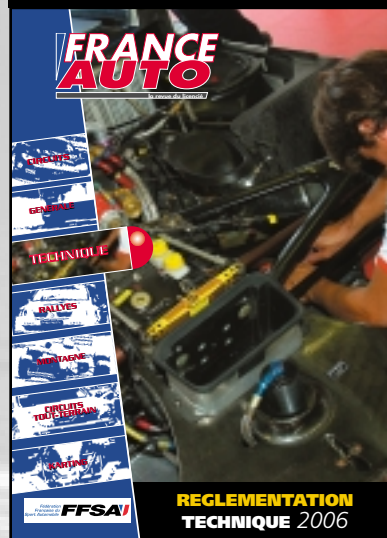


GENERALE



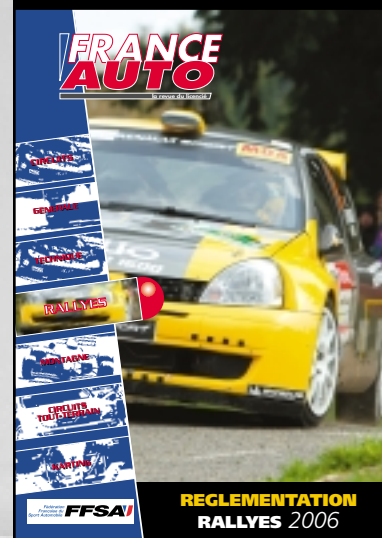
REGLEMENTATION
GENERALE 2006

TECHNIQUE



REGLEMENTATION
TECHNIQUE 2006

RALLYES



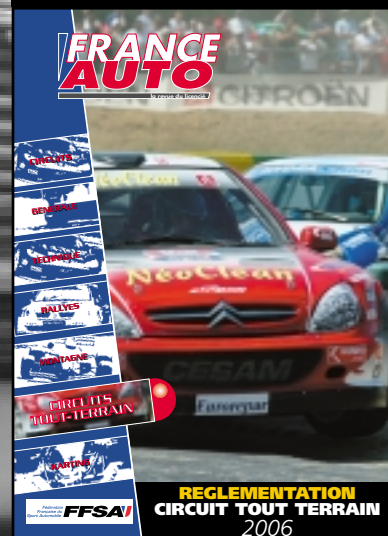
REGLEMENTATION
RALLYES 2006

MONTAGNE



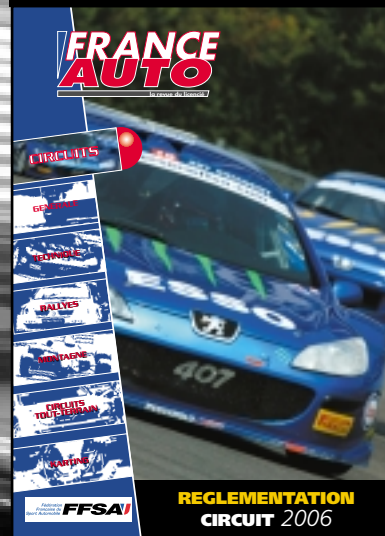
REGLEMENTATION
MONTAGNE 2006

CIRCUIT TOUT TERRAIN



REGLEMENTATION
CIRCUIT TOUT TERRAIN
2006

CIRCUIT



REGLEMENTATION
CIRCUIT 2006

KARTING



REGLEMENTATION
KARTING 2006

Courses de Côtes et Slaloms 2006

Modification
de la
répartition
des Groupes
et des Classes

SOMMAIRE

RÈGLEMENTATION GÉNÉRALE

PRESRIPTIONS GENERALES	Page 4
REGLEMENTATION MEDICALE FFSA	Page 25
REGLEMENTATION DISCIPLINAIRE FFSA	Page 35
REGLEMENT TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL	Page 40
CODE SPORTIF INTERNATIONAL	Page 43
DRAPEAUX	Page 76

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles sur le site www.ffsa.org ou le cas échéant sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

FRANCE
AUTO
la revue du licencié

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÈGLEMENTATION GÉNÉRALE : PARUTION JANVIER 2006

PRESRIPTIONS GENERALES

I. ORGANISATIONS

- A. Généralités
- B. Règlements
- C. Officiels
- D. L'Organisateur Technique
- E. Droit de tournage et d'images animées de la FFSA

II. ASSURANCES ORGANISATEURS

III. CHAMPIONNATS ET COUPES

- A. Généralités
- B. Titres
- C. Candidatures
- D. Coupes de Marque

IV. PARTICIPATIONS

- A. Licences
- B. Permis de conduire
- C. Etrangers
- D. Engagements
- E. Pénalités – Exclusion

V. VERIFICATIONS

- A. Généralités
- B. Vérifications techniques
- C. Commissaire technique responsable
- D. Effectifs
- E. Vérifications finales
- F. Vérifications dans les Coupes de Marque

VI. NUMEROS DE COURSE

VII. PUBLICITE

- A. Publicité FFSA
- B. Publicité organisateurs d'épreuves
- C. Publicité concurrents
- D. Contrôle

VIII. RECLAMATIONS

- A. Procédures générales
- B. Analyses de carburant

IX. APPELS

- A. Droit d'appel
- B. Expertise technique sur véhicule suite à un appel
- C. Caution en cas d'appel international
- D. Appel FFSA

X. TABLEAU RECAPITULATIF DES RECLAMATIONS ET APPELS

XI. SIGNALISATION

XII. PRIX

XIII ANNEXES :

1. Règlement médical
2. Règlement disciplinaire
3. Règlement du Tribunal d'Appel National
4. Drapeaux

I. ORGANISATIONS

A. GENERALITES

Toutes les épreuves du calendrier FFSA sont organisées conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux présentes prescriptions générales, au règlement standard de chaque discipline, aux règlements des Championnats et Coupes de France FFSA, et au règlement particulier de chaque épreuve.

Du fait de leur engagement à une épreuve, tous les officiels, concurrents et pilotes s'engagent à s'y soumettre.

En cas de différence entre les dispositions du Code Sportif International et les prescriptions générales, ce seront ces dernières qui prévaudront dans le cadre des épreuves nationales et régionales inscrites au calendrier de la FFSA.

En cas de différence avec les présentes prescriptions générales, le règlement standard d'une discipline devra prévaloir.

En cas de différence avec le règlement standard d'une discipline, le règlement d'un Championnat ou d'une Coupe devra prévaloir.

Les épreuves comptant pour un Championnat FIA devront tenir compte des règles du Championnat FIA. En cas de différence, la règle du Championnat FIA devra prévaloir.

B. REGLEMENTS

La FFSA a établi pour chaque discipline un règlement standard applicable dans toutes les épreuves de la discipline considérée.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour son épreuve. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA et devra être conforme à tous les règlements établis par la FFSA excepté pour les épreuves comptant pour un Championnat FIA.

Le projet de règlement particulier devra parvenir à la FFSA :

- 2 mois avant la date de l'épreuve : épreuves régionales
épreuves nationales
- 3 mois avant la date de l'épreuve : épreuves internationales
épreuves comptant pour un Championnat de France
- Selon les règles FIA : épreuves comptant pour un Championnat FIA

Le règlement définitif devra parvenir à la FFSA :

- 15 jours avant le début de l'épreuve : épreuves régionales
épreuves nationales
- 1 mois avant le début de l'épreuve : épreuves internationales
épreuves comptant pour un Championnat de France

L'Association Sportive organisatrice fera connaître au règlement particulier toutes prescriptions qu'elle souhaite édicter. Toute modification du règlement particulier devra faire l'objet d'un additif daté et numéroté qui devra être affiché au panneau d'affichage officiel.

En tout état de cause, les additifs devront recevoir l'agrément du Collège des Commissaires Sportifs.

C. OFFICIELS

La liste et les fonctions des officiels pouvant concourir à l'organisation sportive d'une épreuve automobile inscrite au calendrier FFSA est celle qui est mentionnée aux articles 132 à 150 du Code Sportif International.

1. Le Collège des Commissaires Sportifs

Le Collège des Commissaires Sportifs est composé de trois ou cinq Commissaires Sportifs.

Dans un meeting comprenant plusieurs épreuves, il pourra y avoir autant de collèges de Commissaires Sportifs que d'épreuves.

Le lieu, la date et l'heure de la première réunion du Collège des Commissaires Sportifs devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Rôle des Commissaires Sportifs

D'une façon générale, les Commissaires Sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation du meeting et ne devront avoir aucune fonction exécutive se rapportant à ce meeting. Ils n'encourront donc, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'autorité sportive nationale dont ils dépendent.

Les Commissaires Sportifs devront, aussitôt que possible, après la fin du meeting signer et envoyer à la FFSA un rapport de clôture donnant les résultats de chaque épreuve, ainsi que les détails sur les réclamations présentées ou les exclusions prononcées en y ajoutant leurs avis au sujet de la décision à prendre éventuellement pour une suspension, une disqualification ou toute autre sanction disciplinaire.

Dans un meeting comportant plusieurs épreuves, il peut y avoir, pour chacune d'elles, des Commissaires Sportifs différents.

Pouvoirs des Commissaires Sportifs

Les Commissaires Sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter le présent règlement, les règlements nationaux et particuliers, et jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel.

En particulier, ils pourront :

- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et règlements ;
- apporter à titre exceptionnel certaines modifications aux règlements particuliers ;
- modifier la composition ou le nombre des séries ;
- autoriser un nouveau départ en cas d'ex aequo ;
- autoriser des changements de conducteurs ;
- accepter ou non les rectifications proposées par les juges de faits ;
- infliger des amendes ;
- prononcer des exclusions ;
- prendre la décision, dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu lors d'une épreuve comptant pour un Championnat de France ou une Coupe de France, de compter cette épreuve comme un résultat nul obligatoire. Cette décision devra être notifiée au concurrent ;
- apporter si nécessaire des modifications au classement ;
- empêcher de concourir tout conducteur (ou toute automobile) qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le Directeur de Course comme pouvant être une cause de danger ;
- exclure d'une épreuve déterminée ou pour la durée du meeting tout concurrent ou conducteur qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le Directeur de Course ou le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'ils jugeront coupable de conduite incorrecte ou de manœuvre frauduleuse. En outre, ils pourront exiger, s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable, qu'il évacue le terrain du parcours ou de ses annexes ;
- sur demande du Directeur de Course et/ou de l'organisateur : ajourner une épreuve et/ou apporter toute modification qui serait demandée au programme, notamment en ce qui concerne la position des lignes de départ et d'arrivée ;
- prendre la décision d'arrêter une course pour des motifs d'ordre sportif ;
- désigner si nécessaire un ou plusieurs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs Commissaires Sportifs notamment, s'il y avait lieu d'assurer la présence des trois Commissaires Sportifs indispensables.

Contenu des décisions : La date, l'heure, les signatures requises de l'ensemble des commissaires et le règlement sportif sur lequel elles se fondent, devront impérativement figurer sur toutes les décisions prises pendant ou après l'épreuve concernée.

Notification des décisions : La notification devra se faire par affichage ou par remise en mains propres au concurrent avec accusé de réception. En cas d'intention d'appel régulièrement déclarée auprès du Collège des Commissaires Sportifs, ce dernier devra accuser réception dudit appel par écrit.

2. Le Directeur de Course

La mission du Directeur de Course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités.

Il lui appartient :

- de demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique ;
- de s'assurer que tous les officiels sont à leur poste et de prévenir les Commissaires Sportifs de l'absence de l'un d'eux ;
- de s'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant l'épreuve, leur permettant de remplir leurs fonctions ;

- de surveiller les concurrents et leurs véhicules, et d'empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié, de prendre part aux épreuves pour lesquelles il n'est plus qualifié ;
- de s'assurer que chaque véhicule, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux du programme ;
- de s'assurer que chaque véhicule est conduit par le conducteur désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement ;
- de faire avancer les véhicules aux lignes de départ, de les placer dans l'ordre prescrit et s'il y a lieu de donner le départ ;
- de présenter aux Commissaires Sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent ;
- de recevoir les réclamations des concurrents, de les remettre sans retard aux Commissaires Sportifs, qui décideront de la suite à donner ;
- de réunir les procès-verbaux des chronomètres, des commissaires techniques, des contrôleurs, des commissaires de route ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les classements ;
- de faire préparer par le secrétaire du meeting, en ce qui concerne la ou les épreuves dont il s'est occupé, les éléments de clôture et de les soumettre à l'approbation des Commissaires Sportifs.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence du Directeur de Course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le Directeur de Course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve. Il est alors de son devoir de les exécuter.

3. **Observateurs**

Pour chaque épreuve, la FFSA peut désigner un observateur qui aura pour mission de faire un rapport détaillé sur l'organisation et la qualité sportive de l'épreuve. Il ne pourra en aucun cas être officiel (sauf à titre exceptionnel et après accord de la FFSA), concurrent ou conducteur dans l'épreuve pour laquelle il est désigné.

4. **L'organisateur administratif**

L'organisateur administratif est l'association sportive automobile affiliée à la FFSA qui est responsable du traitement de l'épreuve sur le seul plan administratif, à savoir :

- Inscription de l'épreuve au calendrier de la FFSA.
- Dépôt des demandes d'autorisation auprès des autorités préfectorales compétentes pour autoriser l'épreuve.
- Nomination des officiels de l'épreuve, dûment licenciés.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de permis d'organisation à la FFSA.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'une épreuve, que ce soit vis-à-vis de la FFSA ou des autorités publiques compétentes.
- L'organisateur administratif ne dispose d'aucun pouvoir et n'encourt aucune responsabilité concernant le déroulement de l'épreuve, sur le plan commercial, financier, ni sur celui de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

Les associations organisant les épreuves inscrites aux Championnats de France des Rallyes (tous) de la Montagne, de Rallycross, de la Super Série FFSA et de la Série Grand Prix Karting FFSA,

- Devront disposer d'une comptabilité permettant de déterminer régulièrement les résultats des différents comptes et postes d'exploitation.
- Devront envoyer copie de leurs bilans et comptes de résultats de l'année précédente, chaque année, à la FFSA, au plus tard le 30 juin. Passée cette date, les associations perdront automatiquement leurs places dans le cadre des Championnats de France.

La FFSA pourra demander à d'autres associations les mêmes éléments.

5. **Chargé des relations avec les concurrents**

▪ **Mission principale**

Informar les concurrents et tenir auprès d'eux, en permanence, un rôle de concertation. Les chargés des relations avec les concurrents peuvent assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs afin de se tenir informés de toutes les décisions prises. Ils doivent être rapidement identifiables. Pour ce faire, ils porteront un badge très apparent ou un vêtement distinctif.

▪ **Présence lors du déroulement de l'épreuve**

Le planning de permanence du chargé des relations avec les concurrents sera affiché au tableau d'affichage officiel et comportera une présence :

- aux vérifications administratives et techniques ;
- au secrétariat du meeting ;
- au départ des étapes (pour les rallyes) ;
- aux parcs de regroupement (pour les rallyes) ;
- aux parcs de fins d'étapes (pour les rallyes) ;
- en pré-grille (pour les circuits).

▪ **Fonctions**

Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées.

Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

▪ **Concertation**

Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver, dans le cadre d'explications précises, une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation (exemple : fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronomètres). Le chargé des relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des protestations.

▪ **Modalités**

La fonction de chargé des relations doit être tenue par un Directeur de Course ou un Commissaire Sportif dans les épreuves nationales et internationales. Pour les épreuves régionales, un Chef de Poste avec de l'expérience pourra tenir ce poste.

D. **L'ORGANISATEUR TECHNIQUE**

Les fonctions d'organisateur technique peuvent être tenues par des personnes physiques ou morales qui ne sont pas licenciées de la FFSA.

Elles peuvent être également assumées par l'organisateur administratif tel que défini ci-dessus.

L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier, et conforme à la convention type élaborée par la FFSA. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant l'épreuve.

La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer au dossier soumis à la FFSA par l'organisateur administratif pour obtention du permis d'organisation.

L'organisateur technique doit prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones strictement interdites au public ; les contrevenants engageant leur propre responsabilité.

E. **DROIT DE TOURNAGE ET D'IMAGES ANIMÉES DE LA FFSA**

Tous les droits de tournage et d'images animées relatifs à tout Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA sont dévolus à la FFSA. Ces droits pourront faire l'objet d'une cession à un ou plusieurs services de communication audiovisuelle.

Un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA est une épreuve ou une série d'épreuves comptant pour l'attribution d'un titre national délivré par la FFSA.

Les organisateurs d'épreuves comptant pour un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA et dont la FFSA a confirmé qu'elle ne souhaite pas gérer les droits de tournage et d'images animées ni les céder, pourront disposer de ces droits à leur convenance.

La FFSA accrédite le personnel des services de communication audiovisuelle ou sociétés de production à pénétrer sur les lieux accueillant des épreuves d'un Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA, dans le but de procéder à des enregistrements sonores télévisés et autres ainsi qu'à des retransmissions ou à la réalisation de films. Les accréditations sont délivrées conformément au règlement d'accréditation des journalistes TV établi par la FFSA.

Le respect du présent article par les organisateurs est obligatoire pour l'inscription de toute épreuve aux Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA.

II. ASSURANCES ORGANISATEURS

Conformément aux prescriptions de l'article 5 du décret du 18 octobre 1955 et de l'arrêté du 20 octobre 1956, au décret 58-1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application, l'Association Sportive organisatrice doit contracter une police d'assurance. Cette police doit garantir, en cas d'accidents, d'incendie ou d'explosion survenus au cours de la manifestation sportive ou des essais prévus au programme officiel de cette manifestation :

- 1) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux concurrents mais seulement pour ces derniers, lorsqu'il s'agit d'épreuves ne comportant pas, sur la totalité de leur parcours, un usage privatif de la voie publique.
- 2) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents envers les agents de l'Etat ou toute autre collectivité publique participant au service d'ordre, à l'organisation ou au contrôle de la manifestation sportive ou envers leurs ayants droit du fait des dommages corporels ou matériels causés aux dits agents.
- 3) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'Etat, aux départements et aux communes pour tous les dommages causés aux tiers ou à l'organisateur par les fonctionnaires agents ou militaires mis à la disposition de ce dernier ou leur matériel.

Les conditions de la police stipulent notamment le montant maximum de la garantie accordée en ce qui concerne les dommages corporels ; en ce qui concerne les dommages matériels, ceux-ci sont couverts par ladite police générale des épreuves sportives (article 5 du décret du 18 octobre 1955 et arrêté du 20 octobre 1956 décret 58-1430 du 23 décembre 1958 et des textes pris pour son application).

La police d'assurance comporte également une clause aux termes de laquelle l'assureur renonce, en cas de sinistre, à tout recours contre l'Etat et les autorités départementales ou municipales ainsi que contre toute autre personne relevant des dites autorités à un titre quelconque. La garantie de la police d'assurance s'étend aux risques "C", "D" et "E".

