance d'essais qualificatifs.

Essais qualificatifs et Super Pole

Deux séances de 20 minutes :

- une le 1er jour, pour définir la grille de la course 1
- une le 2ème jour pour définir la grille de la course 3

Immédiatement après la séance d'essais qualificatifs, les 10 camions les plus rapides seront dirigés vers la voie des stands où les conditions de Parc Fermé s'appliqueront jusqu'au début de la « Super Pole » 5 minutes plus tard.
Pendant ces 5 mn sous régime de Parc Fermé, il est autorisé d'ajuster la pression des pneus.

- Deux séances de 10 minutes appelées « Super Pole »
  - une le jour 1 pour les 10 camions ayant réalisé les meilleurs temps lors de la première séance d'essais chronométrés qui servira à déterminer les 10 premières places de la grille de départ de la Course 1
  - une le jour 2 pour les 10 camions ayant réalisé les meilleurs temps lors de la deuxième séance d'essais chronométrés qui servira à déterminer les 10 premières places de la grille de départ de la course 3.

7.1.2. En cas de non-participation aux séances d'essais qualificatifs, après demande auprès du Directeur de Course et avis du Collège des Commissaires Sportifs, les pilotes prioritaires seront automatiquement classés en fond de grille ; les autres pilotes (à partir du 21ème) pourront intégrer la grille sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Seuls les pilotes ayant réalisé un temps inférieur à 110 % (maximum) du meilleur temps des essais chronométrés seront autorisés à prendre le départ de la course.

7.1.4. La grille sera établie en tenant compte de la pole position officielle du circuit et sera de type 2-2 en ligne.

7.1.9. les pilotes autorisés à prendre part aux essais qualificatifs devront être présent en pré-grille 20 minutes avant le début des essais. Une fois la séance commencée il ne sera plus possible d'accéder à la voie des stands sauf autorisation donnée par le Directeur de course. La sortie du parc concurrent pour se rendre en prégrille se fera sous la supervision du membre de l'équipe désigné pour en assurer la sécurité à l'annonce de l'ouverture de l'accès à la prégrille

7.1.11. NEUTRALISATION DES ESSAIS

À la suite d'un incident important nécessitant une intervention sur la piste ou ses abords immédiats, mais ne réclamant toutefois pas l'arrêt des essais par présentation du drapeau rouge, le Directeur de Course pourra déclarer la session sous "Jaune Total" ou "Full Course Yellow".
La procédure suivante sera alors appliquée :

- Un décompte sera annoncé à la radio concurrent ;

A la fin du décompte :

- Les Commissaires de Piste agiteront le drapeau jaune sur la totalité des postes de commissaires du circuit et présenteront des panneaux Full Course Yellow pendant toute la durée de l'intervention.
- Dans la ou les zones concernée(s) par l'incident, seront présentés les doubles drapeaux jaunes agités.

- Si des écrans d'affichage vidéo sont en place, le Directeur de Course fera afficher sur ceux-ci la mention "Jaune Total" ou "Full Course Yellow".
- A partir de cet instant, les pilotes doivent réduire leur allure à un maximum de 70 km/h. Le contrôle sera fait par le chronométrage et par le système de contrôle de la vitesse
- L'accès à la voie des stands et sa sortie restent ouverts.
- Tout temps au tour enregistré après que le signal de "Jaune Total" ou "Full Course Yellow" soit donné ne sera pas pris en considération.
- S'il est prouvé qu'un pilote ne ralentit pas suffisamment pendant cette procédure, une sanction

Pourra être prise par le Collège des Commissaires Sportifs pour non-respect des drapeaux.

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

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

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

7.2. BRIEFING

Voir le Règlement Standard des Circuits « Asphalte » articles 7.2.1 et 7.2.3.

Le briefing est obligatoire pour les pilotes de chaque camion engagé ainsi que son team -manager. Il est recommandé pour la personne en charge des communications radio concurrent.

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

Les pilotes absents au briefing devront assister à un briefing particulier auprès de la Direction de Course. Toute absence pourra entraîner le refus de participation à la compétition.

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

- ***Retour sur les précédentes épreuves / présentation des officiels***
- ***Plan de circulation dans le parc concurrent***
- ***Présentation de la piste et ses particularités***
- ***Procédure début et fin de séances***
- ***Procédure de départ/ cérémonie d'ouverture***
- ***Vitesse au départ***
- ***Procédures de neutralisation des séances et courses***
- ***Mise en parc fermé***
- ***Protocole d'arrivée***
- ***Animations du weekend***
- ***Questions diverses***

7.2.3. À tout moment, un briefing supplémentaire obligatoire pourra être organisé par le Directeur de Course. Toute absence ou retard sera pénalisé conformément aux dispositions de l'article 7.2.1

7.3. COURSES

- Quatre courses de 45 km maximum
  - Deux courses le 1er jour séparées de 2 heures minimum (de fin de séance à l'appel radio de la mise en prégrille), y compris des essais chronométrés.
  - Deux courses le 2ème jour séparées de 2 heures minimum (de fin de séance à l'appel radio de la mise en prégrille, y compris des essais chronométrés.

