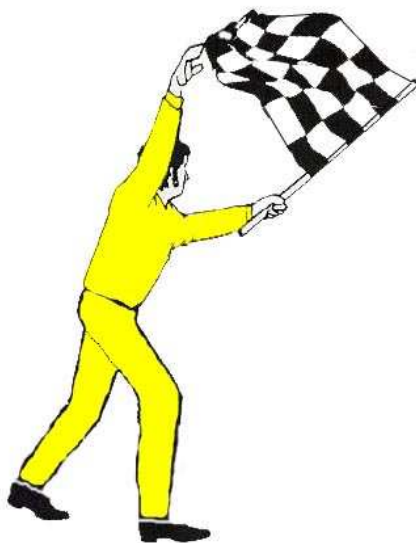


COMMISSION NATIONALE SPORTS MÉCANIQUES AUTO



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 2010-2011

RÈGLEMENT SPORTIF

POURSUITE sur TERRE et KART-CROSS

Toutes manifestations automobiles sur terre, TOURISME, MONOPLACE, 2 CV TOP CROSS, KART-CROSS.

ARTICLE 1: PARTICIPANTS AUTORISÉS

Activité ouverte à tous les pilotes (féminins ou masculins), de 18 ans révolus possesseurs de la licence R3 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.

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

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

La suspension du permis de conduire n'interdit pas la participation d'un pilote à une épreuve.

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.

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

ARTICLE 2 : DROIT D'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'engagement. Le montant maximum du droit d'inscription pour participation aux frais de sécurité est fixé annuellement et publié dans le numéro spécial « Règlements administratif et financier nationaux de l'UFOLEP ».

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

Pour toute inscription arrivée hors délai (cachet de la poste faisant foi), 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.

Pour chaque course départementale ou régionale le nombre maximum de pilotes inscrits sera de 180. Tout pilote refusé sera remboursé.

Pour les finales nationales, le nombre maximum de pilotes inscrits sera de 150 ; si l'accueil le permet et avec avis favorable de la commission nationale sports mécaniques auto, le nombre maximum de pilotes engagés pourra être de 180. Le nombre d'indemnisés est fixé annuellement par le comité directeur national. Tout pilote refusé sera remboursé.

Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif, avec son permis de conduire (ou son C.A.A.), sa licence, son passeport technique et sa confirmation d'inscription.

L'organisateur devra fournir aux pilotes inscrits et aux officiels le plan d'accès et le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 3 : DROIT D'ENGAGEMENT NATIONAL

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 « Règlements administratif et financier nationaux de l'UFOLEP ».

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 le 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 est réservé aux essais libres et/ou chronométrés.
- le dimanche : aux manches, finales et à la remise des récompenses.

L'organisation du déroulement (contrôles administratifs et techniques, 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 délégué officiel ou du responsable sport mécanique de la région.

ARTICLE 6 : DIRECTEUR DE COURSE

Il assure le bon déroulement de l'épreuve 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 et lui seul.

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-chronométreurs) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP (officiel, ou pratiquant R3) en cours de validité et avoir suivi une formation.

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 délégué officiel de l'UFOLEP, 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. 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 ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course. Le jury peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout coureur (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au bon déroulement de la manifestation et à l'image de l'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 au règlements généraux.

ARTICLE 11 : CLASSIFICATION DES VÉHICULES DE POURSUITE SUR TERRE

Les catégories sont définies comme suit :

- Tourisme
- Proto
- Monoplace

Les Tourisimes sont répartis en 4 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 2 catégories :

- P1 : 0 à 1500 cm³
- P2 : 1501 à 2000 cm³

Les Monoplaces sont réparties en 2 catégories :

- M1 : 0 à 1500 cm³
- M2 : 1501 à 200 cm³

ARTICLE 12 : CLASSIFICATION DES KART-CROSS

- OPEN 600 : de 501 à 600 cm³
- CLASSE 500 : jusqu'à 500 cm³
- CLASSE 652 : de provenance automobile
- CLASSE 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 coureurs dans une catégorie, les pilotes seraient rattachés, pour la journée, à une autre catégorie.