- **Risque "C"** : Responsabilité civile de l'organisateur à l'égard des concurrents (dommages corporels et matériels). A l'occasion des épreuves comportant un usage privatif de la voie publique, la garantie prévue sera étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur du fait des dommages corporels, des dégâts vestimentaires et des dommages matériels subis par les concurrents.
- **Risque "D"** : Responsabilité civile des concurrents entre eux (dommages corporels seulement). A l'occasion des épreuves comportant un usage privatif de la voie publique, la garantie prévue sera étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber aux concurrents du fait des dommages corporels et des dégâts vestimentaires qu'ils pourraient se causer entre eux.
- **Risque "E"** : Responsabilité civile du concurrent à l'égard de ses passagers et de son coéquipier. A l'occasion des épreuves de la manifestation sportive assurée qui ne comportent pas un usage privatif de la voie publique et par dérogation aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 2 des conditions générales, la garantie prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} des conditions générales est étendue aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber au concurrent tenant le volant à l'égard de son coéquipier pendant toute la durée de la manifestation et à l'égard des passagers ayant pris place dans son véhicule, mais seulement sur les parties de la voie publique à usage non privatif.

En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration, par écrit, le plus rapidement possible, et au plus tard sous 24 heures, à un commissaire sportif ou à l'organisateur. Cette déclaration doit comprendre, en outre, la date, le lieu et les circonstances de l'accident, le nom et l'adresse des témoins.

III CHAMPIONNATS ET COUPES

A. GENERALITES

Le classement final des Championnats et Coupes de France, sera établi comme suit :

Nombre de courses organisées	Nombre de courses retenues
Plus de 10	Totalité moins 2
De 6 à 10	Totalité moins 1
Moins de 6	Totalité

Si plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points au classement final d'un Championnat ou Coupe de France FFSA, ils seront successivement départagés sur :

- leur meilleur résultat non retenu
- leur 2^{ème} meilleur résultat non retenu
- leur 3^{ème} meilleur résultat non retenu
- le nombre de 1^{ère} place obtenu
- le nombre de 2^{ème} place obtenu
- le nombre de 3^{ème} place obtenu

Si ces critères ne permettent pas de les départager, ils resteront ex æquo.

Dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu lors d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe de France ou Série de la FFSA, le Collège des Commissaires Sportifs ou la FFSA pourra décider de compter cette épreuve comme un résultat nul obligatoire (exemple : si les 6 meilleurs résultats doivent être retenus, le concurrent sanctionné marquera ses 5 meilleurs résultats et un résultat avec 0 point). Cette décision devra être notifiée au concurrent.

Publication et transmission des classements :

Par l'inscription de son épreuve au calendrier FFSA, l'organisateur administratif reconnaît autoriser la FFSA à publier les classements de son épreuve sur tout type de support existant ou à venir et notamment sur tout type de support en ligne.

En outre, l'organisateur administratif d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA a l'obligation de transmettre le classement final de son épreuve sur un format défini par la FFSA.

B. TITRES

Aucune publicité concernant le gain d'un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA, ne peut être faite avant la fin de la dernière épreuve dudit Championnat Coupe ou Série de la FFSA sans la mention : "sous réserve de la publication officielle des résultats par la FFSA".

C. CANDIDATURES

La FFSA pourra désigner un observateur à toute épreuve comptant pour un Championnat ou Coupe de France FFSA.

Les frais d'observateurs seront pris en charge par les organisateurs.

Les associations sportives désirant faire intégrer leur épreuve dans un Championnat ou Coupe de France devront se porter candidates à ce Championnat ou à cette Coupe avant le 15 septembre de chaque année (la demande devant être faite par l'intermédiaire du Comité Régional). Durant l'année suivante, l'épreuve fera l'objet d'une observation qui servira de fondement à l'examen de sa candidature.

Ex : Pour être candidat au championnat 2007 :

- Dépôt de candidature avant le 15 septembre 2005
- Observation durant l'année 2006
- Intégration éventuelle dans le championnat en 2007

Pour transmettre une candidature à la FIA, les critères suivants devront être remplis :

- Candidature à la FFSA
- Homologation du circuit par la FIA au moment de la candidature (épreuves en circuit)
- Accord du Comité Directeur FFSA pour transmission à la FIA.
- Pour les circuits Tout-Terrain : répondre aux différents critères FIA, notamment en ce qui concerne les officiels.

D. COUPES DE MARQUE

Une Coupe de Marque est une série d'épreuves réunissant des voitures d'une même marque ou d'un même type (moteur monotype ou châssis monotype au minimum), organisée par un constructeur automobile selon le règlement déposé à la FFSA par le constructeur (ou son mandataire).

La Coupe de Marque devra porter le nom de Coupe, Challenge ou Trophée.

Le constructeur souhaitant obtenir le titre « Championnat de France » ou « Coupe de France » devra en faire la demande à la FFSA. Cette demande devra être validée par le Comité Directeur de la FFSA.

Tout constructeur souhaitant organiser une Coupe de Marque, doit être titulaire d'une licence constructeur auto délivrée conformément à la réglementation générale des licences FFSA et s'engage à organiser sa coupe pour une durée minimum de 3 ans.

Tout organisateur de Coupe de Marque en circuit devra présenter un plateau minimum de 20 voitures la première année et 25 voitures les années suivantes. Si le nombre de voitures engagées est inférieur à ce plateau minimum requis, l'organisateur de l'épreuve sera en droit de refuser la Coupe de Marque. Dans ce cas, l'organisateur de la Coupe de Marque sera condamné au versement d'une pénalité à l'organisateur de 10 000 € par épreuve annulée.

A cet effet, l'organisateur de la Coupe de Marque s'engage à verser à la FFSA, lors de l'inscription de la Coupe de Marque, un dépôt de garantie encaissable par la FFSA (ou caution bancaire à première demande) égale au nombre d'épreuves inscrites à la Coupe multiplié par 10 000 €.

Le règlement particulier de la Coupe de Marque devra correspondre dans sa rédaction au règlement type proposé par la FFSA. Il devra être déposé à la FFSA avant le 30 septembre précédant l'année d'organisation de la Coupe de Marque (30 juin pour une nouvelle Coupe de Marque). Ce règlement devra comprendre le calendrier de toutes les épreuves.

La voiture utilisée pour la Coupe de Marque devra recevoir l'homologation du service technique FFSA.

Un dossier de demande d'homologation avec l'ensemble des caractéristiques techniques devra être adressé avant le 30 septembre précédant l'année d'organisation de la Coupe de Marque (30 juin pour une nouvelle Coupe de Marque).

Le remplacement du châssis ou du groupe propulseur dans une Coupe de Marque ne pourra intervenir qu'après une période de stabilité de 3 saisons complètes. Par la suite, la Coupe de Marque devra indiquer dans son règlement de l'année en cours le remplacement éventuel de tout ou partie du matériel qui ne pourra intervenir que pour la saison suivante.

De plus l'organisateur devra annoncer avec préavis d'une saison, le retrait de Coupe de Marque.

IV. PARTICIPATIONS

A. LICENCES

Tous les concurrents, pilotes et officiels d'une épreuve devront être obligatoirement en possession des licences valables pour l'année en cours (voir conditions de délivrance des licences (guide de la licence 2006).

Ils devront obligatoirement porter sur eux leur licence pendant toute la durée de l'épreuve.

B. PERMIS DE CONDUIRE

Chaque pilote devra présenter son permis de conduire au moment de la vérification des licences.

C. ETRANGERS

Les licenciés étrangers prenant part à une épreuve internationale FFSA devront être en possession d'une attestation de leur ASN les autorisant à participer à l'épreuve.

Les épreuves nationales FFSA souhaitant accueillir des concurrents titulaires d'une licence nationale délivrée par une ASN étrangère devront être inscrite au calendrier de la FIA en catégorie NPEA (épreuve nationale à participation étrangère autorisée).

Selon décision de la FIA, les épreuves nationales FFSA sont ouvertes, sans autorisation particulière, à tous les concurrents titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'UE (ou un pays assimilé par la FIA)* et justifiant d'un statut de concurrent ou conducteur professionnel (est considéré comme professionnel au sens du code sportif international, celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus qu'il a perçus en participant à des épreuves de sport automobile et qui fournit la preuve de cette déclaration sous une forme jugée acceptable par l'ASN qui lui a délivré sa licence ou justifie auprès de la FIA de son statut professionnel).

*Pays concernés : Allemagne, Andorre, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Portugal, San Marin, Suède, Suisse.

D. ENGAGEMENTS

Un concurrent ayant adressé une demande d'engagement ne pourra se considérer comme engagé définitivement qu'après avoir reçu confirmation officielle et par écrit de l'Association Sportive organisatrice ou de la FFSA.

Un engagement transmis par fax, accompagné de la photocopie du chèque du droit d'engagement pourra être accepté à condition que l'original puisse être produit sur simple demande de l'organisateur, et que le montant des droits ait été réglé dans les délais.

La rupture non justifiée, par un concurrent, de l'engagement confirmé par l'organisateur, entraînera une demande de sanction auprès de la FFSA ou de l'ASN du licencié.

L'Association Sportive organisatrice se réserve le droit d'annuler l'épreuve si, à la date de clôture des engagements précisée au règlement particulier, le nombre de demandes d'engagement est inférieur à 50 % du nombre de véhicules admis, ou si des circonstances majeures s'opposent au déroulement de l'épreuve. Dans ce cas, l'Association Sportive organisatrice fera connaître sa décision aux intéressés par pli individuel.

1. *Refus d'engagement*

Les organisateurs d'une épreuve comptant pour un Championnat, Coupe ou Série de la FFSA pour lequel une inscription existe devront accepter, en priorité, tous les engagements réguliers des pilotes inscrits à ce Championnat.

L'organisateur d'une épreuve de Championnat ou de Coupe de France FFSA ne peut refuser l'engagement d'un pilote classé dans les 10 premiers du Championnat ou de la Coupe à l'issue de l'année précédente, ou figurant dans les 20 premiers du classement provisoire du Championnat ou de la Coupe de l'année en cours.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard 5 jours avant la compétition. Ce refus devra être motivé.

2. *Remboursement des droits d'engagement*

Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aurait été refusé ;
- au cas où l'épreuve n'aurait pas lieu.

L'organisateur remboursera, avec déduction d'une retenue variable, les droits d'engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure, n'auraient pu se présenter au départ de l'épreuve, sous réserve qu'une demande parvienne à l'organisateur par lettre recommandée.

La retenue sera :

- de 20% pour les demandes reçues 8 jours et plus avant l'épreuve,
- de 40% pour les demandes reçues jusqu'aux vérifications.

3. *Désignation des suppléants*

Sera considéré comme suppléant tout pilote dont l'engagement régulier sera parvenu à l'organisateur après que les engagements réguliers et acceptés par l'organisateur aient atteint le nombre maximum prévu par le règlement de l'épreuve.

Il sera procédé à son inscription sur une liste d'attente tenue par ordre chronologique.

Le pilote suppléant sera avisé par l'organisateur de son inscription et de son rang sur la liste d'attente.

En cas de forfait d'un pilote figurant sur la liste des engagés, le pilote se trouvant en première ligne sur la liste d'attente en sera immédiatement avisé par l'organisateur et sera invité à confirmer par fax, son engagement.

En cas de forfait survenu au cours des vérifications, sera appelé à participer le premier suppléant figurant sur la liste des pilotes suppléants présents et recensés aux vérifications au moment où le forfait sera enregistré.

Nonobstant les mesures indiquées ci-dessus, pour une épreuve de Championnat ou de Coupe de France FFSA, les pilotes classés parmi les 20 premiers du Championnat ou de la Coupe de France en cours sont prioritaires parmi les suppléants.

E. PENALITES - EXCLUSIONS

Toute infraction sportive ou technique, si minime soit elle, entraînera une sanction prise par le Collège des Commissaires Sportifs, pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent ou du pilote de l'épreuve considérée. Conformément à l'article 157 du Code Sportif International, le montant des amendes infligées sera versé à la FFSA. En cas d'exclusion, le Collège des Commissaires Sportifs, s'il le juge utile, pourra, en le motivant, transmettre à la FFSA ou à l'ASN du licencié une demande de sanction.

Un pilote exclu plus d'une fois pour infraction au règlement technique sera exclu du classement de tous les Championnats, Coupes de France et Coupes de Marque de l'année en cours.

V. VERIFICATIONS

A. GENERALITES

La convocation individuelle adressée à chaque concurrent précise la date, l'heure ou le créneau horaire, le lieu de sa présentation, pour les vérifications administratives et techniques.

- Identification du concurrent, du ou des pilotes, validité des licences, fiche médicale, etc.
- Présentation du véhicule aux Commissaires Techniques.

Tout retard sur l'heure de présentation prescrite sur la convocation, qu'il s'agisse d'un retard du pilote ou d'un retard du véhicule, sera sanctionné ainsi : retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 30 minutes 15 €
- de 30 minutes à 1 heure 30 €
- par heure supplémentaire 15 €

(les heures comprises entre 19h00 et 8h00 ne seront pas comptabilisées).

B. VERIFICATIONS TECHNIQUES

L'établissement des passeports ne pourra se faire qu'en dehors des épreuves, sauf pour le Groupe FS ou si l'organisateur a établi des horaires prévus à cet effet, ceux-ci devront être indépendants des horaires des vérifications techniques.

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au Code Sportif International et à ses Annexes, ainsi qu'au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé.

Chaque concurrent engagé devra se munir d'une fiche d'homologation de son véhicule et d'un passeport technique de la FFSA. Ces documents devront être présentés lors des vérifications techniques.

Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques du véhicule entraînera l'exclusion du concurrent sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA.

Après la clôture des engagements, un pilote pourra changer de véhicule, à condition que celui-ci soit du même groupe et de la même classe de cylindrée que celui figurant sur le bulletin d'engagement.

Les numéros (et plaques) de course devront figurer sur le véhicule pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux commissaires techniques et aux Commissaires Sportifs que son véhicule est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.

Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

La présentation d'un véhicule aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

Pendant les vérifications techniques préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le règlement de l'épreuve, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.

Les concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à l'épreuve, sauf dérogation accordée par les Commissaires Sportifs.

On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par un véhicule, qu'il signe une décharge ou tout autre document technique, sauf indication expressément formulée dans le règlement de l'épreuve.

Aucun véhicule ne pourra prendre part à une épreuve tant qu'il ne figurera pas sur la liste des autorisés au départ.

Le départ sera refusé aux véhicules non conformes à la réglementation en vigueur. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Les Commissaires Techniques peuvent, à la demande de la Direction de Course :

- vérifier la conformité d'un véhicule à tout moment d'une épreuve ;
- exiger que des éléments soient démontés par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées ;
- demander à un concurrent de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

Ils présenteront un rapport des activités ci-dessus au Directeur de Course.

Tout véhicule qui, après avoir été approuvé par les Commissaires Techniques, est démonté ou modifié de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliqué dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présenté de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.

Le Directeur de Course peut demander que tout véhicule impliqué dans un accident soit arrêté ou contrôlé.

C. COMMISSAIRE TECHNIQUE RESPONSABLE

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués dans toutes les épreuves des calendriers FFSA sous la responsabilité d'un Commissaire Technique A ou B désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que "Commissaire Technique Responsable".

Le Commissaire Technique Responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Il pourra être appelé à assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs.

Préalablement, il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires. Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.

Il pourra présenter de sa propre initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de l'épreuve en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin d'épreuve.

En cas d'accident de véhicules, d'anomalie ou d'incident technique de tout ordre durant l'épreuve, il fera un rapport au service technique de la FFSA.

Il visera ou fera viser les carnets de participations des Commissaires Techniques présents sur l'épreuve.

L'ensemble des matériels et instruments de mesure pouvant être utilisés par un Commissaire Technique Responsable A ou B sera déterminé chaque année par la FFSA (sous réserve des vérifications et contrôles effectués par les services concernés de l'administration sous la responsabilité de leur propriétaire).

Lorsqu'un délégué technique sera désigné par la FFSA pour une épreuve ou une série d'épreuves, il sera désigné Commissaire Technique responsable de l'épreuve. Il devra, après chaque épreuve, envoyer au service technique de la FFSA un rapport type qu'il aura préalablement rédigé.

D. EFFECTIFS

La durée des vérifications techniques doit être programmée en fonction du nombre de véhicules à contrôler et du nombre de Commissaires Techniques.

Le nombre minimum de Commissaires Techniques en plus du Commissaire Technique Responsable sur chaque épreuve, est le suivant :

- **dans les épreuves nationales et les épreuves de la Coupe de France des Circuits, UN Commissaire Technique pour 6 véhicules par heure de vérifications techniques ;**
- **dans les épreuves régionales UN Commissaire Technique pour 10 véhicules par heure de vérifications techniques ;**
- 1 Commissaire Technique (+ 4 aides) pour les pesées libres ou obligatoires ;
- 1 Commissaire Technique (+ 1 aide) pour le contrôle sonométrique des échappements et des casques et combinaisons ;
- 1 Commissaire Technique pour le contrôle des casques et combinaisons (en l'absence de contrôle sonométrique) ;
- 1 Commissaire Technique (+ 4 aides) pour les contrôles de pneumatiques.

Il n'y aura pas d'essais durant les vérifications techniques facultatives ou obligatoires du groupe considéré, sauf pour les véhicules déjà vérifiés.

E. VERIFICATIONS FINALES

Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pourra être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

Ces vérifications seront classées comme suit en fonction de leur durée, et de leur complexité (valable pour tous les groupes).

Le barème temps indiqué est destiné à déterminer le montant de la caution dans le cas d'une réclamation (voir article VIII).

- **Stade 1 - (5 heures)**
Suspensions – Roues – Direction – Carrosserie – Freinage - Rapports sans démontage de la boîte et du pont.
- **Stade 2 - (10 heures)**
Transmissions – Boîte – Pont (avec ou sans dépose de ces organes).
Moteur : contrôle sans dépose du moteur
 - des collecteurs (dépose des collecteurs d'admission, échappement),
 - des carburateurs,
 - du système d'injection,
 - du turbocompresseur et de ses conduits,
 - des échangeurs de suralimentation,
 - du système de refroidissement (air, eau, huile),.
 - de la ligne d'échappement.
- **Stade 3 - (15 heures)**
Contrôle :
 - cylindrée sans dépose du moteur mais avec dépose de la culasse si celle-ci est faisable sans matériel spécifique.
 - des cotes "A" et "B" des arbres à cames en tête si ce contrôle est possible sans dépose de ceux-ci, ni de la culasse.
- **Stade 4 - (25 heures)**
Contrôles sans dépose du moteur :
 - culasse,
 - soupapes d'admission et d'échappement,
 - rapport volumétrique,
 - distribution, arbres à cames, poussoirs, linguets, basculeurs, entraînement, etc.,
 - lubrification : pompe à huile(sauf si en bout de vilebrequin), crépines, etc.
- **Stade 5 - (50 heures)**
Contrôle complet du moteur.