Dans le cas où le nombre d'engagés est supérieur au nombre maximum de camions autorisés en essais, le format ci-dessous sera appliqué :

- Essais chronométrés
- Suppression de la super pole
- À l'issue des essais chronométrés diviser le plateau en 2 pour la course 1 (course 1A (1, 3, 5, 7… des chronos) /course 1B (2, 4, 6, 8… des chronos) et la course 3 (course 3A/ course 3B).
- Les X premiers de chaque course 1 participeront à la course 2, les x premiers de la course 3 participeront à la course 4, dans la limite du nombre maximum de camions autorisés en course.

7.3.1. DEPART ARRETE

7.3.1.1. Grilles de départ 2-2 en ligne

- Courses 1 et 3
  - La grille de départ sera établie selon les temps réalisés lors de la Super Pole pour les 10 premières places et selon les meilleurs temps réalisés lors des essais chronométrés 1 et 2 pour les places suivantes.
- Course 2
  - La grille de départ sera établie en fonction du classement de la course 1 avec inversion des 6 ou 8 premiers (suivant décision du collège).
- Course 4
  - La grille de départ sera établie en fonction du classement de la course 3 avec inversion des 6 ou 8 premiers (suivant décision du collège).
- La prégrille est de 15' pour toutes les épreuves (sauf précision de la Direction de Course).

7.3.1.4. Procédure de départ

Tous les départs hors cas de force majeur seront des départ lancés
H - 30 minutes Appel radio pour la mise en prégrille
H - 15 minutes Ouverture prégrille et/ou feu vert sortie des stands - tour de reconnaissance
H - 10 minutes Fermeture prégrille – feu rouge sortie de stands
H – 5 minutes Début de la procédure par allumage des 5 feux rouges
H – 3 minutes Evacuation
H – 1 minute Panneau moteur – fin d'évacuation
H - 15 secondes Panneau 15 s
H Départ- du tour de formation

A H-30 minutes du départ du tour de formation le Directeur de course ou le Commissaire technique appellera les camions 1 par 1 dans l'ordre de la grille de départ. Le préposé à la sécurité de chaque équipe aidera le pilote et son camion, à sortir de son parc concurrent, en gérant la circulation des piétons autour de la structure. Le pilote devra porter son équipement intégral pour rejoindre la prégrille au volant de son camion à l'appel de son numéro de course ;

A H - 20 minutes le « PACE TRUCK » camion officiel du championnat prendra la piste pour aller se positionner à l'avant de la grille de départ ;

A H – 15 minutes la pré grille sera ouverte et le feu vert sera allumé à la sortie de la voie des stands. Le responsable de la prégrille fera partir les camions 1 par 1 dans l'ordre de la grille de départ.
Ceux-ci se rangent sur la grille de départ dans l'ordre de départ de la course. Le Directeur de Course peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance mais le passage par la zone des stands n'est pas permis. S'il intervient, il sera considéré comme un arrêt aux stands après le tour de reconnaissance. A la fin du ou des tours de reconnaissances le panneau STOP MOTEUR sera présenté sur la grille. Une voiture médicale d'intervention rapide sera en attente dans la voie des stands et rejoindra la queue du peloton au plus tard à la fermeture de la pré grille ;

A H – 10 minutes du départ du tour de formation la prégrille sera fermée et le feu rouge sera mis en sortie de voie de stands ;

A H – 5 minutes du départ du tour de formation le panneau 5 minutes sera présenté sur la grille de départ et marquera le début de la procédure.
Les mécaniciens, photographes, etc. disposent de ces 5 minutes pour s'occuper des pilotes.
Sur la grille de départ, toute intervention sur les camions est interdite à l'exception de ce qui suit :

- Dépose et repose du volant,
- Utilisation de la radio et des commandes,
- Mesure et ajustement de la pression des pneus,
- Mise en place et retrait des protections contre le soleil ou la pluie,
- Mise en place ou retrait d'adhésif sur la carrosserie et les entrées d'air,
- Connexion et déconnexion d'une batterie d'appoint (art. 4.7.2.3.7.2.)
- Allumage de caméras embarquées

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

- L'ouverture des capots,
- Le réglages des suspensions pour des conditions de pluie

A H – 3 minutes commencera l'évacuation de la grille seul 1 mécanicien est autorisé à rester auprès du pilote et de son camion jusqu'au signal 1 minute ;

A H-1 minute plus aucun travail n'est autorisé sur le camion, le panneau MOTEUR est présenté. Le dernier mécanicien doit évacuer la grille. Le drapeau vert est présenté en fond de grille ;

A H-15 sec tous les camions devront avoir leur moteur allumé ;

A H00 départ du Tour de Formation à l'allumage du feu vert et / ou du drapeau vert ;