Dans le cas où il y aurait moins de 5 coureurs dans plusieurs séries, il sera possible de regrouper les séries avec départs décalés pour 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 et par le chronométrage électronique, s'il est utilisé.

Sur l'initiative du club organisateur, une course exclusivement féminine peut être organisée.

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 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. Lors du départ, le commissaire panneuteur (MOTEUR - 10 secondes) reste sur le bord de la piste. Lors de la mise en grille, les feux devront être éteints. L'allumage du feu rouge correspond au panneau MOTEUR/10 s (procédure de départ). Lors d'un pointage informatique, 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 le premier tour de la manche en cours, le directeur de course informe le pointage et le pilote concerné avec le panneau adéquat et le drapeau avertissement.

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).

A 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 manches qualificatives et de la finale. En cas d'ex aequo, la place en troisième manche 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

Le surclassement peut être autorisé après avis de la Commission Nationale, et pour la saison complète.

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

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 au contrôle technique se verrait immédiatement exclu de toutes les épreuves officielles UFOLEP (courses ou démonstrations).

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 PARC COUREURS

Interdit au public. Autorisé aux officiels et aux licenciés. L'affichage de l'interdiction est obligatoire.

ARTICLE 21 : ACCÈS ENCEINTE DU CIRCUIT

Seuls les officiels reconnus et identifiables (tenues, brassards, badges...) par l'organisateur, après l'accord du directeur de course, 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 22 : ÉQUIPEMENT ET PROTECTION DU PILOTE

Se reporter aux règlements techniques nationaux.

ARTICLE 23 : 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 ou la commission de sécurité se réserve le droit de 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.

Chaque pilote est responsables de personnes qui l'accompagnent.

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

ARTICLE 24 : 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, serait 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) Les avertissements pour conduite dangereuse seront inscrits sur le passeport technique 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 25 : 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^{er} 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 ou 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.

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.

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 Chronolec.

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

Le jeune ne peut être classé dans un Trophée départemental, régional ou national ; de ce fait il n'a aucun engagement à régler sauf la vignette nationale.

Inscription

Pour toute inscription à une épreuve le jeune devra respecter l'article 3 (sauf que le droit d'inscription est gratuit).

Compétition

Il participe aux contrôles administratif et technique (son véhicule possède un A rouge sur fond blanc fixé à l'arrière, aux dimensions du code de la route), aux essais. Pour la première manche il part en fond de grille, sa place sur les grilles de deuxième et troisième manches tient compte de son résultat de la première manche. Il sera classé sur la journée exclusivement et sera récompensé en fonction de son classement du jour.

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 finit la saison sans classement dans les trophées (la saison va du 1^{er} septembre au 31 août de l'année suivante).

ANNEXE 2

Modalités du tirage au sort pour les contrôles techniques de moteurs 602

Le responsable de la table de pointage prépare le matin, avant le briefing, 25 tickets numérotés de 1 à 25, qu'il met dans 25 enveloppes identiques et qu'il cache. Le représentant des pilotes tire au sort devant témoins un certain nombre de ces enveloppes (en moyenne 5) qu'il remet au directeur de course. Juste avant le départ de la finale 602 le directeur de course, s'il a décidé de faire effectuer des contrôles moteur, choisit parmi les enveloppes mises à sa disposition le nombre d'enveloppes correspondant au nombre de karts qui seront contrôlés. A l'arrivée, les karts sont mis en parc fermé, puis les enveloppes sont ouvertes : les numéros contenus correspondent aux places obtenues en troisième manche ou finale.

ANNEXE 3

Modalités de contrôle de l'alcoolémie.

Au cours d'une épreuve automobile ou de karting, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical 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.