Modalités pour les contrôles de stades 1 et 2 :

Les opérations de contrôle final et de démontage seront normalement effectuées dans les ateliers indiqués au règlement particulier de l'épreuve, ceux-ci étant désignés par l'organisateur ou à défaut par le Collège des Commissaires Sportifs.

A défaut, et après accord du Collège des Commissaires Sportifs, les contrôles pourront également être réalisés selon la même procédure que les contrôles des stades 3, 4 et 5.

Ces contrôles seront effectués soit par les Commissaires Techniques de l'épreuve, soit par des Commissaires Techniques désignés par la FFSA (Direction de la Réglementation), celle-ci pouvant également procéder directement auxdits contrôles.

Modalités pour les contrôles de stades 3, 4 et 5 :

Les contrôles ne devront pas être réalisés sur place mais dans un atelier parfaitement équipé qui sera désigné par la FFSA (Direction de la Réglementation).

Cette dernière désignera également le ou les Commissaires Techniques chargés d'effectuer ces contrôles, ou procédera elle-même aux dits contrôles.

Toutefois les Commissaires Techniques Délégués par la FFSA pourront procéder, si les conditions leur paraissent appropriées, à tout ou partie des contrôles de stade 3 et 4.

NOTA : A l'issue des vérifications, si un rapport de non-conformité est établi par le Commissaire Technique Responsable et transmis au Collège des Commissaires Sportifs, le véhicule doit être maintenu en régime de parc fermé (surveillance nécessaire) jusqu'à ce que la décision du Collège ait été notifiée au concurrent.

Si ce dernier décide d'introduire un appel ou si le Collège des Commissaires Sportifs demande une expertise ou un second contrôle hors du lieu où ont été réalisés les premiers contrôles, la mise en place des scellés appropriés pourra être réalisée conformément à ce qui suit :

- La demande de contrôle devra être officiellement notifiée dans les 48 heures à la FFSA (Direction de la Réglementation) par le Président du Collège des Commissaires Sportifs, accompagnée de l'ensemble des documents nécessaires, et notamment :
 - double du bulletin d'engagement,
 - notification de la demande de vérification technique ou de la réclamation,
 - nom, adresse, numéros de téléphone du concurrent, et éventuellement du préparateur ou du propriétaire de la voiture,
 - notification exacte des contrôles demandés,
 - rapport du Commissaire Technique ayant apposé les scellés :
 - nombre,
 - emplacement,
 - type du sceau (un exemplaire est souhaité),
 - photos des sceaux en place si possible.Ceux-ci devront être placés en nombre et emplacement de telle façon qu'ils empêchent tout démontage, même partiel des organes à contrôler.

Sauf accord particulier, l'atelier où seront effectués ces contrôles sera obligatoirement situé en France.

Ces contrôles devront être effectués dans les 20 jours suivants l'arrivée de l'épreuve.

Le Commissaire Technique chargé du contrôle transmettra son rapport à la FFSA (Direction de la Réglementation) qui transmettra à son tour ses conclusions au Président du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

En cas de contrôles demandés par le Collège des Commissaires Sportifs, qui, à la demande du concurrent, ne seraient pas réalisés sur place, une caution d'un montant de 250 € sera demandée au concurrent afin de couvrir le montant des frais de mission des Commissaires Techniques désignés par la FFSA.

Une fois déduit le montant des frais de mission des Commissaires Techniques, si le véhicule du concurrent est déclaré conforme, la caution sera retournée au concurrent par l'organisateur dans les 15 jours suivant la réception du rapport de vérification.

Si à l'issue des contrôles de stade 3, 4 ou 5 demandés par le Collège des Commissaires Sportifs qui ne seraient pas réalisés sur place, la voiture du concurrent est déclarée conforme, le montant des frais de mission des Commissaires Techniques désignés par la FFSA seront à la charge de celle-ci.

Dans tous les cas, les frais supportés par le concurrent au titre du démontage et remontage demeurent à la charge du concurrent.

Contrôles ordonnés par le Collège des Commissaires Sportifs

- En cas de démontage et/ou de contrôle ordonné/s par le Collège des Commissaires Sportifs, et hors toute réclamation, le concurrent :
 - si son véhicule est reconnu conforme, ne pourra solliciter aucun remboursement de quelque partie que ce soit ;
 - si son véhicule est non conforme, supportera les frais réels sans préjudice des sanctions disciplinaires qui pourront lui être appliquées.
- Il est précisé que l'organisateur conserve la possibilité de prévoir dans le règlement particulier de l'épreuve, un démontage systématique dans le cadre des prescriptions ci-dessus.

Tout concurrent ou pilote qui se sera opposé, soit à la suite d'une réclamation, soit à la demande du Collège, soit à celles menées conformément à l'article V. C, à toutes vérifications qui lui seraient demandées, sera traduit devant la commission de discipline de la FFSA, le refus de se soumettre aux vérifications demandées étant considéré comme une présomption de fraude.

Toutes les réclamations ci-dessus envisagées seront jugées d'urgence par le Collège des Commissaires Sportifs qui devra obligatoirement motiver sa décision et en informer le réclamant. En cas d'égalité des voix, la voix du Président du Collège des Commissaires Sportifs sera prépondérante. Le Collège des Commissaires Sportifs devra obligatoirement entendre les concurrents ou les pilotes intéressés avant de prendre une décision sur les réclamations déposées contre eux.

YOKOHAMA MOTORSPORTS

RALLYES ASPHALTE



TEAM ADREN
CHAMPIONNAT ASIE PACIFIQUE

LMP1



TEAM KONDO RACING
24 HEURES DU MANS 2003/2004

Circuits



TEAM YOKOHAMA ADREN

RALLYES ASPHALTE



TEAM FASCO-REVUNAT
COUPE DE FRANCE DES RALLIES

V.H.C.



PERRE DE TRODY
VAINQUEUR DE LA CARRERA PANAMERICANA 2003

MONDRIANE



NICOLAS LAPORTE
VAINQUEUR DU GP DE F3 A MACAO 2003

CIRCUIT / C. COTE

Slick

Pluie

CIRCUIT / RALLYE ASPHALTE / VHC

Pluie

Sec/Mixte/Pluie

Sec/Mixte

Sec/Mixte/Pluie

RALLYE TERRE

Terre

Terre



A005

du 13 au 18"



A006

du 13 au 18"



A021R

du 13 au 16"



A032R

du 10 au 17"



A048R

du 12 au 18"



A006T

du 15 au 18"



A035

du 13 au 15"



A035E

15"

Accélérations, trajectoire idéale, freinage tardif, point de corde, réaccélération immédiate..., la gamme YOKOHAMA MOTORSPORT a été développée spécialement pour offrir aux passionnés du pilotage le maximum d'efficacité sur tous les terrains, dans toutes les conditions.

T.Y.M. FRANCE - BP 375 - 69746 GENAS - TEL. 04 78 900 111 - FAX 04 78 900 120 - E-MAIL : yokohama@yokohama.fr

F. VERIFICATIONS DANS LES COUPES DE MARQUE

Le règlement suivant est applicable à toutes les disciplines comportant des Coupes de Marque : dans le cadre de l'organisation des Coupes de Marque et de leur réglementation spécifique, le constructeur pourra proposer des vérifications techniques très détaillées, afin d'assurer la conformité des véhicules considérés. Les demandes de vérifications seront remises à la Direction de Course et entérinées par le Collège. Les vérifications pourront se faire le jour même, selon l'horaire de l'épreuve, ou au plus tard dans les cinq jours suivants et ceci sans incidence sur le déroulement de la remise des prix. Le Commissaire Technique responsable de la marque effectuant ce contrôle devra obligatoirement être un des commissaires techniques de l'épreuve. Dans le cas où ce contrôle ferait constater la non-conformité d'un véhicule, le constructeur devra transmettre le rapport au Président du Collège des Commissaires Sportifs dans les 5 jours, pour suite à donner.

Tout concurrent engagé dans une Coupe de Marque, dont la non conformité de la voiture au règlement technique de cette Coupe sera constatée et sanctionnée par une exclusion de ladite Coupe, sera également exclu du classement de l'épreuve.

VI. NUMEROS DE COURSE

Les chiffres formant le numéro de course seront de couleur noire sur un fond blanc rectangulaire. Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous :

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Sur chaque véhicule, les numéros de course doivent être apposés aux endroits suivants :

- sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote ou sur les ailerons de chaque côté du véhicule ;
- sur le nez (capot avant) ou le toit du véhicule, lisibles de l'avant.

Pour les monoplaces

- la hauteur minimum des chiffres sera de 20 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;

Pour tous les autres véhicules

- la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;

Il est interdit d'attribuer des numéros commençant par 0.

En cas de mauvaise visibilité des numéros de course d'un véhicule, le responsable du chronométrage fera appel au Directeur de Course pour lui demander de mettre en demeure le concurrent afin que ses numéros soient lisibles. Sans résultat dans les délais impartis, le concurrent sera exclu de l'épreuve.

VII. PUBLICITE

La publicité sur les véhicules de compétition ainsi que sur les vêtements des pilotes, est admise dans toutes les épreuves organisées par les Associations Sportives affiliées à la FFSA.

Trois catégories de publicité peuvent être distinguées :

- Publicité FFSA,
- Publicité organisateurs d'épreuves,
- Publicité concurrents.

A. PUBLICITE FFSA

La FFSA a la possibilité de faire figurer dans le règlement (ou par additif au règlement au plus tard le 1^{er} décembre) de tous les Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA une clause précisant les emplacements réservés à la publicité obligatoire FFSA (véhicules et combinaisons des pilotes). En aucun cas, cette publicité obligatoire FFSA ne peut être modifiée ou rachetée par les organisateurs d'épreuves ou les concurrents.

Le règlement (ou l'additif) du Championnat, Coupe, ou Série de la FFSA pourra imposer une interdiction de toute publicité concurrentielle des marques ou produits faisant l'objet de la publicité obligatoire FFSA.

B. PUBLICITE ORGANISATEURS D'EPREUVES

Les organisateurs sont autorisés à rechercher de la publicité collective pour les véhicules participant à leur épreuve.

Publicité obligatoire des organisateurs d'épreuves

Sous réserve que ces espaces ne soient pas utilisés par la publicité obligatoire FFSA, la publicité obligatoire des organisateurs sera placée exclusivement au-dessus et/ou au-dessous des numéros de course. Cette publicité devra s'insérer dans un espace total de 22 x 50 cm en haut et/ou en bas des numéros de course.

En cas d'impossibilité (monoplaces par exemple) la (les) bande(s) pourra (pourront) être placée(s) à proximité immédiate des numéros mais de façons à ne pas gêner la lecture par les chronométrateurs.

La publicité obligatoire ne pourra en aucun cas être rachetée par les concurrents.

Publicité facultative des organisateurs d'épreuves

Sous réserve que ces espaces ne soient pas utilisés par la publicité obligatoire FFSA, la publicité facultative des organisateurs sera placée exclusivement dans 2 bandeaux de 25 cm sur 10 cm de haut, apposés de chaque côté de la partie la plus haute du pare-brise (1 bandeau à droite et 1 bandeau à gauche).

En ce qui concerne les véhicules sans pare-brise, un seul bandeau de 25 cm x 20 cm de haut devra être apposé sur la partie du capot la plus rapprochée du pilote et perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule.

Les organisateurs d'épreuves doivent préciser dans le règlement particulier (ou par additif 1 mois avant l'épreuve) de quelle publicité il s'agit (marque, produit, etc.). Les concurrents ont la faculté de refuser cette publicité. Le refus entraînera une majoration des droits d'engagement de 100 %.

Une publicité facultative ayant pour objet une marque ou un produit à l'évidence concurrentiels de celle du concurrent ne pourra pas faire l'objet de majoration pour le concurrent qui la refuserait.

Par ailleurs, il est rappelé que les concurrents qui ont accepté ou refusé cette publicité facultative sont placés sur un plan d'égalité pour l'application du règlement particulier de l'épreuve notamment en ce qui concerne l'attribution des prix.

C. PUBLICITE CONCURRENTS

Sous réserve de l'application des dispositions relatives à la publicité FFSA et à la publicité des organisateurs d'épreuves telles que prévues ci-dessus, les concurrents sont autorisés à apposer toutes publicités sur les véhicules et les combinaisons des pilotes, à condition qu'elles ne soient ni politique ni outragante, et que, d'une manière générale, elles soient conformes aux dispositions légales en vigueur. Les concurrents sont habilités à traiter directement et librement avec les annonceurs. Leurs engagements réciproques devront respecter, dans leur application, les présentes dispositions et celles de la réglementation des disciplines.

Sont prohibés tous les panneaux publicitaires entraînant modification de carrosserie, du profil du véhicule ou faisant saillie.

Afin d'éviter les difficultés de lecture du chronométrage des épreuves de nuit, toute publicité lumineuse est interdite.

D. CONTROLE

Pour chaque épreuve, un officiel titulaire d'une licence de Commissaire Sportif, mais non membre du Collège, sera chargé de veiller à l'application des présentes dispositions. Sera interdit au départ tout véhicule ou pilote qui ne s'y conformerait pas.

Tout litige sera arbitré sans délai par le Collège des Commissaires Sportifs.

VIII. RECLAMATIONS

A. PROCEDURES GENERALES

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents. Seul le concurrent ou son mandataire porteur d'un pouvoir écrit pourra déposer réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

Les réclamations devront être faites par écrit et remises au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif, ou à défaut à un officiel FFSA. Elles devront être accompagnées d'une caution d'un montant de 620 Euros sous forme de chèque libellé à l'ordre de l'ASA organisatrice. Cette somme ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

La réclamation contre la validité d'un engagement doit être présentée au plus tard deux heures après la fermeture des opérations de vérifications.

Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours de l'épreuve, contre la non conformité des véhicules avec le règlement les régissant, contre le classement, devront être présentées au plus tard 30 minutes après l'affichage officiel des résultats.

En aucun cas, l'affichage de nouveaux classements à la suite d'une décision du Collège des Commissaires Sportifs ne constitue le point de départ d'un nouveau délai de réclamation sauf si ces nouveaux classements sont consécutifs à la correction d'une erreur imputable à l'organisation.

Il ne peut y avoir de réclamation contre une décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Toute personne déposant une réclamation et toute personne visée par celle-ci devra être auditionnée par le Collège des Commissaires Sportifs. Les intéressés devront être convoqués en conséquence. Les Commissaires Sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

Si une réclamation est déposée par un concurrent et que cette réclamation puisse avoir pour conséquence le démontage et le remontage de différentes parties d'un véhicule, il sera exigé du réclamant une caution fixée selon le barème défini à l'article V. E (vérifications finales).

La procédure de contrôle sera également identique à celle décrite dans cet article.

Le tarif horaire maximum de la main-d'œuvre en vigueur est de 45 Euros TTC.

Si la réclamation intéresse plusieurs des phases ci-dessus, le dépôt de caution sera calculé en additionnant les montants des sommes fixées pour chaque phase dans le tableau ci-dessus.

Les opérations de démontage et contrôle seront obligatoirement effectuées selon la procédure de contrôle décrite à l'article V. E (vérifications finales).

De plus, il est bien précisé aux concurrents :

- Si la réclamation est fondée, le réclamant est remboursé par l'organisateur sous 15 jours des sommes qu'il a déposées ; les frais de démontage, remontage et contrôle (déplacement des contrôleurs, location des locaux, analyses complémentaires, etc.) étant à la charge de la partie succombante, sans préjudice de toutes sanctions disciplinaires.
- Si la réclamation est reconnue sans fondement, le réclamant perd sa caution, le concurrent contrôlé est remboursé de ses frais réels liés au démontage et remontage dans la limite du montant de la caution versée, diminué le cas échéant des frais entraînés par le démontage et le contrôle, et sans pouvoir en aucun cas réclamer quelque somme que ce soit à quelque partie que ce soit.

B. ANALYSES DE CARBURANT

Procédure

- Prendre trois échantillons, de 1 litre minimum chacun :
 - Echantillon n° 1 pour 1ère analyse.
 - Echantillon n° 2 pour le concurrent.
 - Echantillon n° 3 pour la FFSA.
- L'organisateur, par l'intermédiaire de la FFSA, envoie son échantillon pour analyse dans un laboratoire agréé par la FFSA. Le laboratoire est autorisé à casser le sceau.
- Résultat conforme : la FFSA communique le résultat.
- Résultat non conforme au règlement : en cas de désaccord, le concurrent doit envoyer dans les trois jours son échantillon dans un laboratoire de son choix agréé par la FFSA et en informer la FFSA. Le laboratoire communiquera le résultat à la FFSA.
- Si ce résultat dépasse toujours la tolérance définie par deux analyses, en cas de désaccord, la FFSA envoie son échantillon dans un laboratoire agréé de son choix.
- Le calcul final est effectué en tenant compte de tous les résultats et le résultat communiqué.

À tout moment, au cours de l'épreuve, il devra être possible de prélever 3 litres minimum de carburant dans le réservoir faute de quoi, le concurrent sera exclu de l'épreuve.

Cauti3n en cas de r3clamation

- Recherche d'indice octane - RON :
Il devra 3tre vers3 une cauti3n de 800 Euros.
- Recherche des autres caract3ristiques :
Il devra 3tre vers3 une cauti3n de **6 100** Euros puis une cauti3n compl3mentaire permettant de couvrir les frais r3els de la recherche qui sera d3cid3e 3 r3ception du devis des laboratoires. Seuls les laboratoires agr33s par la FFSA seront habilit3s 3 effectuer l'analyse du carburant pr3lev3, ainsi que les contre-analyses.

IX. APPELS

A. DROIT D'APPEL

Celui des concurrents pour lequel la d3cision du Coll3ge des Commissaires Sportifs est d3favorable peut faire appel de cette d3cision aupr3s du Tribunal d'Appel de la FFSA.

Proc3dure

- Lorsque la d3cision a 3t3 notifi3e dans le cadre de l'3preuve :
 - Le concurrent doit d3clarer par 3crit dans l'heure qui suit la notification ou la publication de la d3cision, au Directeur de Course ou 3 un Commissaire Sportif, son intention de faire appel. Toutes les intentions d'appels r3guli3rement d3clar3es 3 l'int3rieur du d3lai d'appel seront prises en consid3ration par les Commissaires Sportifs sans aucune exception. Le concurrent doit joindre imp3rativement 3 cette d3claration d'intention d'appel une cauti3n de 2 800 Euros qui sera encaiss3e par la FFSA et 3ventuellement restitu3e selon la d3cision qui sera prononc3e par le Tribunal d'Appel National.
 - Le concurrent doit envoyer sa lettre d'appel en recommand3 avec accus3 de r3ception dans le d3lai de 2 jours francs 3 la FFSA.
- Lorsque la d3cision est notifi3e, soit au concurrent en personne, mais hors le cadre de l'3preuve, soit par lettre recommand3e avec accus3 de r3ception, le concurrent dispose d'un d3lai de 2 jours francs 3 partir de la notification ou de la r3ception de la lettre recommand3e avec accus3 de r3ception pour adresser sa lettre d'appel en recommand3 avec accus3 de r3ception 3 la FFSA, accompagn3e de la cauti3n de 2 800 Euros.
Dans ce cas, la d3claration d'intention d'appel n'est donc plus exigible. Lorsque le Coll3ge des Commissaires Sportifs est inform3 de l'intention d'un concurrent de faire appel, il doit suspendre le classement qui peut 3tre mis en question, g3n3ral, groupe et classe, et la remise des prix correspondants.