7.3.2. DEPART LANCE

Les camions s'élanceront derrière le camion officiel en respectant leur ordre sur la grille de départ. Il sera autorisé la chauffe des pneumatiques dans la mesure ou les camions ne se gênent pas les uns les autres.
A environ 500 mètres de la ligne de départ et dans une ligne droite permettant à tout le peloton de voir le camion officiel, celui-ci stabilisera sa vitesse, et il sera annoncé à la radio la mise en formation 2x2. Dès

cet instant, les pilotes devront se positionner en respectant leur positionnement sur la grille de départ et en file indienne en 2 lignes parallèles ;
Les changements de trajectoire y compris pour chauffer les pneus sont alors rigoureusement interdits. Toute infraction sera passible d'une pénalité.
Le camion officiel éteindra ses feux orange ce qui annoncera qu'il se retirera à la fin du tour de formation.
Les camions continueront seuls à la suite du camion en pole position à une vitesse recommandée comprise entre 50 km/h minimum et 90 km/h maximum sauf indication contraire du DC.
Tout écart par rapport aux vitesses prescrites avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de Drive Through ou en temps ;
Le feu rouge sera allumé pendant le tour de formation.
Les camions devront se présenter en 2 lignes parallèles identiques à leur mise en grille, ils pourront prendre pour repère les lignes repères de la grille de départ pour rouler au travers en utilisant toute la largeur de la piste.
Aucun camion ne pourra en dépasser un autre avant que le signal de départ (feu rouge éteint) ne soit donné et avoir franchis la ligne de départ.

CAS PARTICULIERS
En cas de problème pendant la procédure de départ ou le tour de formation, le préposé à la radio en lien avec la Direction de Course devra le notifier le plus rapidement possible au Directeur de Course.

Retard en prégrille

Tout retard en prégrille devra être notifié par radio au Directeur de Course. Dans le cas où le pilote se présente en pré grille après la fermeture de celle-ci, il sera autorisé à prendre le départ depuis la voie des stands après le départ de la course et le passage du peloton sur la ligne SC2.

Arrêt pendant le tour de reconnaissance

Si un camion s'arrête lors du tour de reconnaissance et qu'il peut repartir, il est autorisé à rejoindre sa place sur la grille de départ. S'il ne peut pas repartir il sera évacué et considéré comme ayant abandonné.

Départ retardé

Pour toute raison nécessitant de retarder le départ, le Directeur de Course pourra suspendre la procédure de départ en l'annonçant à la radio concurrent et en faisant présenter sur la grille de départ le panneau départ retardé.
L'interruption sera la plus courte possible. La reprise de la procédure sera annoncée par le panneau 3 minutes.
En fonction du retard accumulé le Directeur de Course pourra ou non réduire la durée de la course.

Départ du tour de formation

Les camions doivent rester en formation sans créer un espace de plus de 3 camions avec celui de devant. Si un véhicule reste bloqué sur la grille lors du départ du tour de formation, les autres camion sont autorisés à le dépasser.
Le camion retardé en quittant la grille pourra récupérer sa place dans le peloton s'il est capable de le faire avant la mise en formation en ligne annoncée par le Directeur de course. Le cas contraire il devra prendre le départ de la course à l'arrière du peloton. Le vide laissé par le camion retardé devra être respecté et ne pas être comblé par un autre camion.

Si plusieurs camions sont affectés ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre dans lequel ils sont partis.

Incident au départ

Si un problème se produit lorsque les camions atteignent la ligne à la fin du tour de formation, les feux restent rouges et les feux clignotants jaunes sont allumés. Dans la mesure du possible le Pace truck restera en piste avec ces feux orange allumés. Tous les postes d'observation déploieront des drapeaux jaunes. Les camions, sous la direction du camion en pole position ou du Pace Truck, effectuent un autre tour de formation complet. Si le départ ne peut être donné au passage suivant de la ligne de départ, ils seront rejoints à leur tête par le camion Pace Truck et entameront un nouveau tour de formation. Le décompte du temps de course commencera lorsque que la voiture en pole position franchira la ligne de départ à l'issue du premier tour de formation.

Arrêt de la course et nouveau départ

En cas d'incidents au départ, d'obstruction partielle ou totale de la piste le Directeur de course suspendra la course en déployant la procédure de drapeau rouge. A cet instant les camions doivent immédiatement ralentir à maximum 70 km/h et ne plus se dépasser.
Les camions s'arrêteront à la ligne de drapeau rouge définie dans le briefing du directeur de course ; attendrons les instructions données par le Directeur de course via la radio concurrent. Ils resteront à bord de leur camion sauf indication contraire. Les commissaires techniques iront vérifier l'état des camions et pourront ordonner aux camions nécessitant des réparations de rentrer dans la voie des stands pour faire effectuer les réparations par leur équipe. Les camions de retour dans la voie des stands ne pourront reprendre le départ de la course qu'une seule fois que le nouveau départ aura été donné et que le peloton aura passé la ligne SC2. Si un ou plusieurs camion rentrent dans la voie des stands ils iront se positionner dans la voie de circulation en sortie de voie des stands dès que leurs réparations seront terminées et après contrôle du Commissaire Technique.
Si l'arrêt de la course intervient moins de 2 tours après le premier départ, le classement pour reprendre la course sera la grille initiale.
Sur décision du directeur de course le nouveau départ pourra être donné sous procédure safety car.