La d3cision de sanction du Coll3ge des Commissaires Sportifs sera imm3diatement ex3cutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des probl3mes de s3curit3 ou d'irr3gularit3 dans l'engagement d'un concurrent pour participer 3 l'3preuve.

Toutefois, 3 titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvis3s (s3curit3, irr3gularit3 dans l'engagement), la sanction sera suspendue sans que le concurrent et le pilote puissent pr3tendre 3 la remise des prix ou au podium, ni appara3tre au classement officiel final de l'3preuve, 3 une autre place que celle qu'entra3nerait l'application de la sanction, sauf 3 obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits 3tant alors r3tablis. Les p3nalit3s de passage et d'arr3t dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

B. EXPERTISE TECHNIQUE SUR VEHICULE SUITE A UN APPEL D'UNE DECISION DE SANCTION PRISE PAR LES COMMISSAIRES

Lors d'un appel contre une d3cision de non conformit3 d'un v3hicule ou de l'une de ses pi3ces, les commissaires, selon la recommandation pr3cise que leur donnera le Commissaire Technique d3l3gu3 de la cat3gorie ou le Commissaire Technique responsable de l'3preuve, ordonneront une des deux mesures suivantes :

- Soit le d3montage de la seule pi3ce litigieuse qui sera plac3e sous scell3s,
- Soit, la mise sous scell3s du v3hicule si, pour les besoins de l'expertise, la pi3ce litigieuse devait rest3e fix3e 3 la voiture.

Dans les deux cas, le Commissaire Technique d3l3gu3 de la cat3gorie ou le Commissaire Technique responsable de l'3preuve prendra les mesures appropri3es aupr3s du service technique de la FFSA pour qu'une expertise soit r3alis3e dans les plus brefs d3lais par un expert d3sign3 par la FFSA

n'ayant pas officié lors de l'épreuve. Le rapport de cette expertise sera remis au service technique de la FFSA dès que possible.

C. CAUTION EN CAS D'APPEL INTERNATIONAL

Dans le cas où un licencié français souhaite faire appel d'une décision devant le Tribunal d'Appel de la FIA, il doit verser auprès de la Fédération Française une caution de 11 000 Euros.

D. APPEL FFSA

Le Comité Directeur FFSA peut faire appel de toutes décisions du Collège des Commissaires Sportifs lorsque viennent à se produire ou à se révéler un fait nouveau ou un élément inconnu des Commissaires Sportifs, de nature à faire naître un doute.

L'appel par le Comité Directeur FFSA devra être introduit dans le mois suivant la décision.

X. TABLEAU RECAPITULATIF DES RECLAMATIONS ET APPELS

- 1 - LES DROITS DES CONCURRENTS	RECLAMATIONS		APPELS	
	QUALITE			
	Le concurrent ou son mandataire qualifié (pouvoir en bonne forme)			
	DELAIS			
	Contre les classements : ▪ 30' après l'affichage des résultats Contre les engagements et les distances : ▪ 2 heures après la fin des vérifications.		Déclaration d'intention d'appel : ▪ 60' après la publication de la décision et confirmation par lettre recommandée dans les deux jours.	
	FORMES			
	PAR ECRIT		PAR ECRIT	
	CAUTIONS			
	620 € à l'ordre de l'ASA organisatrice		Appel national : 2 800 € à l'ordre de la FFSA Appel international : 11 000 € à l'ordre de la FFSA	
	MOTIFS			
	▪ Toute infraction aux règlements administratifs ou techniques, internationaux, nationaux, ou particuliers, tout comportement antisportif. ▪ Toute décision du Directeur de Course.		Toute décision du Collège des Commissaires Sportifs.	
	EFFET SUSPENSIF			
	Automatique, en ce qui concerne les résultats d'une épreuve.		CF Art.IX.A des prescriptions générales.	
	DESTINATION			
	Directeur de Course ou son adjoint, à défaut un Commissaire Sportif ou un chargé des relations avec les concurrents.		▪ Appel national : Commissaires Sportifs ▪ Appel international : FFSA	
- 2 - LES DEVOIRS DES CONCURRENTS	OBLIGATION			
Attendre, soit au PC, soit au tableau d'affichage officiel, soit au parc concurrents, non seulement la fin du délai de réclamation, mais aussi l'affichage du classement définitif ou la clôture du meeting.				
- 3 - LES DEVOIRS DES OFFICIELS	OBLIGATIONS DES COMMISSAIRES SPORTIFS			
	▪ Convoquer le(s) intéressé(s). ▪ Statuer le plus rapidement possible. ▪ Publier la décision PAR AFFICHAGE, ART. 181 CSI et si possible la notifier à(aux) l'intéressé(s).			
	OBLIGATIONS DES AUTRES OFFICIELS (DIRECTEUR DE COURSE, COMMISSAIRES SPORTIFS CHARGES DES RELATIONS)			
▪ Attendre la fin des délais à la Direction de Course et au tableau d'affichage. ▪ Accepter toute réclamation (ou toute déclaration d'intention d'appel) jusqu'à la clôture du meeting (car il appartient soit au Collège des Commissaires Sportifs, soit au Tribunal d'Appel National de statuer sur les irrecevabilités éventuelles)				

XI. SIGNALISATION

Pendant toute la durée des épreuves, les concurrents sont tenus de se conformer aux signaux ci-après :

- Drapeau national : départ de l'épreuve.
- Drapeau rouge : signal d'arrêt absolu et immédiat à la disposition exclusive du Directeur de Course (en circuit, ce drapeau rouge se trouve à chaque poste, mais seul le Directeur de Course décide de sa présentation).
- Drapeau jaune agité : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.
- Deux drapeaux jaunes agités : réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste.
Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.
- Drapeau bleu clair pendant les essais :
- Drapeau bleu clair immobile : un véhicule plus rapide est en train de vous rattraper. Cédez le passage.
- Drapeau bleu clair agité : un véhicule plus rapide s'apprête à vous doubler. Cédez le passage de toute urgence.
- Drapeau bleu clair pendant la course :
- Drapeau bleu clair immobile : vous allez être doublé par un véhicule ayant au moins un tour d'avance. Laissez-le passer.
- Drapeau bleu clair agité : laissez passer l'autre véhicule immédiatement. Vous risquez maintenant une pénalité.
- Drapeau jaune à bandes rouges verticales : surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence.
- Drapeau blanc immobile : vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent.
- Drapeau blanc agité : vous allez peut-être être sérieusement gêné par un véhicule beaucoup plus lent.
- Drapeau vert : retour de la piste à son état d'origine.
- Drapeau noir accompagné d'un numéro blanc : signal d'arrêt pour le véhicule portant ce numéro.
- Drapeau à triangles noirs et blancs : dernier avertissement avant la mise hors course pour conduite non sportive.
- Drapeau noir à disque orange : grave incident (perte d'un élément mécanique ou de carrosserie, véhicule en feu, etc.) ne semblant pas être décelé par le pilote. Arrêt obligatoire au stand au prochain passage.
- Drapeau à damier noir et blanc : signal d'arrêt en fin de course ou d'épreuve de classement.

XII. PRIX

En cas de distribution des prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

- Dans les groupes comportant moins de 5 partants, 50 % des prix prévus au groupe seront distribués.
- Dans les classes comportant moins de 5 partants, 50 % des prix prévus à la classe seront distribués.

XIV. ANNEXES

1. Règlement médical
2. Règlement disciplinaire
3. Règlement du Tribunal d'Appel National

1. LA CONDITION PHYSIQUE

1.1. LE CONTROLE PREALABLE

Tout pilote ou coéquipier qui souhaite obtenir une licence permettant de participer à une épreuve de sport automobile doit se soumettre à un contrôle médical annuel.

1.1.1. Pour les titres de participation compétition

Toute demande de titre de participation compétition devra être accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la compétition concernée. Il devra être établi par un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins et daté de moins de 6 mois.

1.1.2. Pour les licences pratiquants (concurrents conducteurs)

L'utilisation de la fiche médicale délivrée par la FFSA est obligatoire.

Les règles déontologiques concernant le secret professionnel devront être respectées.

Peuvent remplir la fiche médicale :

- S'il s'agit d'une première demande de licence, et en application des dispositions de l'arrêté du 28 avril 2000 relatif à la loi n°99-223 du 23 mars 1999 :
 - un titulaire du Certificat d'Etudes Spéciales de Biologie et de Médecine du Sport ou d'une Capacité de Médecine du Sport ou encore d'un équivalent reconnu par le conseil de l'Ordre des Médecins,
 - également un membre de la commission médicale ou un membre du groupe de travail médical "karting" FFSA ou un médecin fédéral régional FFSA auto ou karting, le cas échéant.
 - Les demandeurs de première licence devront également subir un examen complet de la vue auprès d'un ophtalmologiste qualifié, examen qui devra obligatoirement comporter :
 - la mesure de l'acuité visuelle, l'étude de la vision des couleurs,
 - la détermination du champ de vision, l'étude de la vision binoculaire,
 - un test d'éblouissement,
 - une recherche des troubles auditifs et vestibulaires (test de Fukuda conseillé).

Les résultats de ces examens complémentaires seront annexés à la fiche médicale.

- S'il s'agit d'un renouvellement de licence :
 - soit un titulaire du Certificat d'Etudes Spéciales de Biologie et de Médecine du Sport ou d'une Capacité de Médecine du Sport ou encore d'un équivalent, reconnu par le conseil de l'Ordre des Médecins,
 - soit un membre de la commission médicale ou un membre du groupe de travail médical «karting» FFSA ou un médecin fédéral FFSA (auto ou karting, le cas échéant),
 - soit un généraliste régulièrement inscrit à un tableau de l'Ordre des Médecins.

Une fois la fiche médicale dûment rédigée, le médecin examinateur devra remplir le certificat médical inclus dans la demande de licence.

1.1.3. Les critères d'aptitude ou de non aptitude sont les suivants :

- *Acuité visuelle*
Avant ou après correction d'au moins 9/10èmes à chaque œil ; admis 10/10 et 8/10èmes.
Les verres de contact sont admis, à condition qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois, et chaque jour pendant une durée significative et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.
- *Vision des couleurs*
En cas d'anomalie, pas d'erreur, dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions automobiles, recours à la Table d'Ishihara et en cas d'erreur, au test de Farnsworth ou système analogue.
- *Vision nocturne normale (test d'éblouissement)*

Cas particuliers

Tout candidat à une licence de pilote ayant une acuité visuelle diminuée et non corrigible portant sur un seul œil et ayant obligatoirement une acuité visuelle controlatérale égale ou supérieure à 10/10^{èmes}, peut être admis après examen d'un ophtalmologiste et avis du médecin fédéral régional, sous les conditions suivantes :

- champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération ;
 - vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés ou tests analogues) ;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
 - lésion strictement unilatérale, ancienne ou congénitale.
- *Pour le cœur et l'appareil circulatoire*
L'hypertension permanente non contrôlée, l'infarctus du myocarde en évolution, les coronarites avec manifestations cliniques, les valvulopathies ou affections cardiaques graves ou décompensées, les troubles de conduction sévères sont, en principe, incompatibles avec la compétition automobile, chaque cas particulier pouvant cependant être examiné par la commission médicale.
Tout pilote âgé de 45 ans ou plus doit subir tous les deux ans une épreuve maximale d'effort.
- *Pour l'appareil locomoteur*
Limitation fonctionnelle des articulations des mains supérieure à 50 % et affectant en même temps deux ou plusieurs segments d'un même côté.
Les amputations, en général, ne sont pas tolérées. En ce qui concerne la main, l'amputation totale du pouce est éliminatoire.
Lorsque la fonction d'opposition (pince) est conservée, la licence peut être accordée.
Les prothèses orthopédiques fonctionnelles, en principe admises, sont soumises à l'appréciation du médecin fédéral régional.
La limite fonctionnelle des grandes articulations, lorsqu'elle existe, doit être inférieure à 50 %.
- *Le diabète insulino dépendant* correctement suivi n'est pas une contre-indication ; sous condition de l'envoi au médecin fédéral national du schéma de traitement et de l'engagement pour le sujet concerné de signaler son cas au médecin-chef de l'épreuve à laquelle il participe.
- *L'épilepsie* avec manifestation clinique est une contre-indication absolue.
- *Toute autre pathologie physique ou psychique* décelée par le médecin examinateur doit motiver l'avis du médecin fédéral national.

1.1.4. Les cas limites ou litigieux sont soumis à l'appréciation de la commission médicale, qui en réfère au Comité Directeur FFSA.

1.1.5. Catégories d'âge

Les normes médicales sont identiques, aucun examen lié à l'âge n'est prévu.

1.1.6. Mesures particulières en faveur des handicapés physiques

Les critères énumérés ci-dessous étant respectés, la FFSA peut délivrer :

a) Une licence internationale concurrent-conducteur restrictive

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, à l'exclusion des maladies et des troubles de la vue éliminatoires et permet pour les licenciés "auto" de participer à toutes les épreuves dont le départ est donné séparément à chaque concurrent.

Pour toute participation à une épreuve se déroulant à l'étranger, les autorisations de la FFSA et de l'Autorité Sportive Nationale de l'Organisateur sont nécessaires.

Par dérogation à cette règle, certains titulaires de la licence internationale concurrent-conducteur restrictive pourraient participer à des compétitions sur circuit, avec départ groupé, à l'exception des monoplaces de formules internationales :

- s'il s'agit de pilotes qui, avant leur handicap, auraient figuré sur une liste de notoriété FFSA et/ou FIA ou titulaires d'un palmarès de valeur, et qui restent capables, malgré leur handicap, de performances chronométriques valables ;

- s'il s'agit d'handicapés ayant suivi le stage d'une école de pilotage, et capables de performances comparables à celles des pilotes valides issus de la même école ;
- les demandes de dérogation, dûment motivées, devront être présentées par le comité régional du pilote concerné et adressées à la FFSA. Elles seront soumises à l'approbation conjointe de la commission médicale et du Comité Directeur FFSA.

Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit par un membre de la commission médicale FFSA.

Examen du véhicule

Evaluation des modifications éventuelles apportées au véhicule par un Commissaire Technique FFSA.

Examen de conduite et de sécurité

Sous le contrôle d'un Commissaire Sportif FFSA sport automobile et/ou d'un moniteur d'Ecole de Pilotage agréé, en présence :

- soit du médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit d'un membre de la commission médicale FFSA,

il sera pratiqué un exercice de pilotage :

- soit sur un circuit,
- soit en tout autre endroit approprié.

Par ailleurs, il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule, de passer de la position assise à la position suspendu. Allongé sur le dos, de pouvoir s'extraire verticalement à l'aide d'un bras, et de la même façon pouvoir sortir latéralement.

b) Une licence nationale concurrent-conducteur karting H

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, à l'exclusion des maladies et des troubles de la vue éliminatoires et permet pour les licenciés "karting" de participer sans restriction aux épreuves inscrites au calendrier de la FFSA.

Elle est exclusivement réservée aux utilisateurs de kart avec embrayage et avec démarreur.

Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional de la Commission Régionale karting du postulant,
- soit par un membre du groupe de travail "karting" de la commission médicale de la FFSA.

Examen du véhicule

Le matériel doit être contrôlé par un Commissaire Technique international afin de vérifier la pertinence et la sécurité des éventuelles adaptations.

Afin de repérer avec plus de facilité le pilote handicapé, il sera apposé un sigle au niveau de la plaque arrière ; une information sera faite lors du briefing.

Examen de conduite et de sécurité

Un roulage doit être réalisé devant un Commissaire Sportif international pour vérifier le comportement en piste en présence :

- soit du médecin fédéral régional de la Commission Régionale Karting du postulant,
- soit d'un membre du groupe de travail "karting" de la commission médicale de la FFSA.

Il sera pratiqué un exercice de pilotage :

- soit sur un circuit,
- soit en tout autre endroit approprié.

c) Une licence régionale concurrent conducteur restrictive

Elle est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, y compris les troubles de la vue éliminatoires.

Elle ne permet, en aucun cas, de conduire un véhicule pendant le déroulement d'une compétition.

Examen médical

Évaluation des possibilités physiques du postulant à l'aide de la fiche médicale nationale annuelle d'aptitude. Cette fiche devra être remplie :

- soit par le médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit par un membre de la commission médicale FFSA.

Examen de sécurité

Sous le contrôle d'un Commissaire Sportif FFSA sport automobile et/ou d'un moniteur d'Ecole de Pilotage agréé et en présence :

- soit du médecin fédéral régional FFSA du Comité Régional du postulant,
- soit d'un membre de la commission médicale FFSA.

Il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule, de passer de la position assise à la position suspendue. Allongé sur le dos, de pouvoir s'extraire verticalement à l'aide d'un bras, et de la même façon pouvoir sortir latéralement.

Une fois tous ces documents établis et ces tests pratiqués :

Pour l'auto

La commission médicale FFSA ou à défaut le médecin fédéral national proposeront au Comité Directeur qui aura également à apprécier les qualités de pilotage de l'intéressé et la conformité des modifications techniques apportées à son véhicule, la délivrance ou non de la licence.

Pour le karting

Il sera pratiqué de la même façon, mais après avis préalable du groupe de travail "karting" de la commission médicale FFSA ou à défaut de son Président.

1.2. LE CONTROLE SUPPLEMENTAIRE DESTINE AUX SPORTIFS DE HAUT NIVEAU

1.2.1. La FFSA organise une surveillance médico-sportive spécifique.

Doivent s'y conformer :

- a) les pilotes Elites figurant sur la liste établie chaque année à cet effet par la FFSA,
- b) les pilotes de "haut niveau" annuellement désignés par le ministère de la jeunesse et des sports et qui ne figureraient pas sur la liste explicitée en a).

Toutes les personnes figurant sur les listes a) ou b) subissent dans l'année, au moins un bilan tel qu'il est décrit ci-dessous :

- Un interrogatoire portant sur les antécédents, les médicaments éventuellement prescrits à l'intéressé ;
- Un examen clinique de repos comprenant en particulier des données anthropométriques et une étude de l'appareil locomoteur ;
- Un entretien diététique et une évaluation psychologique ;
- Un examen biologique (3 prélèvements par an) :

Le premier prélèvement sanguin se compose au minimum de :

- Numération formule sanguine,
- Vitesse de sédimentation des hématies,
- Hémoglobininémie plasmatique plaquettes caractéristiques érythrocytaires,
- Bilan électrolytique,
- Créatinine et acide urique,
- Glucose,
- Cholestérol HDL triglycérides,
- Ferritine et fer sérique.