Le ou les pilotes responsables du drapeau rouge ne seront pas autorisés à reprendre le départ.

7.3.3. SAFETY-CAR

7.3.3.1 Procédure pour donner un départ

Sur décision du Directeur de Course la procédure sera déployée pour donner le départ d'une course. En fonction des conditions, le Pace Truck avec ses feux orange allumés pourra servir de « Safety- Car » sinon le Safety Car de l'organisateur fera effet. Lorsque la procédure sera déployée tous les postes de commissaires présenteront les panneaux SC avec leur drapeaux jaunes agités. Les feux jaunes clignotants seront allumés sur le portique des feux de départ. Lorsque le Safety car commencera à rouler, les camions quitteront la grille de départ en file indienne et non deux par deux en respectant l'ordre de la grille. Il n'y aura aucun tour de formation et le décompte du temps de course commencera lorsque le Safety car quittera la grille de départ. La fin de la procédure sera conforme à la règle de l'article 7.3.3.1 du règlement standard des circuits.
Dans le cas d'un nouveau départ de course après une procédure de drapeau rouge le pace truck ou le Safety car sera positionné à l'avant de la grille. Les camions après avoir été vérifiés par les commissaires

techniques, iront se positionner en ligne les uns derrière les autres derrière le Safety car. La course reprendra au moment où le Pace truck ou le Safety car avec ses feux orange allumés quittera la grille de départ la procédure sera comme détaillée ci-dessus.

7.3.3.2 Procédure pour neutraliser la course

Pour permettre aux commissaires de piste de travailler en toute sécurité pendant la course, le Directeur de course pourra déployer la procédure safety car.
Le message safety car sera affiché aux écrans de chronométrage et le déploiement de la procédure sera annoncée à la radio concurrent. A tous les postes de commissaires seront déployés les drapeaux jaunes et les panneaux SC. Des doubles drapeaux jaunes seront agités à l'endroit du ou des incidents.
Tous les camions devront ralentir et se ranger en file indienne derrière le Leader de la course.
Le leader de la course fera office de Safety car il devra rouler à 70 km/h. Tous les camions devront suivre les instructions qui seront données à la radio concurrent.
Un fois que les conditions le permettront la fin de la procédure safety car pourra être annoncée. Lorsque les camions atteindront l'emplacement désigné par le Directeur de course dans son briefing le message « fin de safety car dans ce tour » sera affiché aux écrans de chronométrage et le message annonçant la fin de la procédure sera donné via la radio concurrent. Tous les postes de commissaires retireront leurs drapeaux jaunes et garderont uniquement le panneau SC. Le leader pourra uniquement à partir de cet instant accélérer et tous les camions pourront accélérer sans se dépasser et sans créer d'espaces dans le peloton. Lorsque le peloton franchira la ligne SC1 les postes de commissaires retireront les panneaux et le drapeau vert sera présenté sur la ligne de relance. Les camions pourront se dépasser uniquement après avoir franchis la ligne de relance.

7.3.6. HANDICAP

A l'issue de chaque épreuve, les 3 premiers pilotes figurant au classement du Championnat de France Camions se verront attribuer un handicap sous la forme de l'adjonction d'une bride de 63 mm (au lieu de 65 mm).
Le handicap est affecté au pilote, pour les essais et la course du week-end suivant auxquels il participe.

ARTICLE 8. PENALITES

En plus des pénalités mentionnées dans le règlement standard des circuits asphalte viennent s'ajouter :

8.8 FUMEE

A aucun moment, que ce soit dans le parc concurrent, sur les voies d'accès à la piste ou sur la prégrille, le camion ne doit émettre de la fumée.
Dans le parc concurrent, les voies d'accès à la piste ou la prégrille tout rapport de camion émettant exagérément de la fumée sera transmis au collège des commissaires sportifs et des pénalités et amendes seront appliquées cf tableau art. 8. Si récidive la pénalité pourra aller jusqu'à l'exclusion de la compétition.
Sur la piste tout camion émettant exagérément de la fumée sera, sur recommandation du Délégué Technique, pénalisé de la façon suivante :

- Tout camion jugé, par un/des juge(s) de fait désigné(s), émettant de la fumée visible à tout moment pendant une compétition recevra le drapeau noir avec un rond orange accompagné du panneau Fumée/Smoke. La décision finale d'afficher le drapeau incombera au seul Directeur de Course.

Si un pilote est arrêté à cause de la fumée qu'il produit :

- Pendant les essais, les temps réalisés jusque-là seront annulés ;
- Pendant une course, il sera autorisé à prendre un nouveau départ, après réglages, une seule fois ; s'il

est arrêté une seconde fois, aucun nouveau départ ne sera autorisé.

Ces décisions seront sans appel. Le présent article ne pourra être invoqué par les concurrents comme motif de protestation. Néanmoins, à tout moment de la saison, la FFSA se réserve le droit d'imposer un dispositif et une méthodologie particulière pour contrôler les émissions de fumée.

8.9 LIMITATION DE VITESSE

8.9.1 SUR LA PISTE

Pour toutes les séances, la vitesse des véhicules est limitée à un maximum de 160 km/h (sans tolérance – vitesse mesurée par le système validé par la FFSA).

a) Tout pilote dont le véhicule dépasse 160 km/h au-delà de 1 secondes ou 10 impulsions GPS sera considéré comme ayant commis une infraction et sera pénalisé comme suit :

- Pendant les séances d'essais libres, tout pilote dépassant la vitesse maximale autorisée (160 km/h) pourra se voir infliger une amende pouvant aller jusqu'à 1000 € et ceci quelle que soit la durée du dépassement si ce dernier est jugé volontaire.
- Pendant les séances d'essais qualificatifs : les temps obtenus pendant ces séances seront annulés. La position de départ sera la dernière, s'il y a suffisamment de places sur la grille. Sinon, le pilote sera considéré comme non-qualifié.
- Pendant la super pole : les temps obtenus lors de cette dernière seront annulés et le pilote partira donc dernier des pilotes ayant participé à cette super pole (ceci afin de ne pas pénaliser la première partie des qualifications).
- Pendant une course :
    - Dès la 1ère infraction :
        - Dépassement de la vitesse autorisée au-delà de 1 secondes jusqu'à 2 secondes inclus : 10 secondes ajoutées au temps de course du pilote.
        - Dépassement de la vitesse autorisée pendant une période de 2 secondes jusqu'à 3 secondes inclus : 20 secondes ajoutées au temps de course du pilote.
        - Dépassement de la vitesse autorisée pendant une période de 3 secondes jusqu'à 4 secondes inclus : 30 secondes ajoutées au temps de course du pilote.
    - Dépassement de la vitesse autorisée pendant une période supérieure à 4 secondes : disqualification du pilote. A partir de la deuxième infraction, les temps de pénalités seront ajoutés aux précédents.
    - Dès la troisième infraction, le pilote sera disqualifié.

Ces pénalités automatiques sont appliquées par le Directeur d'Epreuve sur la base du rapport transmis par le Délégué Technique.

b) Tout pilote dont le véhicule excède 170 km/h pendant les séances (essais libres essais qualificatifs ou pendant une course) sera disqualifié à sa première infraction quelle que soit la durée de l'infraction. La pénalité en cas de dépassement de cette vitesse pendant les séance sera une amende de 1000€.

8.9.2 DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse des véhicules dans la voie des stands est limitée à ***50*** km/h maximum.
Des contrôles seront effectués au moyen de matériel fourni par l'organisateur.
Pénalité en cas d'infraction :

- ***50 € par km/h supplémentaire.***

8.9.3 VITESSE AU DEPART - FAUX DEPARTS

La vitesse de départ, jusqu'à ce que le feu vert soit allumé, sera précisée lors du briefing pilote. Elle sera comprise entre 50 et 90 km/h. Tout concurrent dépassant cette limite avant que le feu vert ne soit allumé se verra infliger une pénalité de passage par la voie des stands ou pénalités en temps équivalente.

Pour un pilote jugé avoir pris le départ trop tôt, avoir dépassé un camion avant la ligne de départ ou ne pas avoir gardé sa place sur la grille comme exigé. Pénalité en temps de +15 secondes ajoutées au temps de course

8.10 MARQUEURS DE PISTE ET ROUTE DE COURSE

Pour un pilote jugé avoir touché un marqueur désigné ou avoir obtenu un avantage en coupant un virage ou en quittant régulièrement la piste, la pénalité sera signalée par un drapeau d'avertissement (noir et blanc).
Pendant les essais, le(s) temps réalisé(s) au cours du(des) tour(s) pendant lequel(lesquels) l'infraction a eu lieu sera(ont) annulé(s). Si, à la suite de l'avertissement, une deuxième infraction se produit, la même pénalité sera appliquée avec une pénalité de passage par la voie des stands.

Pendant une course, le barème ci-dessous sera appliqué :

- ***1ère infraction : 1er avertissement drapeau noir et blanc***
- ***2ème infraction : drapeau noir et blanc***
- ***3ème infraction : Drive through ou en temps***
  Une pénalité de passage par la voie des stands (Drive through) pour une troisième infraction sauf lorsque la 3ème infraction se produit au cours des trois derniers tours. Dans ce cas, une pénalité en temps sera appliquée.