Les prélèvements suivants pourront comporter un nombre d'examen réduits :

- NFS/VS, Hémoglobininémie plasmatique, plaquettes, caractéristiques érythrocytaires ;
- Un examen électrocardiographique de repos :
 - Un test d'effort type Ruffier,
 - Une épreuve d'effort maximale avec profil tensionnel et calcul de la VO2 MAX,
 - Une épreuve fonctionnelle respiratoire comprenant au moins une courbe débit/volume.
- Un examen dentaire complété d'un examen panoramique radiologique lors de la première visite de haut niveau une échographie cardiaque ;
- Un examen de dépistage des troubles oculaires :
 - Acuité visuelle,
 - Champs de vision,
 - Vision binoculaire,
 - Vision des couleurs,
 - Vision nocturne.

- Un examen de dépistage des troubles auditifs et vestibulaires (test de Fukuda conseillé) ;
- Une recherche de l'albumine et du sucre dans l'urine ;
- Des tests plus spécifiques au Sport Automobile, en particulier tests ophtalmologiques, étude des effets de l'accélération et de la décélération (sur le plan hémodynamique notamment) etc., pourront être pratiqués.

EN CE QUI CONCERNE LES PILOTES DE LA LISTE A

Le premier bilan annuel sera habituellement effectué par le médecin fédéral national qui pourra éventuellement désigner d'autres médecins pour le seconder.

Il sera normalement pratiqué dans le centre médico sportif ayant passé convention avec la FFSA et choisi par le médecin fédéral national. Toutefois, pour des cas particuliers laissés à l'appréciation conjointe du DTN et du médecin fédéral national, ce premier bilan pourra être pratiqué dans les conditions prévues pour les pilotes de la liste B.

Dans tous les cas, les bilans répétitifs exigés par la loi pourront être pratiqués dans tout centre médico sportif ayant passé convention avec la FFSA.

EN CE QUI CONCERNE LES PILOTES DE LA LISTE B

Les bilans sont effectués dans un centre médico-sportif agréé ayant passé convention avec la FFSA.

Pour A comme pour B, les résultats des bilans médicaux devront être transmis au médecin fédéral national.

1.2.2. A l'intention des membres des Equipes de France et du pôle de formation

La FFSA organise une préparation particulière, physique et psychologique, sous forme de stages médico-sportifs (ouverts également à l'élite), de suivi médical, d'évaluation et d'amélioration de l'état de forme, sur le terrain ou dans les centres de formation éventuels.

Un protocole particulier établi à cet effet sera joint au présent document.

1.3. LE CONTROLE ANTIDOPAGE

Le règlement particulier de la FFSA est joint en annexe. Il s'applique à toutes les disciplines, Karting compris.

1.4. LE CONTROLE DE L'ALCOOLEMIE

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 du 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 (ou le Directeur d'Epreuve) prendra toute mesure utile.

1.5. LE CONTROLE APRES UNE MALADIE OU UN ACCIDENT

Les pilotes accidentés au cours d'une épreuve automobile ou blessés à l'occasion d'autres activités devront subir une visite médicale attestant de leur guérison, ou consolidation, avant d'être autorisés à recourir.

Cette mesure sera appliquée systématiquement aux licenciés pour toute déclaration faite à la Mutuelle du Mans Assurances indiquant une incapacité supérieure à dix jours.

Les intéressés devront envoyer sans délai leur licence à la FFSA qui la leur retournera dès réception de l'attestation de guérison ou consolidation.

Le cas échéant et après consultation soit de la commission médicale, soit du médecin fédéral national, la FFSA se réserve le droit de soumettre l'intéressé à une nouvelle visite médicale qui devra être effectuée suivant les modalités de contrôle médical annuel.

Les licenciés sont tenus d'indiquer à la commission médicale de la FFSA toute modification qui surviendrait dans leur état de santé.

1.6. PROCESSUS DE DEMANDE D'AUTORISATION D'USAGE A DES FINS THERAPEUTIQUES POUR LES COURSES FIA

Pour un conducteur souhaitant participer à une course inscrite au calendrier FIA, une autorisation d'usage à des fins thérapeutiques peut être accordée pour qu'il puisse utiliser une substance ou méthode interdite telle que définie dans la liste des interdictions publiée par l'Agence Mondiale Antidopage.

Cette autorisation devra être demandée dans les conditions fixées au règlement FIA relatif à l'autorisation d'usage à des fins thérapeutiques, pris en application de l'annexe L du Code Sportif International, chapitre II, Article 4.1.2.

2. L'ORGANISATION DES SECOURS

Elle recouvre toutes les disciplines du sport automobile. Les obligations qui en résultent ne remplacent pas mais complètent les mesures qui pourraient par ailleurs être imposées par les pouvoirs publics.

D'autre part, pour les épreuves comptant pour un championnat FIA, il y a lieu de se référer aux prescriptions de l'annexe H chapitre 9 du Code Sportif International de la FIA et pour le karting de la réglementation médicale de l'annexe H de la Commission Internationale du Karting.

2.1. LES COURSES DE COTE ET LES RALLYES

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Pour les Championnats de France, il devra figurer sur la liste des médecins-chefs établie par la commission médicale. Son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.

2.1.1. Les rallyes

Le médecin-chef est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

- Pour les parcours de liaison, il est conseillé de prévoir une voiture balai avec un médecin à bord.
- Pour les parcours chronométrés dits "Epreuves Spéciales" :
 - la présence d'au moins un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;
 - la présence d'au moins une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration,
 - Pour les rallyes comptant pour le Championnat de France,
 - Un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation. (Cette disposition est conseillée dans les autres rallyes.)

2.1.2. Les courses de côte

Le médecin-chef est auprès du Directeur de Course ou en liaison permanente avec lui.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Deux ambulances, au minimum, permettant la ventilation et l'aspiration.

Pour les courses de côte comptant pour le Championnat de France de la Montagne, la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

- 2.1.3.** Tant pour les courses de côte que pour les rallyes, dans la mesure où le public est admis à titre payant à se tenir aux abords d'une route empruntée par les concurrents, un poste de secours "public" est obligatoire.

**L'INNOVATION LA PLUS IMPORTANTE
POUR LA SÉCURITÉ
DEPUIS LE CASQUE
ET LA COMBINAISON ANTI-FEU !**



Plus
de 12 modèles
disponibles !

hans engineered by
stand21®
HEAD AND NECK SUPPORT®

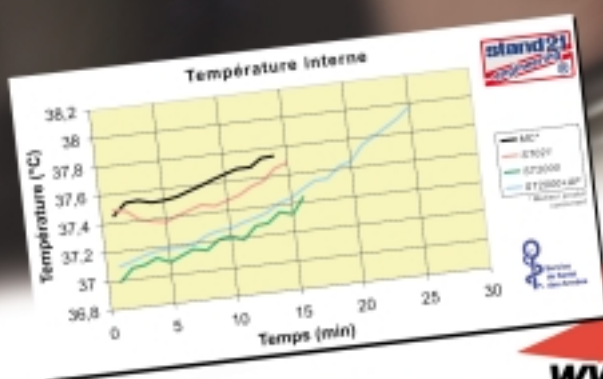
	10° Pro	20° Pro	20° Hi-Tech	25° Pro	30° Pro	30° Hi-Tech	40° Hi-Tech
SMALL							
MEDIUM							
LARGE							

**HEAT STRESS* : LE GROS PROBLÈME
DES PILOTES DE COURSE**

* Stress thermique



Stand 21 Engineering, avec le concours d'une équipe médicale reconnue, vous apporte la solution !



**DECOUVREZ
LA NOUVELLE
COMBINAISON
RESPIRANTE
ST 3000**



www.stand21.fr

2.2. LES CIRCUITS

Les dispositions énumérées ci dessous s'appliquent totalement ou partiellement à toutes les épreuves sur circuit, y compris les épreuves sur glace, sur terre ou empruntant partiellement une portion de terre.

2.2.1. Les circuits asphaltés

Sont obligatoires

- Un contrôle médical des nouveaux circuits permanents :
Avant la délivrance du premier permis d'organiser FFSA, le médecin fédéral national devra être consulté à propos des points suivants :
 - accès à la piste et voies d'évacuation prévus pour les véhicules de secours,
 - implantation et plans d'un centre médical permanent.
- Pour les épreuves hors championnat, un médecin-chef inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins. Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.
Pendant les essais officiels et la course, il est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.
- Pour les championnats FFSA, un médecin-chef inscrit sur la liste établie par la commission médicale ; son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.
Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.
Au moins un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation, à l'exception des compétitions internationales, le médecin-chef et le médecin spécialiste peuvent être la même personne.
- Au moins deux ambulances.
- Des véhicules d'intervention médicale.
Au moins une voiture médicale d'intervention rapide (casques, combinaisons et pilote expérimenté sont recommandés). Ce véhicule doit être capable d'effectuer le 1er tour de chaque épreuve derrière le peloton ; présence à bord, avec le matériel approprié, d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.
- Une structure de soins intensifs.
 - un module capable d'être utilisé à la fois pour les soins courants et les soins intensifs sous forme de structure provisoire (par ex. tente, éléments démontables) ou d'ambulance "REANIMATION" (ou de centre permanent) ;
 - pour tout Championnat de France, un centre permanent ; il doit être homologué par le médecin fédéral national ou son représentant.
- Une équipe d'extraction.
Au moins une équipe pour toutes les épreuves comptant pour un Championnat de France ; fortement conseillée dans les autres cas.
Elle doit être conforme au cahier des charges décrit ci-dessous :
 - Composition 6 personnes, dont un médecin :
 - soit faisant partie de l'équipe,
 - soit désigné pour l'accompagner à l'occasion d'une intervention.
Dans ce cas, ce médecin doit être spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.

- **Matériel :**
 - un extracteur vertébral,
 - un matelas coquille,
 - un collier cervical,
 - une planche d'extraction,
 - ciseaux ou couteaux.
- **Tenue :**
 - combinaison simple, portant la mention "EXTRACTION" dans le dos,
 - chaussures pratiques type "basket",
 - gants.
- **Véhicule**
Un seul véhicule pour l'équipe et son matériel, type monospace.
- **Mission**
Porter assistance et extraire de sa voiture tout pilote qui n'en sort pas spontanément après un accident ou une sortie de route.
- **Entraînement**
Indispensable et obligatoire : un exercice devra se dérouler à l'occasion de chaque épreuve où est présente une équipe d'extraction.
- **Validation**
Toutes les équipes d'extraction doivent être, au moins tous les 2 ans, contrôlées par la commission médicale FFSA. A cette fin, un stage national est prévu chaque année, avant le début de la saison sportive. Des stages régionaux pourront également être organisés.

2.2.2. Rallycross et épreuves sur glace

Pendant les essais officiels et la course, un médecin-chef inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins. Il est à la direction de course ou en liaison permanente avec elle ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Au moins deux ambulances.

Un véhicule médicalisé adapté au terrain (ce peut être celui du Directeur de Course) avec présence à bord, avec le matériel approprié, d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation. A l'exception des compétitions internationales, le médecin-chef et le médecin spécialiste peuvent être la même personne.

Pour les rallycross du Championnat de France

Un module capable d'être utilisé à la fois pour les soins courants et les soins intensifs sous forme de structure provisoire (par ex. tente, éléments démontables) ou d'ambulance "REANIMATION" (ou de centre permanent).

2.2.3. Autres épreuves sur circuit non ou partiellement asphalté

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Il devra disposer d'un véhicule adapté au terrain, ce véhicule pouvant être celui du Directeur de Course.

Au moins deux ambulances.

2.2.4. Le karting

(Rappel : pour les épreuves internationales, se référer à la réglementation médicale de la CIK)

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Au moins deux ambulances.

L'une d'entre elle doit avoir à son bord un matelas coquille, des attelles gonflables et le nécessaire pour poser une perfusion d'attente ; une compétition interrompue ne peut reprendre sans qu'elle soit présente.

2.2.5. Un plan de secours

Pour toutes les épreuves comptant pour un Championnat de France sur circuit, quelque soit son revêtement.

2.2.6. Des dispositions pour le public

Dans tous les cas où le public est admis à titre payant, au moins un poste de secours par enceinte.

2.3 SLALOMS, EPREUVES D'ACCELERATION, REGULARITE ET TRIALS 4X4

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins pendant l'épreuve et les éventuels essais.

Une ambulance.

Dans le cas où l'organisateur prévoit un médecin spécialisé en médecine d'urgence, l'ambulance pourra être une ambulance de secouriste à condition d'être en liaison téléphonique avec le centre de secours le plus proche. Le départ de l'ambulance et/ou du médecin implique que l'épreuve doit être arrêtée jusqu'au rétablissement complet du dispositif.

Dans tous les cas où le public est admis à titre payant, un poste de secours devra être opérationnel.

3. INFORMATIONS PRATIQUES

3.1 INSTRUCTIONS EN CAS D'ACCIDENT

L'imprimé type de rapport d'accident est envoyé par la FFSA aux organisateurs d'épreuve, avec le rapport de clôture.

Aviser la FFSA par fax, dans les meilleurs délais :

- a) en cas d'hospitalisation ;
- b) en l'absence d'hospitalisation si un contrôle médical est jugé nécessaire avant la reprise de la compétition.

Note : S'il s'agit d'un accidenté dont la licence a été délivrée par une ASN étrangère, la FFSA :

- dans le cas (a) : avisera l'ASN concernée ;
- dans le cas (b) : avisera la FIA.

3.2 APPLICATIONS SUR LE TERRAIN

Pour les épreuves où la présence d'un médecin-chef est requise, ce dernier organise le service médical sous sa propre responsabilité en accord avec l'organisateur et les autorités sportives.

Il se charge du recrutement du personnel médical et paramédical et en assure la mise en place.

Il collecte le matériel de secours destiné à assurer les premiers soins, en particulier pour les détresses circulatoires et ventilatoires.

A titre indicatif, on pourra se référer à l'annexe H du Code Sportif International de la FIA chapitre 9.3.

L'organisateur doit lui fournir toute l'assistance matérielle nécessaire.

En cas d'intervention sur le terrain, seul et après concertation, le Directeur de Course ou le Directeur d'Epreuve est habilité à déclencher les secours.

REGLEMENT DISCIPLINAIRE FFSA

ARTICLE 1.

Le présent règlement est établi en application de l'article 10 des statuts de la FFSA et conformément au décret n° 2004-22 du 7 janvier 2004 pris pour l'application de l'article 16 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 et relatif à l'agrément des fédérations sportives, aux dispositions obligatoires des statuts des fédérations sportives agréées et à leur règlement disciplinaire type.

Le présent règlement remplace le règlement du 30 juin 1997.

Le présent règlement ne s'applique pas à l'exercice du pouvoir disciplinaire en matière de lutte contre le dopage qui fait l'objet d'un règlement particulier.

ARTICLE 2.

Les sanctions applicables aux associations sportives affiliées à la FFSA, aux membres licenciés de ces associations et aux membres licenciés de la FFSA doivent être choisies parmi les mesures ci-après :

1° / Sanctions disciplinaires choisies parmi les mesures ci-après :

- a) avertissement,
- b) blâme,
- c) déclassement, disqualification,
- d) pénalités pécuniaires. Lorsque cette pénalité est infligée à un licencié, elle ne peut excéder le montant des amendes prévues pour les contraventions de police de 5^{ème} classe,
- e) suspension de licence, de compétition ou d'exercice de fonctions,
- f) radiation.

2° / L'inéligibilité pour une durée déterminée aux instances dirigeantes, notamment en cas de manquement grave aux règles techniques du jeu ou d'infraction à l'esprit sportif.

En cas de première sanction, la suspension de compétition peut être remplacée, avec l'accord de l'intéressé et, le cas échéant, celui de son représentant légal, ou complétée par l'accomplissement pendant une durée limitée d'activités d'intérêt général au bénéfice de la F.F.S.A. ou d'une association sportive.

L'organe disciplinaire fixe la date d'entrée en vigueur des sanctions et ses modalités d'exécution.

Les sanctions prévues ci-dessus, autres que l'avertissement, le blâme et la radiation, peuvent lorsqu'elles sont prononcées à titre de première sanction, être assorties en tout ou partie d'un sursis.

La sanction assortie d'un sursis est réputée non avenue si, dans un délai de trois ans après son prononcé l'intéressé n'a fait l'objet d'aucune nouvelle sanction mentionnée ci-dessus. Toute nouvelle sanction pendant ce délai emporte révocation du sursis.

ARTICLE 2. BIS

Pourra se voir infliger les sanctions prévues à l'article 2, tout membre, association sportive, ou licencié (personne morale ou personne physique), qui aura par son comportement manqué à la morale et à l'éthique sportive, nui aux intérêts supérieurs du sport automobile et/ou notamment :

1. qui aura contrevenu aux dispositions des statuts et règlements de la FFSA ou d'un organisme national, d'un comité régional et/ou d'une commission régionale de karting ;
2. qui n'aura pas payé ses licences, droits d'engagement ou ses cotisations à son association sportive, à son organisme national, comité régional et/ou à sa commission régionale de karting ou à la FFSA ;
3. qui aura pris part à une épreuve non autorisée par la FFSA;
4. qui, par ses propos, ses actes, ou ses écrits aura porté un préjudice moral ou matériel à la FFSA à ses membres ou à ses licenciés ;

5. qui aura poursuivi un objet contraire ou s'opposant à ceux de la FFSA. ;
6. qui aura refusé de se soumettre à une décision de la FFSA. ;
7. qui aura un comportement dangereux en compétition ou aux essais.

En outre, une association affiliée à la FFSA. pourra être rendue responsable des fautes et infractions commises par ses membres notamment dans les cas suivants :

- a) si, par la faute de ses dirigeants, des membres de cette association ont commis des infractions aux règlements ;
- b) en cas de fraude caractérisée ou de manquements graves et répétés à la réglementation de délivrance et d'utilisation des licences ;
- c) si cette association a autorisé la participation de ses membres, organisé ou prêté son concours à des compétitions non autorisées par la FFSA ou a fait mention, dans le règlement particulier d'une épreuve qu'elle organise, d'un challenge ou d'une coupe n'ayant pas reçu au préalable permis d'organisation de la FFSA.

Les pénalités infligées à une association n'excluent pas celles que pourraient encourir, à titre personnel, les auteurs de fautes, de fraudes ou d'actes de rébellion.

Enfin, tout membre, association sportive, ou licencié pourra être responsable des agissements et des omissions notamment de son conducteur, de ses mécaniciens, de ses passagers et des accompagnateurs, titulaires ou non d'une licence. En outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au Code Sportif International ou aux règlements de la FFSA.