Pour le non-respect de la route de course avec avantage ou gain de place si l'avantage ou le gain de place n'est pas restitué immédiatement, la pénalité sera considérée en fonction de l'avantage obtenu. Elle pourra être de +15 secondes ajoutées au temps de course à une pénalité de passage par la voie des stands.

INFRACTIONS AVANT LE DEBUT DE L'EPREUVE	
Retard / Absence aux vérifications administratives et techniques	***Amende de 150€, à chaque cas de récidive amende doublée***
Retard / Absence au briefing pilote – team manager	***Amende de 150€, à chaque cas de récidive amande doublé***
Non-respect des consignes et de la sécurité dans le parc concurrent	- ***1ère fois réprimande/ avertissement*** - ***2nde fois amende de 150€*** - ***Pour toutes les autres fois supplémentaire les sanctions seront doublées***
Fumée sur le parc concurrent, les voies d'accès à la piste et la prégrille	- ***Amende de 300€*** - ***Amende de 500€ + départ fond de grille*** - ***Disqualification de la compétition***

INFRACTION	ESSAIS LIBRES	ESSAIS QUALIFICATIFS	COURSE
Ces sanctions peuvent être accentuées selon la gravité de l'infraction			
Non-respect des drapeaux	Stop & Go Amendes	Stop & Go Annulation du ou des meilleurs temps de la séance	Drive through (ou en temps)
Conduite anti – sportive	Stop & Go	Stop & Go Annulation du ou des meilleurs temps de la séance	+ 15 sec au temps de course Drive through (ou en temps) Stop and go (ou en temps) Drapeau noir. Possibilités de sanctions auprès de la FFSA
Non-respect des consignes et de la sécurité dans le parc concurrent	- 1ère fois réprimande/ avertissement - 2nde fois amende de 150€ - Pour toutes les autres fois supplémentaire les sanctions seront doublées		
Non-respect des consignes et de la sécurité dans la voie des stands et aire de signalisation	Amendes Stop & Go	Annulation du meilleur temps Stop and go	Drive through (ou en temps) Stop and go (ou en temps) Drapeau noir
Non-respect de la route de course / marqueurs de piste	Annulation du temps du tour concerné Drapeau Avertissement Stop and go	Annulation du temps du tour concerné Annulation du meilleure temps de la séance Annulation du deuxième meilleur temps de la séance etc…	
Non-respect de la route de course répété / ou avec avantage / gain de place			1ère fois : + 15 secondes + drapeau Avertissement 2ème fois : Drive through (ou pénalité en temps) Si gain de place obligation de rendre la place ou Drive through (ou pénalité en temps)
Non-respect de la procédure de départ			Drive through
Non-respect de la vitesse au départ			Drive through
Dépassement avant la ligne de départ			+ 15 secondes
Responsable du drapeau rouge	Drapeau noir	Drapeau noir	Drapeau noir Recul de 3 places pour la prochaine course
Fumée	Drapeau noir et orange + Fumée Annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au retour du camion dans la voie des stands pour réglage	Drapeau Noir et orange + Fumée Annulation des temps depuis le début de la séance jusqu'au retour du camion dans la voie des stands pour réglage	1ère fois drapeau noir et orange + fumée obligation de rentrer dans les stands 2ème fois Drapeau noir
Absence au podium ou cérémonie / tenue non-conforme	150€ d'amende		
Attitude non-correcte au podium ou cérémonie	300€ d'amende / disqualification / demande de sanction disciplinaires auprès de la FFSA		

Les pénalités non effectuées pendant la séance concernée seront, sur rapport du Directeur de Course au Collège des Commissaires Sportifs, cumulées et ajoutées à la séance suivante (essais ou course).

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Est considéré comme participant à la compétition, tout pilote figurant sur la liste des autorisés aux essais et ayant été chronométré.

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Seuls les pilotes inscrits au Championnat de France marquent des points.

9.1.1. CLASSEMENT PILOTES

Des points seront attribués aux pilotes participant à la compétition selon le barème suivant :

A chaque course

Courses 1 et 3		Courses 2 et 4	
1er	50 points	1er	20 points
2ème	42 points	2ème	19 points
3ème	36 points	3ème	18 points
4ème	33 points	4ème	17 points
5ème	30 points	5ème	16 points
6ème	27 points	6ème	15 points
7ème	24 points	7ème	14 points
8ème	22 points	8ème	13 points
9ème	20 points	9ème	12 points
10ème	18 points	10ème	11point
11ème	16 points	11ème	10 points
12ème	14 points	12ème	9 points
13ème	12 points	13ème	8 points
14ème	10 points	14ème	7 points
15ème	8 points	15ème	6 points
16ème	6 points	16ème	5 points
17ème	4 points	17ème	4 points
18ème	3 points	18ème	3 points
19ème	2 points	19ème	2 points
20ème	1 point	20ème	1 point

Dans les compétitions françaises comptant pour le Championnat d'Europe, si des compétitions spécifiques au Championnat de France ne peuvent être organisées, dans chaque course il sera extrait un classement des pilotes inscrits au Championnat de France pour l'attribution des points.