ARTICLE 3.

Les sanctions disciplinaires sont prononcées par les organismes disciplinaires suivants de la FFSA :

Organisme de première instance :

- Commission de discipline

Organisme d'appel :

- Tribunal d'appel disciplinaire

Ces organismes sont respectivement compétents pour les affaires suivantes :

- La commission de discipline est compétente pour connaître de toute affaire ou tout litige ayant directement ou indirectement un rapport avec le comportement des licenciés au cours ou à l'occasion de leur activité ainsi que celui des associations sportives au cours de leur fonctionnement et de leurs dirigeants dans l'exercice de leur fonction.
- Le tribunal d'appel statuera sur tout appel interjeté contre une décision de la commission de discipline.

Chacun des organismes disciplinaires se compose de quinze membres et une majorité d'entre eux ne peut appartenir au Comité Directeur FFSA. Les membres de ces organes ne peuvent être liés à la FFSA par un lien contractuel autre que celui résultant éventuellement de leur adhésion. Ils sont choisis en raison de leurs compétences d'ordre juridique et déontologique. Le président de la FFSA ne peut être membre d'aucun organe disciplinaire. Nul ne peut être membre de plus d'un de ces organes.

La durée du mandat est alignée sur le mandat du Comité Directeur FFSA (4 ans). Les membres des organismes disciplinaires et leur Président sont désignés par le Comité Directeur FFSA, à bulletin secret et à la majorité simple.

En cas d'absence ou d'empêchement définitif du président, la présidence de l'organe disciplinaire est assurée par un membre de l'organe disciplinaire désigné par le Président de la FFSA.

Lorsque l'empêchement définitif d'un membre est constaté ou lorsqu'un membre n'aura pas répondu favorablement trois fois consécutivement aux fins de siéger à la commission, un nouveau membre sera désigné dans les mêmes conditions que son prédécesseur pour la durée du mandat restant à courir.

Ces organismes se réunissent sur convocation de leur président ou de la personne qu'il mandate à cet effet. L'organisme disciplinaire ne doit pas nécessairement être convoqué en entier chaque fois.

Toutefois les décisions ne seront valables que si trois des membres de l'organisme disciplinaire au minimum sont présents. En cas de partage des voix le Président de séance a voix prépondérante.

Les fonctions de secrétaire de séance sont assurées par une personne désignée par l'organe disciplinaire sur proposition de son président et qui peut ne pas appartenir à cet organe.

ARTICLE 4.

Les débats devant la Commission de Discipline sont publics. Toutefois, le président peut, d'office ou à la demande d'une des parties, interdire au public l'accès de la salle pendant tout ou partie de la séance dans l'intérêt de l'ordre public ou lorsque le respect de la vie privée le justifie.

ARTICLE 5.

Les membres des organismes institués en application de l'article 3 ne peuvent prendre part aux délibérations lorsqu'ils ont un intérêt direct ou indirect à l'affaire.

ARTICLE 6.

Les membres des organismes institués en application de l'article 3 et les secrétaires de séance sont astreints à une obligation de confidentialité pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. Toute infraction à cette disposition entraîne la cessation des fonctions du membre de l'organe disciplinaire ou de la secrétaire de séance, prononcée par le Comité Directeur de la FFSA.

ARTICLE 7.

Les demandes de sanctions disciplinaires sont introduites par le collège des Commissaires Sportifs ou par le Président de la commission de discipline ou par le Comité Directeur. Les poursuites sont engagées par le Président de la fédération.

Il est désigné au sein de la FFSA par le président de la FFSA., un représentant chargé de l'instruction des affaires disciplinaires, aux fins d'établir un rapport.

Le représentant pourra assister aux audiences sur la demande du président de l'organe disciplinaire.

Ne font pas l'objet d'une instruction les catégories d'affaires telles que le non-paiement des cotisations, engagements et licences.

Les personnes désignées pour l'instruction ne peuvent avoir un intérêt direct ou indirect à l'affaire, ni siéger dans l'organe disciplinaire saisi de l'affaire qu'elles ont instruite.

Elles sont astreintes à une obligation de confidentialité pour tous les faits, actes et informations dont elles ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. Toute infraction à cette disposition est sanctionnée par le Comité Directeur de la FFSA. Les sanctions applicables sont choisies parmi : blâmes – avertissement – suspension des fonctions.

Elles reçoivent délégation du président de la FFSA pour toutes les correspondances relatives à l'instruction des affaires.

ARTICLE 8.

Lorsque l'affaire n'est pas dispensée d'instruction en application du 4^{ème} alinéa de l'article 7, le représentant de la FFSA chargé de l'instruction, établit au vu des éléments du dossier, dans un délai de deux mois à compter de sa saisine, un rapport qu'il adresse à l'organe disciplinaire. S'il assiste à l'audience, le représentant pourra à la demande du Président de la Commission exposer oralement son rapport et intervenir au cours des débats. Il n'a pas compétence pour clore de lui-même une affaire, cette compétence n'appartenant qu'au seul président de la commission de discipline.

ARTICLE 9.

La personne poursuivie et, le cas échéant, les personnes investies de l'autorité parentale sont convoquées par le représentant de la FFSA chargé de l'instruction devant l'organe disciplinaire, par l'envoi d'un document énonçant les griefs retenus sous forme d'une lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par tout autre moyen permettant de faire la preuve de sa réception par le destinataire (remise par voie d'huissier, remise en mains propres avec décharge, etc), quinze jours au moins avant la date de la séance. Lorsque la procédure disciplinaire est engagée à l'encontre d'une personne morale, son représentant statutaire est convoqué dans les mêmes conditions.

L'intéressé ne peut être représenté que par un avocat en exercice, dûment inscrit au Barreau. Il peut être assisté d'une ou plusieurs personnes de son choix. S'il ne parle pas ou ne comprend pas suffisamment la langue française, il peut se faire assister d'une personne capable de traduire les débats.

L'intéressé ou son défenseur peut consulter avant la séance le rapport, et l'intégralité du dossier. Il peut demander que soient entendues les personnes de son choix, dont il communique le nom huit jours au moins avant la réunion de l'organe disciplinaire. Les frais de déplacement de ces personnes sont à la charge de l'intéressé. Le président de l'organe disciplinaire peut refuser les demandes d'audition qui paraissent abusives.

La convocation mentionnée au premier alinéa indique à l'intéressé ses droits tels qu'ils sont définis au présent article.

Le délai de quinze jours mentionné au premier alinéa peut être réduit à huit jours en cas d'urgence et à la demande du représentant de la FFSA chargé de l'instruction. En ce cas, la faculté pour le licencié ou l'association de demander l'audition de personnes s'exerce sans condition de délai.

Le délai peut, à titre exceptionnel, être inférieur à huit jours à la demande du licencié à l'encontre duquel est engagée la procédure disciplinaire dans le seul cas où il participe à des phases finales d'une compétition.

ARTICLE 10.

Dans le cas d'urgence prévu au dernier alinéa de l'article 9, et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé.

Dans les autres cas et sauf cas de force majeure, le report de l'affaire ne peut être demandé qu'une seule fois, quarante-huit heures au plus tard avant la date de la séance. La durée du report ne peut excéder vingt jours, sauf accord écrit de la personne poursuivie.

ARTICLE 11.

En cas de constatation d'une faute d'une particulière gravité, et dès lors qu'une procédure a été engagée, le président de la commission de discipline pourra notifier à l'intéressé le retrait préventif de sa (ses) licence(s) jusqu'au prononcé définitif de la décision par la commission de discipline à l'encontre de l'intéressé.

ARTICLE 12.

Lorsque, en application du 4^{ème} alinéa de l'article 7, l'affaire est dispensée d'instruction, le président de l'organe disciplinaire ou le membre de l'organe disciplinaire qu'il désigne expose les faits et le déroulement de la procédure. Dans les autres cas, le représentant de la FFSA chargé de l'instruction présente oralement son rapport.

Le président de l'organe disciplinaire peut faire entendre par celui-ci toute personne dont l'audition lui paraît utile. Si une telle audition est décidée, le président en informe l'intéressé avant la séance.

L'intéressé et, le cas échéant, ses défenseurs sont invités à prendre la parole en dernier.

ARTICLE 13.

L'organe disciplinaire délibère à huis clos, hors de la présence de l'intéressé, de ses défenseurs, des personnes entendues à l'audience et du représentant de la FFSA chargé de l'instruction. Il statue par une décision motivée.

La décision est signée par le président et le secrétaire de séance. Elle est aussitôt notifiée par lettre adressée dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 9.

La notification mentionne les voies et délais d'appel.

ARTICLE 14.

L'organe disciplinaire de première instance doit se prononcer dans un délai de trois mois à compter du jour de l'engagement des poursuites disciplinaires.

Lorsque la séance a été reportée en application de l'article 10, le délai mentionné à l'alinéa précédent est prolongé d'une durée égale à celle du report.

Faute d'avoir statué dans ces délais, l'organe disciplinaire de première instance est dessaisi et l'ensemble du dossier est transmis à l'organe disciplinaire d'appel compétent.

ARTICLE 15.

La décision de l'organe disciplinaire de première instance peut être frappée d'appel par l'intéressé ou par le président de la FFSA dans un délai de dix jours à dater de sa notification ou un délai de vingt jours si le licencié ou le siège de l'association est situé hors métropole.

L'exercice du droit d'appel ne peut être subordonné au versement d'une somme d'argent à la FFSA ou limité dans son exercice par une décision d'un organe fédéral.

Sauf décision contraire de l'organisme disciplinaire de première instance, l'appel est suspensif.

Lorsque l'appel n'émane pas de la personne poursuivie, celle-ci en est aussitôt informée par l'organe disciplinaire d'appel qui indique le délai dans lequel elle peut produire ses observations.

ARTICLE 16.

L'organisme disciplinaire d'appel statue en dernier ressort. Il se prononce au vu du dossier de première instance et des productions d'appel, dans le respect du principe du contradictoire. Le président désigne un rapporteur qui établit un rapport exposant les faits et rappelant les conditions du déroulement de la procédure. Ce rapport est présenté oralement en séance. Les articles 9 à 12 du présent règlement lui sont applicables, à l'exception du 3^{ème} alinéa de l'article 13. Devant l'organisme d'appel, les débats sont publics. Toutefois, le Président peut, d'office ou à la demande d'une des parties, interdire au public l'accès de la salle pendant tout ou partie de la séance dans l'intérêt de l'ordre public ou lorsque le respect de la vie privée ou du secret médical le justifie.

ARTICLE 17.

Sa décision doit intervenir dans un délai maximum de six mois à compter de l'engagement initial des poursuites. A défaut de décision dans ce délai, l'appelant peut saisir le Comité National Olympique et Sportif Français aux fins de la conciliation prévue au IV de l'article 19 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984. Lorsque l'organisme disciplinaire d'appel est saisi par le seul intéressé, la sanction prononcée par l'organisme disciplinaire de première instance ne peut être aggravée.

ARTICLE 18.

La notification de la décision doit préciser les voies et délais de recours dont dispose l'intéressé.

La décision de l'organe disciplinaire d'appel est publiée au bulletin de la FFSA. L'organe disciplinaire d'appel ne peut faire figurer dans la publication les mentions nominatives qui pourraient porter atteinte au respect de la vie privée ou au secret médical.

REGLEMENT

"TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL"

ARTICLE 1. CONSTITUTION

Le Tribunal d'Appel National est composé de 9 membres désignés par le Comité Directeur FFSA pour une durée alignée sur le mandat du Comité Directeur FFSA (4 ans).

Le Comité Directeur FFSA pourra, en cas de force majeure, remplacer un ou plusieurs membres du Tribunal. Le mandat des nouveaux membres s'achèvera en même temps que le mandat du Comité Directeur FFSA en fonction lors de la désignation.

ARTICLE 2. COMPETENCE

Le Tribunal d'Appel National statuera sur tout appel interjeté contre une décision d'un Collège des Commissaires Sportifs.

La convocation du Tribunal sera faite sur la décision du Président de la FFSA. Le Tribunal ne doit pas nécessairement être convoqué en entier chaque fois. Toutefois, les décisions du Tribunal ne seront valables que si trois de ses membres au minimum sont présents.

Ne pourront siéger à ce Tribunal ceux de ses membres ayant pris part comme concurrents, conducteurs et officiels à la compétition au sujet de laquelle un jugement serait à rendre, ou qui auraient rendu un jugement sur l'affaire en cours, ou enfin qui seraient mêlés, directement ou indirectement, à cette affaire.

ARTICLE 3. INSTRUCTION

L'instruction des affaires soumises au Tribunal d'Appel National est effectuée par le Service Juridique de la FFSA. Celui-ci doit notamment convoquer à l'audience toutes les personnes qui ont été entendues par le Collège des Commissaires Sportifs, dès lors qu'elles sont mentionnées dans la décision dont il est fait appel.

Au cas où l'appel paraîtrait irrecevable pour ne pas avoir été interjeté selon la procédure ou forme et délais prévus, la FFSA en avisera immédiatement l'appelant.

ARTICLE 4. PROCEDURE

Les concurrents ont le droit de faire appel devant la FFSA contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les Commissaires Sportifs d'un meeting.

Ils doivent, sous peine de déchéance, notifier aux Commissaires Sportifs du meeting par écrit et dans l'heure qui suit la publication de la décision leur intention de faire appel de cette décision.

Le Comité Directeur FFSA peut faire appel de toutes décisions du Collège des Commissaires Sportifs lorsque vient à se produire ou à se révéler un fait nouveau ou un élément inconnu des Commissaires Sportifs, de nature à faire naître un doute. L'appel par le Comité Directeur FFSA devra être introduit dans le mois suivant la décision.

ARTICLE 5. FORME DE L'APPEL

Toute demande en appel devant la FFSA devra être faite par écrit et signée par son auteur ou le représentant qualifié de ce dernier.

L'appel devra être accompagné d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par le Comité Directeur FFSA.

Cette caution est exigible dès l'instant où l'intéressé aura notifié aux Commissaires Sportifs son intention de faire appel, comme spécifié à l'article 4 et elle ne sera pas restituée si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

Si l'appel est jugé non fondé ou si il est abandonné après avoir été formulé, la caution versée sera retenue en totalité.

Si l'appel est jugé partiellement fondé, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à l'appel.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, le Tribunal d'Appel National pourra lui infliger une des pénalités prévues au Code Sportif International de la Fédération Internationale de l'Automobile.

ARTICLE 6. DELAI D'APPEL

Le délai d'introduction de l'appel devant la FFSA expire deux jours à compter de la date de la signification de la décision des Commissaires Sportifs de l'épreuve, sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux Commissaires Sportifs dans l'heure qui a suivi leur décision (Article 4).

Cet appel peut être introduit par télécopie ou par tout autre moyen de communication électronique avec confirmation. Une confirmation par lettre de même date, accompagnée de la caution prévue à l'Article 5, sera exigée.

ARTICLE 7. AVIS D'APPEL

Les intéressés devront être avisés en temps opportun de la date de l'audience de l'appel. Ils auront droit de faire entendre des témoins, mais leur absence à l'audience n'interrompra pas le cours de la procédure.

ARTICLE 8. JUGEMENT

Le Tribunal d'Appel National décidera de la recevabilité de l'appel et pourra ensuite, s'il déclare l'appel recevable :

- soit évoquer immédiatement l'affaire si elle est en état,
- soit la renvoyer à une prochaine audience.

Le Tribunal pourra décider que la décision contre laquelle il a été fait appel soit annulée et, le cas échéant, la pénalité diminuée ou augmentée, mais il n'aura pas le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée.

Le Tribunal d'Appel National devra prononcer son jugement dans un délai maximum de 30 jours après réception de la confirmation d'appel par lettre.

ARTICLE 9. DEPENS

En statuant sur les recours qui lui sont déférés, le Tribunal d'Appel National décidera, en fonction de la décision, du sort des dépens qui seront calculés par le secrétariat de la FFSA à la hauteur des frais supportés pour l'instruction des causes et la réunion des juridictions. Les dépens seront constitués par ces seuls frais à l'exclusion des frais ou honoraires de défense supportés par les parties.

ARTICLE 10. AMENDE DE FOL' APPEL

Nonobstant la condamnation aux dépens, le Tribunal d'Appel National pourra condamner tout appelant dont l'appel est incontestablement dilatoire, infondé, dolosif, en tout cas reprochable, à une amende dite "de fol' appel" dont le montant sera au plus égal à celui de la caution d'appel, fixé en application de l'Article 5.

ARTICLE 11. PUBLICATION DU JUGEMENT

La FFSA a le droit de faire publier un jugement d'appel, en indiquant les noms des personnes intéressées.

Les personnes mises en cause ne pourront, sous peine de disqualification, se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites contre la FFSA ou contre toute personne qui aurait fait ladite publication.

CODE SPORTIF INTERNATIONAL

TABLES DES MATIÈRES

CHAPITRE I	Principes généraux
CHAPITRE II	Nomenclature et définitions
CHAPITRE III	Compétitions-Généralités
CHAPITRE IV	Compétitions-Détails d'organisation
CHAPITRE V	Parcours-Routes et Pistes
CHAPITRE VI	Départs-Séries
CHAPITRE VII	Records-Généralités
CHAPITRE VIII	Concurrents et conducteurs
CHAPITRE IX	Automobiles
CHAPITRE X	Officiels
CHAPITRE XI	Pénalités
CHAPITRE XII	Réclamations
CHAPITRE XIII	Appels
CHAPITRE XIV	Application du Code
CHAPITRE XV	Méthode de stabilisation des décisions de la FIA
CHAPITRE XVI	Question commerciale liée au sport automobile
CHAPITRE XVII	Règlement sur les numéros de compétition et la publicité sur les voitures

Il est rappelé que les textes de la Convention de la Concorde 1998 contiennent certaines modifications au Code Sportif International applicables uniquement au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA. Ces modifications ne pouvant être incluses dans les textes ci-après, il est précisé que c'est la Convention de la Concorde 1998 qui fait foi en cas de différence avec le présent Code.

CHAPITRE I. PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. **REGLEMENTATION INTERNATIONALE DU SPORT**

La Fédération Internationale de l'Automobile, dénommée ci-après la FIA, est le seul pouvoir sportif international qualifié pour établir et faire appliquer les règlements destinés à encourager et à régir les compétitions et les records automobiles et organiser les Championnats Internationaux de la FIA : elle est le tribunal international de dernière instance chargé de juger les différends qui pourraient surgir à l'occasion de leur application, étant admis que la Fédération Internationale Motocycliste exerce les mêmes pouvoirs en ce qui concerne les véhicules automobiles à une, deux et trois roues.

La FIA peut déléguer annuellement, en matière de Karting, son pouvoir sportif international à tout organisme reconnu qui a pour mission de diriger les activités sportives internationales du Karting dans le respect strict du présent Code et des réglementations de la FIA.