9.2. POINTS DE BONUS

- 5 points seront attribués aux pilotes figurant sur la liste des admis à prendre part aux essais.

Si des épreuves annexes sont prévues au règlement particulier de l'épreuve :

- 1 point sera attribué aux pilotes qui participent à l'épreuve de gymkhana.
- 1 point sera attribué aux pilotes qui participent à l'épreuve de mécanique.

Ces points seront acquis définitivement par le pilote et ne pourront être décomptées, sauf en cas de disqualification.

9.3. PODIUM

Une cérémonie de podium doit être organisée à l'issue de chaque course pour les trois premiers.
Une tenue correcte des participants à ces podiums sera exigée.
La présence des pilotes est obligatoire. En cas d'absence injustifiée, une amende de 150 € sera infligée au pilote absent par le collège des commissaires sportifs.
En cas d'attitude non-correcte lors du podium ou de la cérémonie une amende de 300€ sera infligée au concurrent concerné, suivant la gravité, la pénalité pourra aller jusqu'à la disqualification du pilote et les personnes concernées pourront être convoquées en commission de discipline de la FFSA.
(Pour rappel le pilote lorsque qu'il n'y a pas de licence concurrent est responsable de tous les membres de son équipe.)

9.4. CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT

9.4.1. Chaque pilote totalisera les points obtenus dans les courses inscrites au calendrier et dont les résultats auront été définitivement homologués

Le classement final du Championnat de France Camions sera établi en tenant compte de tous les résultats y compris les points de bonus.

- Sera déclaré Champion de France des Camions, le pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points.
- Sera déclarée Championne de France des Camions, la pilote féminine ayant totalisé le plus grand nombre de points. Ce titre ne pourra être décerné que si un minimum de 3 pilotes féminines sont inscrites au championnat et sous réserve qu'elles aient participé à au moins 2 épreuves dudit championnat.
- Sera déclaré Champion de France Junior des Camions, le pilote Junior ayant totalisé le plus grand nombre de points.
    - ⇨ Pour être Junior les pilotes doivent être nés après le 31 décembre **1995**.

9.4.2. A l'issue de la saison, si 50 % des compétitions prévues au calendrier n'ont pas été disputés, la FFSA pourra ne pas attribuer le titre.

9.4.3. Les pilotes absents lors de la remise des prix du championnat organisée par le Promoteur lors de la dernière épreuve de la saison, perdront leur prix.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant et/ou la nature des prix distribués est laissé à la discrétion des organisateurs.
Si l'organisateur le prévoit, la répartition des prix devra figurer au règlement particulier.

EPREUVE GYMKHANA

1 - Véhicules admis

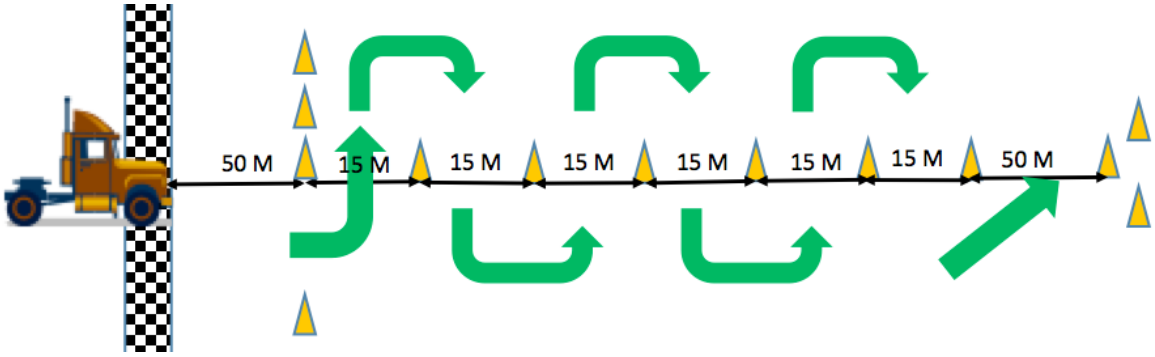
- Les camions de courses conformes au règlement technique camions de la FFSA ou de la FIA de l'année en cours.
- Les tracteurs de série des teams dans le cas où le camion de course n'est pas utilisable au moment de l'épreuve.
- Le Pace Truck officiel de l'épreuve pour une mise en avant du partenaire de l'organisateur.

2 – Formule de l'épreuve

Cette épreuve est réservée aux pilotes participant au challenge "grand prix" du week-end. (Cumul des différentes épreuves qui donne droit à un trophée spécial délivré par l'organisateur).
Les véhicules sont disposés sur la pré-grille de départ, les uns derrière les autres, sur une file. Une ligne de départ et une ligne d'arrivée seront matérialisées au sol spécifiquement pour cette épreuve.
Le parcours est matérialisé en suivant les instructions du schéma officiel (annexe 1 de ce règlement).
Le nombre de cônes peut varier afin de s'adapter à la configuration du circuit.