2. **CODE SPORTIF INTERNATIONAL**

En vue de permettre aux pouvoirs ci-dessus de s'exercer d'une façon juste et équitable, la FIA a établi le présent "Code Sportif International" (le Code). L'objectif de ce Code et de ses annexes est d'encourager et de faciliter la pratique du sport automobile à l'échelle internationale. Il ne sera jamais appliqué dans le but d'empêcher ou d'entraver une compétition ou la participation d'un concurrent, sauf dans le cas où la FIA conclurait que cette mesure est nécessaire pour que le sport automobile soit pratiqué en toute sécurité, en toute équité ou en toute régularité.

3. **Réglementation nationale du sport automobile**

Chaque Club national ou Fédération nationale faisant partie de la FIA sera considéré comme adhérent au présent Code et tenu de le respecter.

Compte tenu de cette adhésion et de cette obligation, un seul Club ou une seule Fédération par pays, dénommé l'un ou l'autre ci-après : ASN, est reconnue par la FIA comme étant le seul pouvoir sportif qualifié pour appliquer le présent Code et régir le sport automobile dans l'intégralité des espaces territoriaux placés sous la tutelle de son pays.

4. **EXERCICE DU POUVOIR SPORTIF DANS LES ESPACES TERRITORIAUX**
Les entités territoriales non autonomes d'un Etat sont soumises au pouvoir sportif exercé par l'ASN représentant ledit Etat auprès de la FIA.
5. **DELEGATION DU POUVOIR SPORTIF**
Chaque ASN aura le droit de déléguer à un ou plusieurs autres clubs de son pays tout ou partie des pouvoirs sportifs qui lui ont été conférés par le présent Code, mais seulement avec l'approbation préalable de la FIA.
6. **RETRAIT DE LA DELEGATION**
Une ASN peut retirer sa délégation, sous réserve de notification à la FIA.
7. **REGLEMENT SPORTIF NATIONAL**
Chaque ASN pourra établir son règlement sportif national, qui devra être expédié à la FIA.

CHAPITRE II. NOMENCLATURE ET DÉFINITIONS

8. La nomenclature, les définitions et abréviations indiquées ci-après seront adoptées dans le présent Code et ses annexes, dans les règlements nationaux et leurs annexes, dans tous les règlements particuliers et seront d'un emploi général.
9. **FIA**
Fédération Internationale de l'Automobile.
10. **ASN**
Club National ou Fédération Nationale reconnu par la FIA comme seul détenteur du pouvoir sportif dans un pays.
11. **CS**
Commission Sportive d'une ASN.
12. **SUPPRIME**
13. **VEHICULES TERRESTRES, AUTOMOBILES, VEHICULES SPECIAUX, VEHICULES A EFFET DE SOL**
 - a) *Véhicule terrestre*
Par véhicule terrestre, on entend un appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre, soit directement par un moyen mécanique porteur, soit indirectement, et dont la propulsion et la direction sont constamment et entièrement contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.
 - b) *Automobile*
Une automobile est un véhicule terrestre, roulant sur au moins quatre roues non alignées, toujours en contact avec le sol, dont deux au moins assurent la direction et deux au moins la propulsion.
 - c) *Véhicule spécial*
Un véhicule spécial est un véhicule à au moins quatre roues, mais dont la propulsion n'est pas assurée par les roues.
 - d) *Véhicule à effet de sol*
Un véhicule à effet de sol est un véhicule qui pour se déplacer prend appui sur le sol par l'intermédiaire d'une couche d'air qu'il pressurise.
14. **CYLINDREE**
Volume engendré dans le ou les cylindres moteurs par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons. Ce volume est exprimé en centimètres cubes et pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre Pi sera pris forfaitairement à 3,1416.
15. **CLASSE**
Groupement de véhicules déterminé par leur cylindrée-moteur ou par d'autres critères de distinction (voir Annexes B et J).

16. COMPETITION, EPREUVE, COURSE**a) Compétition**

C'est une épreuve à laquelle prend part une automobile dans un but de compétition ou à laquelle est donnée une nature compétitive par la publication de résultats.

Les compétitions sont "internationales" ou "nationales". En outre, elles peuvent être "réservées" ou "fermées".

Un championnat national ou international est considéré comme une compétition.

b) Epreuve

C'est une épreuve unique avec ses propres résultats. Elle peut comprendre une (des) manche(s) et une finale, des essais libres et des essais qualificatifs ou être divisée de manière similaire, mais doit être terminée à la fin de la manifestation. Une épreuve est réputée commencer à partir de l'horaire prévu du début des vérifications administratives et/ou techniques et comprendra les essais et la compétition elle-même. Elle sera terminée à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition;
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve entreprises en conformité avec le présent Code.

Aucune épreuve qui fait partie ou prétend faire partie d'un Championnat international, d'une Coupe internationale, d'un Trophée international, d'un Challenge international ou d'une Série internationale qui ne sont pas reconnus par la FIA ne peut être inscrite au calendrier sportif international.

Pour toute épreuve, nationale ou internationale, ouverte aux formules et catégories ou groupes de la FIA tels que définis dans le présent Code et ses Annexes, toutes les automobiles participant à cette épreuve doivent être conformes en tous points aux règlements techniques de la FIA, et aux clarifications et interprétations officielles de ces règlements données par la FIA. Une ASN ne peut modifier ces règlements techniques de la FIA, sans autorisation écrite spécifique de la FIA.

b)1. Course en circuit

Une épreuve qui se déroule sur un circuit fermé entre deux automobiles ou plus, concourant en même temps sur le même parcours, dans laquelle la vitesse ou la distance couverte dans un temps donné est le facteur déterminant.

b)2. Course d'accélération (dragsters)

Une course d'accélération entre deux véhicules à partir d'un départ arrêté sur un parcours droit, mesuré avec précision dans laquelle le premier véhicule qui franchit la ligne d'arrivée (sans pénalité) réalise la meilleure performance.

b)3. Course de côte

Une épreuve où chaque véhicule prend le départ individuellement pour effectuer un même parcours jusqu'à une ligne d'arrivée située à une altitude supérieure à celle de la ligne de départ. Le temps mis pour relier les lignes de départ et d'arrivée étant le facteur déterminant pour l'établissement des classements.

17. EPREUVE INTERNATIONALE

Une épreuve qui est ouverte à des concurrents et/ou des conducteurs titulaires d'une licence délivrée par un pays autre que celui dans lequel a lieu l'épreuve (sous réserve du statut spécial des épreuves se déroulant dans les pays de l'UE, tel que défini à l'Article 18 ci-après).

Au sens du présent Code, la « nationalité » d'un concurrent ou d'un conducteur est celle de l'ASN qui lui a délivré sa licence de la FIA (voir Article 112).

Aucune épreuve internationale ne peut avoir lieu si elle n'a pas été préalablement inscrite au Calendrier Sportif International, (voir Annexe G), même en ce qui concerne les épreuves tombant sous l'Article 19.

L'inscription au Calendrier Sportif International est à la discrétion de la FIA et doit être demandée par l'ASN du pays où est organisée l'épreuve. La FIA motivera tout refus d'inscription.

Toute épreuve internationale qui n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International est interdite aux licenciés des autres pays.

18. EPREUVE NATIONALE

Une épreuve est nationale quand elle est accessible seulement à des concurrents et à des conducteurs titulaires d'une licence de la FIA délivrée par l'ASN du pays où a lieu cette épreuve. Lorsqu'il existe un calendrier national dans le pays où a lieu une épreuve nationale, celle-ci doit être obligatoirement inscrite à ce calendrier. Pour les épreuves se déroulant dans des pays de l'U.E. (ou des pays assimilés désignés comme tels par une décision écrite de la FIA), une épreuve

nationale pourra exceptionnellement admettre des concurrents ou conducteurs professionnels titulaires d'une licence délivrée par un pays de l'U.E ou un pays assimilé.
Dans ce cadre, un concurrent ou un conducteur professionnel est celui qui déclare aux autorités fiscales compétentes les revenus qu'il a perçus en participant à des épreuves de sport automobile et qui fournit la preuve de cette déclaration sous une forme jugée acceptable par l'ASN qui lui a délivré sa licence ou justifie auprès de la FIA de son statut professionnel.

19. EPREUVE RESERVEE

Une épreuve nationale, ou internationale, est dite "réservée" lorsque, pour y être admis, les concurrents ou conducteurs doivent satisfaire à des conditions particulières, non prévues aux Articles 17 et 18 ci-dessus ; en particulier, les courses par invitation sont des épreuves réservées. Dans certaines circonstances exceptionnelles, la FIA pourra donner son autorisation pour l'inscription par une ASN au Calendrier Sportif International d'épreuves internationales réservées qui, compte tenu de leur spécificité, pourront être organisées en dérogation de l'Annexe O au présent Code.

20. EPREUVE FERMEE

Une épreuve est dite "fermée" lorsqu'elle est accessible seulement aux membres d'un Club, eux-mêmes détenteurs de licences (concurrent ou conducteur) délivrées par l'ASN du pays intéressé. Une telle épreuve doit être autorisée par l'ASN qui peut, exceptionnellement, accorder cette autorisation à plusieurs Clubs procédant en commun à l'organisation de cette épreuve.

21. RALLYES ET RALLYES TOUT TERRAIN

a) Rallye de première catégorie (épreuve sportive)

Epreuve sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un "rallye" est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant à un même point de rassemblement fixé d'avance et suivi ou non d'un itinéraire commun.

Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est-à-dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du rallye. Le ou les itinéraires qui ne servent pas pour des épreuves spéciales sont appelés "itinéraires de liaison". Sur ces itinéraires de liaison, la plus grande vitesse en cours de route ne doit jamais constituer un facteur pour le classement.

Les rallyes de première catégorie doivent être inscrits au Calendrier Sportif International dans la section "Epreuves de Régularité". Les rallyes de première catégorie peuvent admettre les pilotes "classés Grand Prix" par la FIA. Cependant, si un rallye comprend des épreuves spéciales sur circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 10 % du kilométrage total du rallye, la participation des pilotes "classés Grand Prix" est sujette à l'inscription de l'épreuve dans le calendrier de courses de vitesse comme "épreuve internationale libre". L'inscription simultanée dans le calendrier des rallyes peut être maintenue si les organisateurs le désirent.

Les épreuves utilisant partiellement la route ouverte à la circulation normale, mais qui comprennent des épreuves spéciales sur circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 20 % du kilométrage total du rallye, ne peuvent être inscrites dans la section "épreuves de régularité" du Calendrier Sportif International et sont à considérer, pour toute question de procédure, comme courses de vitesse.

Voitures autorisées dans les rallyes internationaux de première catégorie :

La puissance de toutes les voitures est limitée à environ 300 Ch dans tous les rallyes internationaux. La FIA prendra à tout moment toutes les dispositions nécessaires pour faire respecter cette limitation de puissance en toutes circonstances.

Seules pourront participer aux rallyes internationaux :

- Les voitures de tourisme (Groupe A), sauf indication contraire sur la fiche d'homologation excluant certaines évolutions.
- Les voitures de production (Groupe N).
Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation excluant certaines évolutions, les voitures des Groupes A et N sont autorisées, pendant une période supplémentaire de quatre années suivant l'expiration de leur homologation, à participer aux rallyes internationaux autres que ceux du Championnat du Monde des Rallyes aux conditions suivantes :
Les papiers d'homologation FIA, sont présentés aux vérifications administratives et techniques,
- Les voitures sont en conformité avec le règlement technique (Annexe J) en vigueur à la date de fin d'homologation, et sont en bonne condition de participation, à la discrétion des commissaires techniques.

La taille des brides de turbos utilisées sur ces voitures ainsi que le poids minimum doivent être ceux dont la validité est en cours.

- b) *Rallye deuxième catégorie (Concentration touristique)*
Epreuve organisée dans le simple but de rassembler des touristes en un point fixé d'avance. Pour les distinguer des précédents, les Rallyes de deuxième catégorie devront obligatoirement porter en sous-titre les mots "Concentration touristique".
Le ou les itinéraires d'un Rallye de deuxième catégorie peuvent être obligatoires, mais avec simples contrôles de passage seulement et sans qu'aucune vitesse moyenne puisse être imposée aux participants en cours de route.
Une ou plusieurs épreuves annexes, à l'exclusion de toute course de vitesse, peuvent faire partie du programme d'un rallye de deuxième catégorie, mais ces épreuves annexes ne peuvent avoir lieu qu'au point d'arrivée. Ces rallyes de deuxième catégorie ne doivent pas faire l'objet de distribution de prix en espèces.
Un rallye de deuxième catégorie est dispensé d'inscription au Calendrier International, même si ses participants sont de nationalités différentes, mais il ne peut pas être organisé dans un pays sans que son règlement ait été approuvé par l'ASN : le règlement doit être conçu dans le même esprit que celui d'une compétition (voir Chapitre IV).
Si le ou les itinéraires d'un rallye de deuxième catégorie empruntent le territoire d'une seule ASN, ses participants ne sont pas tenus d'avoir des licences. Dans le cas contraire, le rallye sera soumis aux prescriptions de l'Article 81 (parcours internationaux) et ses participants devront être munis de licences (voir Articles 108 à 117).
- c) *Rallyes Tout Terrain et Rallyes Tout Terrain Bajas*
La longueur de chaque secteur sélectif ne doit pas être supérieure à 500 km et la longueur totale de l'épreuve doit être d'au moins 800 km. L'itinéraire peut traverser le territoire de plusieurs ASN avec l'accord de ces ASN.
Seuls les véhicules de rallyes tout terrain (Groupes T) tels que définis par les règlements techniques de la FIA sont admis, à l'exclusion de tout autre véhicule.
Un rallye tout terrain baja est un rallye tout terrain qui doit se dérouler sur un jour (distance maximale : 800 km) ou sur deux jours (distance maximale : 1200 km).
- d) *Rallyes Tout Terrain Marathon*
Tous les rallyes tout terrain marathon doivent être inscrits au calendrier sportif international. Un seul rallye tout terrain marathon par continent peut être organisé chaque année, sauf dérogation spéciale accordée par la FIA.
Le parcours total doit être d'au moins 10 000 km et la distance des étapes est libre. La durée totale ne doit pas être supérieure à 31 jours, y compris les vérifications techniques et le prologue.
Seuls les véhicules de rallyes tout terrain (Groupes T) tels que définis par les règlements techniques de la FIA peuvent être admis à l'exclusion de tout autre véhicule.

22. MEETING, CONCOURS, PARADE, DEMONSTRATION

- a) *Meeting ou Concours*
Réunion de concurrents et d'officiels, comprenant soit une ou plusieurs compétitions soit plusieurs tentatives de records.
- b) *Parade*
Une parade consiste en la présentation d'un groupe de voitures à vitesse modérée. Les conditions suivantes doivent être observées :
- une voiture officielle dirige la parade et une autre la ferme ;
 - ces 2 voitures officielles sont conduites par des pilotes expérimentés sous l'autorité du directeur de course ;
 - les dépassements sont strictements interdits ;
 - le chronométrage est interdit ;
 - les voitures ne doivent porter aucun numéro de course, sauf si un tel numéro leur est historiquement associé. D'autres marques d'identification des voitures peuvent être utilisées par les organisateurs (lettres ou numéros sur vitres latérales, etc.), mais ces marques doivent être enlevées lorsque la voiture quitte le lieu de l'épreuve ;
 - toute parade doit être mentionnée dans le règlement particulier ; les automobiles y participant doivent être mentionnées dans le programme officiel de l'épreuve.
- c) *Démonstration*
Une démonstration consiste en la présentation de la performance d'une voiture. Les conditions suivantes doivent être observées :

- les démonstrations de plus de 5 voitures sont contrôlées à tout moment par une voiture de sécurité, conduite à l'avant du plateau par un pilote expérimenté sous l'autorité du directeur de course ;
- tous les commissaires doivent être présents à leurs postes ;
- les pilotes doivent porter des vêtements de sécurité appropriés (les vêtements et casques agréés par la FIA sont fortement recommandés). Les organisateurs peuvent spécifier des normes de vêtements minimales ;
- les voitures doivent satisfaire aux exigences de sécurité des contrôles techniques ;
- une liste des participants détaillée doit être publiée après les vérifications techniques ;
- aucun passager n'est autorisé ;
- les dépassements sont strictement interdits sauf s'ils sont demandés par des commissaires montrant le drapeau bleu ;
- le chronométrage est interdit ;
- toute démonstration doit être mentionnée dans le règlement particulier ; les voitures y participant doivent être mentionnées dans le programme officiel de l'épreuve ;
- les voitures ne doivent porter aucun numéro de course, sauf si un tel numéro leur est historiquement associé.

D'autres marques d'identification des voitures peuvent être utilisées par les organisateurs (lettres ou numéros sur vitres latérales, etc.), mais ces marques doivent être enlevées lorsque la voiture quitte le lieu de l'épreuve.

Les parades et les démonstrations ne peuvent être organisées sans l'autorisation de l'ASN du pays organisateur.

23. **TENTATIVE**

Compétition réglementée dans laquelle chaque concurrent peut choisir le moment d'exécution dans une période fixée par les Règlements.

24. **CHAMPIONNAT, COUPE, TROPHÉE, CHALLENGE ET SÉRIE**

Les Championnats internationaux, Coupes internationales, Trophées internationaux ou Challenges internationaux de la FIA sont la propriété de la FIA.

a) *Championnat*

Un championnat peut être constitué d'une série d'épreuves ou d'une seule épreuve. Il existe des championnats nationaux et des championnats internationaux. Seule la FIA a le pouvoir d'autoriser un championnat international. Seules les ASN concernées peuvent autoriser un championnat national.

Les championnats nationaux ne peuvent être organisés que par le pouvoir sportif national ou tout autre organisme avec l'accord écrit de ce pouvoir sportif national.

Un maximum d'une épreuve d'un championnat national peut être organisée en dehors du territoire national, aux conditions suivantes :

- qu'elle se déroule dans un pays ayant une frontière commune (à condition que, dans le cas d'une frontière maritime, la FIA estime que le pays supplémentaire présente un lien géographique approprié) avec le pays qui organise le championnat national ;
- que les règlements sportif et technique du championnat national aient été approuvés par la FIA,
- que le parcours sur lequel se déroulera l'épreuve ait été homologué et approuvé par la FIA, et que tous les règlements de sécurité et secours médicaux soient respectés.

Les championnats internationaux ne peuvent être organisés que par la FIA ou par un autre organisme avec l'accord écrit de la FIA. Dans ce cas, le pouvoir sportif qui organise ce championnat a les mêmes droits et les mêmes devoirs que l'organisateur d'une épreuve.

b) *Coupe, Trophée, Challenge et Série*

Une Coupe, un Trophée, un Challenge ou une Série peuvent être un nombre d'épreuves soumis aux mêmes règlements ou une seule épreuve.