- Le signal de départ sera donné au feu vert ou bien au drapeau vert.
- Le tracteur doit réaliser le parcours entre les cônes sans toucher ces derniers et ceci en un minimum de temps.
- Le chronomètre s'arrête au moment où le tracteur vient toucher le cône disposé sur la ligne d'arrivée. Si le camion vient percuter un des 2 cônes disposés derrière cette ligne (ou bien les deux), le camion sera retiré du classement du gymkhana.
- Sur le parcours, chaque cône déplacé ou bien renversé entrainera une pénalité de 2 secondes.
- Au-delà de 5 cônes déplacés ou bien renversés, le camion sera retiré du classement du gymkhana.
- Toute erreur de parcours entrainera l'annulation du temps.

Schéma officiel :



3 – Classement de l'épreuve

L'échelle des temps obtenus donnera l'ordre du classement éventuellement additionné des pénalités.

- 1er temps ..... 10 points
- 2ème temps ..... 09 points
- 3ème temps ..... 08 points
- Etc…

EPREUVE MECANIQUE

1 – Véhicules admis

- Les camions de courses conformes au règlement technique camions de la FFSA ou de la FIA de l'année en cours.
- Les tracteurs de série des teams dans le cas où le camion de course n'est pas utilisable au moment de l'épreuve.
- Le Pace Truck officiel de l'épreuve pour une mise en avant du partenaire de l'organisateur.

2 – Formule de l'épreuve

Cette épreuve est réservée aux mécaniciens des concurrents engagés au challenge "grand prix" du week-end (Cumul des différentes épreuves qui donne droit à un trophée spécial délivré par l'organisateur) ainsi qu'à l'équipe du partenaire officiel de cette épreuve. Dans ce cas, le partenaire officiel inscrira le "pace truck" avec une équipe de 3 personnes (désignés comme mécaniciens et pilote).

L'épreuve se déroulera avec le tracteur seul, elle comprendra le démontage et le remontage d'une roue avant du camion.

Les goujons de roues devront être ceux du camion de course en condition de course et ceux d'origine pour les tracteurs de série.
Les écrous de roue seront ceux utilisés lors des courses à savoir les écrous centreurs avec le nombre de filets identique que pendant la course.
Tout manquement à ces deux points (écrous et goujons) pourra entrainer l'annulation des temps du concurrent lors de cette épreuve.
Les tracteurs seront disposés en épi contre le mur coté stands, les portières fermées.
Avant de démarrer l'épreuve, chaque concurrent assurera un calage de sécurité sous l'essieu du camion.
Une cale en bois devra être positionnée sous l'essieu avant du camion pendant toute la durée de l'épreuve (hauteur : garde au sol par-rapport à l'essieu moins 1 cm)
La roue à démonter sera la roue avant gauche.
Les deux mécaniciens désignés pour cette épreuve ainsi que le pilote, seront placés face au camion derrière la ligne blanche.
Le signal de départ sera donné en levant le drapeau national de bas en haut.
A ce moment, les mécaniciens traverseront la piste, sortiront l'outillage du camion (côté droit passager) et procéderont au démontage de la roue désignée en utilisant uniquement l'outillage de bord du véhicule.
L'outillage de bord devra être validé avant l'épreuve par le délégué technique. (Important : le cliquet mécanique est autorisé).
Nota : les équipements électroportatifs et pneumatiques sont interdits.
Ensuite, l'un des deux mécaniciens devra traverser la piste en faisant rouler la roue jusqu'à un cône qui devra être contourné avant de regagner le camion.
La roue devra être remontée sur le camion et les écrous seront serrés au couple de 250 Nm. Attention, les centreurs fixes déjà montés sur le camion sont interdits.
Les mécaniciens rangeront l'outillage dans le camion (côté droit passager) et retraverseront la piste pour taper la main du pilote qui sera resté derrière la ligne blanche.
A aucun moment le pilote ne peut intervenir dans l'opération de changement de la roue.
Le pilote traversera la piste à son tour, montera dans la cabine et fermera la portière.
Le chronomètre sera arrêté à la fermeture de la portière.
Un contrôle du bon serrage des roues sera effectué avant et après l'épreuve (250 Nm) par un commissaire technique. Dans le cas où le couple de serrage n'est pas correct les officiels pénaliseront le concurrent :

- avant l'épreuve : refus de participer, le point de participation ne sera pas attribué,
- après l'épreuve : annulation des résultats.

3 – Classement de l'épreuve

L'échelle des temps obtenus donnera l'ordre du classement éventuellement additionné des pénalités.

- 1er temps ..... 10 points
- 2ème temps ..... 09 points
- 3ème temps ..... 08 points
- Etc…