Aucune série internationale ne peut être organisée sans l'obtention préalable par l'ASN proposant la série de l'approbation formelle de la FIA, qui portera notamment sur les points suivants:

- approbation des règlements sportif et technique de la série, notamment au regard de la sécurité ;
- approbation du calendrier de la série ;
- autorisation préalable de toutes les ASN qui organisent une ou des épreuves comptant pour la série ;
- contrôle de l'adéquation de l'homologation des circuits avec les catégories de véhicules admises et respect de tous les règlements de sécurité et secours médicaux FIA ;

En outre la FIA pourra, en application de son pouvoir discrétionnaire, permettre le déroulement d'un championnat national exclusivement réservé aux membres d'un club comprenant plus d'une manche en dehors du territoire de l'ASN d'accueil.

25. COMITE D'ORGANISATION

Groupement d'au moins trois personnes, agréé par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5), investi par les organisateurs (voir Article 55) d'une compétition de tous les pouvoirs nécessaires pour l'organisation matérielle de cette compétition et pour l'application du règlement particulier (voir Article 27).

26. PERMIS D'ORGANISATION

Document permettant l'organisation d'une compétition, délivré par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5).

27. REGLEMENT PARTICULIER

Document officiel obligatoire délivré par les organisateurs d'une compétition (voir Article 55) et en réglementant les détails.

28. PROGRAMME

Document officiel obligatoire élaboré par le comité d'Organisation d'une compétition (voir Article 25) et contenant toutes indications de nature à renseigner le public sur les détails de cette compétition.

29. PARCOURS

Le trajet à suivre par les concurrents.

30. PISTE

Parcours utilisé soit en permanence soit temporairement pour les compétitions ou les records.

31. AUTODROMES

Certaines pistes permanentes, notamment celles comportant des virages relevés pouvant être parcourues à grande vitesse, sont dénommées autodromes.

32. MILE, KILOMETRE

Pour toutes conversions de mesures anglaises en mesures françaises, ou inversement, le mile sera compté pour 1 609,344 m et le kilomètre sera compté 0,62137 mile.

33. RECORD

Le résultat maximum obtenu dans des conditions spéciales déterminées par les Règlements (voir ci-après : Annexe D, réglementation des records).

34. RECORD LOCAL

Un record établi sur une piste permanente ou temporaire, approuvée par l'ASN, quelle que soit la nationalité du concurrent.

35. RECORD NATIONAL

Un record établi ou battu conformément aux règles établies par une ASN sur son territoire, ou bien sur le territoire d'une autre ASN, avec l'accord préalable de cette dernière. Un record national est dit "de classe" s'il représente la meilleure performance réalisée dans l'une des classes dans lesquelles sont subdivisés les types de voitures admis pour la tentative, ou bien "absolu" s'il représente la meilleure performance, compte non tenu de la classe.

36. RECORD INTERNATIONAL

Par record international, on entend la meilleure performance réalisée dans une classe ou un groupe déterminé (voir Article 199).

Il existe des records internationaux pour automobiles ainsi que des records internationaux pour véhicules spéciaux et pour véhicules à effet de sol (voir Article 199).

37. RECORD DU MONDE

Un record reconnu par la FIA comme la meilleure performance réalisée par une automobile sans tenir compte de la catégorie, classe, groupe ou autre moyen de subdivision.

38. DETENTEUR DE RECORD

S'il s'agit d'un record établi au cours d'une tentative individuelle, le détenteur en est le concurrent titulaire du permis de tentative, signataire de la demande d'autorisation. S'il s'agit d'un record établi

au cours d'un meeting, le détenteur en est le concurrent (voir Article 44) titulaire de l'engagement du véhicule avec lequel la performance a été établie.

39. DEPART

Le départ est l'instant où l'ordre de départ est donné à un concurrent isolé ou à plusieurs concurrents partant ensemble (voir Articles 89 à 96, la réglementation des départs).

40. LIGNE DE CONTROLE

C'est une ligne au passage de laquelle un véhicule est chronométré.

41. LIGNE DE DEPART

C'est une ligne de contrôle initial, avec ou sans chronométrage (voir Article 90).

42. LIGNE D'ARRIVEE, PARC FERME

a) *Ligne d'arrivée*

C'est la ligne de contrôle final, avec ou sans chronométrage.

b) *Parc fermé*

C'est l'endroit où le concurrent est obligé d'amener sa(ses) voiture(s), comme prévu dans le Règlement particulier.

A l'intérieur du parc fermé, l'accès n'est autorisé qu'aux officiels assignés à la surveillance. Toute opération, préparation ou remise en état est interdite, sauf si elle est autorisée par les officiels susmentionnés.

Le parc fermé est obligatoire dans toutes les épreuves où des vérifications techniques sont prévues.

Le Règlement particulier de l'épreuve précisera à l'endroit où le(s) parc(s) fermé(s) sera(seront) installé(s).

Le parc fermé doit être situé très près de la ligne d'arrivée (ou de la ligne de départ s'il y en a une). A la fin de l'épreuve spécifique, la zone comprise entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc fermé est placée sous le régime du parc fermé.

Le parc fermé sera de dimensions adéquates et sera bien protégé afin d'empêcher les gens d'y entrer lorsqu'il y a des voitures.

Le contrôle sera effectué par des officiels désignés par les organisateurs. Ces officiels sont responsables du fonctionnement du parc fermé et sont les seuls autorisés à donner des ordres aux concurrents.

Les zones de contrôles des rallyes sont considérées comme parc fermé. Aucune intervention, ni aucune assistance ne peuvent avoir lieu dans la zone de contrôle.

43. HANDICAP

Moyen prévu par le Règlement particulier d'une compétition et ayant pour but d'égaliser le plus possible les chances des concurrents.

44. CONCURRENT

Toute personne physique ou morale engagée dans une compétition quelconque et obligatoirement munie d'une licence de concurrent de la FIA délivrée par son ASN de tutelle (voir Articles 108, 110).

45. CONDUCTEUR

Personne conduisant un véhicule dans une compétition quelconque obligatoirement munie d'une licence de conducteur de la FIA délivrée par son ASN de tutelle (voir Articles 108, 110).

46. PASSAGER

Personne autre que le conducteur, transportée par une automobile et pesant, avec son équipement personnel, au minimum 60 kg.

47. LICENCE

a) Une licence est un certificat d'enregistrement délivré à toute personne morale ou physique (pilote ou concurrent, constructeur ou équipe, officiel de course, organisateur, circuit, etc...) désirant participer ou prenant part à un titre quelconque à des compétitions ou à des tentatives de record régies par le présent Code. Le licencié est réputé connaître les textes du présent Code et doit en respecter les prescriptions. Le principe applicable, dans tous les cas est que tout candidat répondant aux critères d'attribution d'une licence en vertu du présent Code et des règles sportives et techniques applicables est en droit d'obtenir une licence.

Nul ne peut prendre part à une compétition, établir ou battre un record, s'il n'est détenteur d'une licence de la FIA délivrée par son ASN de tutelle, ou d'une licence de la FIA délivrée par une ASN autre que son ASN de tutelle avec l'assentiment de son ASN de tutelle (voir Article 110).

L'ASN de tutelle est l'ASN du pays dont le licencié est un national. Dans le cas d'un concurrent ou pilote professionnel tel que défini à l'article 18 du présent Code, l'ASN de tutelle peut être également l'ASN du pays de l'UE dont le licencié est de bonne foi résident permanent.

Toute licence de la FIA délivrée par une ASN est valable pour une épreuve internationale suivant le degré approprié de cette licence à condition qu'elle soit inscrite au Calendrier Sportif International. Aucun licencié ne peut participer à une épreuve internationale si elle n'est pas inscrite au Calendrier Sportif International.

La licence de la FIA doit être renouvelée tous les ans, à partir du 1er janvier de chaque année.

Chaque Automobile Club national délivrera les licences conformément aux règlements de la FIA.

La licence peut être délivrée sous un pseudonyme ; mais nul ne peut faire usage de deux pseudonymes.

La délivrance ou le renouvellement de la licence peut donner lieu à la perception d'un droit.

Un Automobile Club national peut délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA avec l'accord préalable de la FIA. La liste des licences délivrées dans ces conditions sera tenue à jour au Secrétariat de la FIA.

Tout membre de la FIA lors de son admission, devra prendre l'engagement de reconnaître et d'enregistrer les licences ainsi délivrées.

La Super-licence internationale est établie et délivrée par la FIA au candidat qui est déjà titulaire d'une licence nationale et qui en ferait la demande. Elle est obligatoire dans certains Championnats internationaux de la FIA dans les conditions établies par chaque règlement. A cet effet, les candidats à la Super-licence FIA devront présenter chaque année leur demande en signant les formulaires de candidature spécialement établis à cet effet. Elle doit être renouvelée chaque année. La FIA a le droit de refuser la délivrance d'une Super-licence et doit en motiver le refus. Le document de la Super-licence reste la propriété de la FIA qui la remettra à chaque titulaire. La suspension ou le retrait de la licence résultant d'une sanction exclut temporairement ou définitivement son titulaire des Championnats de la FIA pour la durée d'une telle suspension ou d'un tel retrait.

- b) Les licences nationales délivrées par une ASN de l'U.E. ou l'ASN d'un pays assimilé selon décision de la FIA, à des concurrents ou pilotes professionnels, tels que définis à l'article 18 du présent Code, permettront à leur titulaire de prendre part à des épreuves nationales se déroulant dans les pays de l'U.E. (ou assimilés selon décision de la FIA) sans nécessiter d'autorisation spéciale. De telles licences nationales de compétition comporteront un drapeau de l'U.E.

Chaque ASN de l'U.E. ou d'un pays assimilé selon décision de la FIA garantira que les conditions d'assurance prennent en compte ce règlement.

Un tel concurrent ou pilote professionnel sera soumis à la juridiction de l'ASN du pays dans lequel il participe à une compétition, ainsi qu'à celle de l'ASN qui lui délivre la licence.

Toute suspension d'une telle licence sera publiée dans le Bulletin Officiel du Sport Automobile de la FIA.

48. **REGISTRE DES LICENCIES**

La liste, tenue par une ASN, des personnes auxquelles cette ASN a délivré une licence de concurrent ou une licence de conducteur.

49. **NUMEROS DE LICENCE**

Les numéros attribués annuellement par une ASN aux concurrents ou aux conducteurs inscrits sur son registre.

50. **EXCLUSION**

L'exclusion entraîne pour celui qui en fait l'objet l'interdiction de prendre part à une compétition déterminée ou à plusieurs compétitions d'un même meeting.

51. **SUSPENSION**

La suspension supprime temporairement pour celui qui en fait l'objet le droit de prendre part à toute compétition soit dans tout le territoire de l'ASN qui l'a prononcée, soit dans tous les pays soumis à la législation de la FIA (voir Articles 170 et 182).

52. DISQUALIFICATION

La disqualification supprime définitivement à celui qui en fait l'objet le droit de prendre part à toute compétition, sauf aux cas prévus aux Articles 170 et 182.

CHAPITRE III. COMPÉTITIONS - GÉNÉRALITÉS

53. CONDITIONS GÉNÉRALES D'APPLICATION DU CODE

Toutes les compétitions et toutes les tentatives de records nationaux, internationaux et mondiaux, organisées dans un pays représenté à la FIA, sont régies par le présent Code.

Toutefois, les compétitions fermées et les tentatives de record locaux sont réglées par le règlement sportif national. Dans les pays où il ne serait pas publié de règlement sportif national, le présent Code leur sera applicable.

54. COMPÉTITION ORGANISÉE DANS UN PAYS NON REPRÉSENTÉ À LA FIA

Une compétition ne peut être organisée dans un pays non représenté à la FIA qu'avec un permis spécial qui sera délivré facultativement par la FIA.

55. ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Dans chaque pays, une compétition peut être organisée :

- par le Club National détenteur du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5) ;
- par un Club Automobile, ou exceptionnellement par un autre groupement sportif qualifié, à condition que ce Club ou ce groupement soit muni d'un permis d'organisation (voir Article 61).

56. DOCUMENTS OFFICIELS

Toute compétition donne lieu à l'établissement de documents officiels parmi lesquels doivent obligatoirement figurer un Règlement particulier (voir Article 27) et un programme (voir Article 28).

Toute prescription contenue dans un de ces documents officiels qui serait contraire au présent Code sera nulle et non avenue.

57. MENTION À PORTER OBLIGATOIREMENT SUR LES DOCUMENTS SE RAPPORTANT À UNE COMPÉTITION

Tous les Règlements particuliers, programmes et formules d'engagement, se rapportant à une compétition, devront porter de façon apparente la mention : "Organisé conformément au présent Code et au Règlement Sportif de... (nom de l'ASN intéressée ou de son fondé de pouvoirs). Dans les pays où il n'existe pas de règlement sportif national, la mention sera réduite à "Organisé conformément au présent Code".

58. CONNAISSANCE ET RESPECT DES RÈGLEMENTS

Toute personne ou groupement, organisant une compétition ou y prenant part, est réputé :

- 1) Connaître les statuts et règlements de la FIA, le présent Code ainsi que les règlements nationaux.
- 2) Prendre l'engagement de s'y soumettre sans restriction, ainsi qu'aux décisions de l'autorité sportive et aux conséquences qui pourraient en résulter.

À défaut de respecter ces dispositions, toute personne ou groupement organisant une compétition ou y prenant part, perdra le bénéfice de la licence qui lui a été attribuée, et tout constructeur sera exclu à titre temporaire ou définitif des Championnats de la FIA. La FIA motivera ses décisions.

Si une voiture est reconnue non conforme au règlement technique, l'absence d'avantage de performance ne sera jamais considérée comme un élément de défense.

59. COMPÉTITIONS INTERDITES

Toute compétition projetée qui ne serait pas organisée en conformité avec les dispositions du présent Code et au règlement national de l'ASN intéressée sera interdite par cette ASN.

Si une telle compétition se trouve comprise dans un meeting pour lequel un permis a été délivré, ledit permis sera nul et non valable.

Les dispositions de l'Article 58 sont applicables à tout licencié qui y prendrait part.

60. COMPÉTITION AJOURNÉE OU SUPPRIMÉE

Un meeting, ou une compétition prévue dans un meeting, ne peut être ajourné ou supprimé sans que les clauses d'ajournement ou de suppression aient été prévues dans le Règlement particulier ou que les commissaires sportifs aient décidé l'ajournement pour des raisons de force majeure ou de sécurité (voir Article 141).

En cas de suppression ou d'ajournement à plus de 24 heures, les droits d'engagement doivent être remboursés.

CHAPITRE IV. COMPÉTITIONS - DÉTAILS D'ORGANISATION

61. **PERMIS D'ORGANISATION NECESSAIRE**

Aucune compétition ne pourra être organisée dans un pays affilié à la FIA sans un permis d'organisation (voir Article 26) délivré par l'autorité sportive compétente, c'est-à-dire par l'ASN détentrice du pouvoir sportif (voir Articles 3, 4 et 5).

62. **DEMANDE DE PERMIS D'ORGANISATION**

Chaque demande de permis d'organisation doit être adressée à l'autorité compétente (voir Article 61) un mois au moins avant la date du meeting projeté, accompagnée des informations suivantes :

- 1) Les noms et qualités des personnes proposées pour former le Comité d'organisation (voir Article 25) et l'adresse de ce comité ;
- 2) Un projet de Règlement particulier (voir Articles 27 et 65) pour chaque compétition du meeting. Dans le cas où l'autorité sportive compétente aurait fixé d'avance un droit pour la délivrance d'un permis d'organisation, la demande devra être accompagnée du montant de ce droit, qui sera remboursé si le permis n'est pas accordé.

63. **DELIVRANCE D'UN PERMIS D'ORGANISATION**

Dans chaque pays, l'autorité sportive compétente délivre, si bon lui semble, les permis d'organisation (voir Article 61) sur des feuilles spéciales, mais une simple lettre approuvant le Règlement particulier (voir Articles 27 et 65) peut tenir lieu de permis d'organisation. Le principe applicable dans tous les cas est que tout détenteur d'une licence d'organisateur qui fait une demande de permis d'organisation sera habilité à obtenir ce permis sous réserve qu'il réponde aux critères du présent Code et des règles sportives et techniques applicables.

64. **RESPECT DES LOIS ET REGLEMENTS**

Une compétition peut être organisée soit sur route, soit sur piste, soit sur les deux, mais aucun permis d'organisation ne sera délivré par l'autorité sportive compétente (voir Article 61) sous la réserve que le comité d'organisation (voir Article 25) devra obtenir par ailleurs, s'il y a lieu, les autorisations administratives nécessaires.

Nota 1 : Les compétitions organisées sur routes ouvertes au trafic devront se dérouler conformément aux règles de la circulation en vigueur dans le pays où a lieu l'épreuve. Les infractions à cette règle seront sanctionnées par des pénalités laissées à la discrétion des commissaires sportifs.

Nota 2 : Les compétitions organisées sur un autodrome sont soumises à toutes les règles du présent Code, mais peuvent être soumises en outre à des règles particulières régissant la conduite des voitures de course sur l'autodrome et spécialement établies à cet effet.

Les ASN pourront délivrer aux entreprises privées propriétaires d'autodromes, des permis d'organisation permanents, sous réserve que la demande du permis soit accompagnée d'un certificat officiel de mensuration de la ligne des records (voir Articles 237 et 239 de l'Annexe E) et qu'aucune modification de cette ligne ne soit effectuée sans approbation de l'ASN.

Parution des Règlements :

Les règlements des différentes épreuves de Championnat FIA devront parvenir au secrétariat de la FIA au moins 1 mois avant la date de clôture des engagements, sauf en ce qui concerne les rallyes pour lesquels le délai est de 2 mois.

65. **PRINCIPALES INDICATIONS A PORTER DANS LE REGLEMENT PARTICULIER**

- a) La désignation du ou des organisateurs (voir Art. 55) ;
- b) Le nom, la nature et la définition de la ou des compétitions projetées (voir Articles 17 à 21) ;
- c) Une mention spécifiant que le meeting est soumis au présent Code et au Règlement sportif national s'il en existe un ;
- d) La composition du comité d'organisation (voir Art. 25) et l'adresse de ce comité ;
- e) Le lieu et la date du meeting ;

- f) Une description détaillée des compétitions projetées (longueur et sens du parcours, classe et catégories des véhicules admis, carburant, limitation du nombre de concurrents s'il y a lieu, etc.) ;
- g) Toutes informations utiles concernant les engagements : lieu de réception, dates et heures d'ouverture et de clôture, montant des droits s'il y en a (voir Articles 70 et 71) ;
- h) Toutes informations utiles concernant les assurances s'il y a lieu ;
- i) Les dates, heures et la nature des départs avec indication des handicaps s'il y a lieu ;
- j) Un rappel des dispositions du présent Code concernant notamment les licences obligatoires (voir Articles 44, 45 et 108), les signaux (voir Annexe H), la protection contre l'incendie (voir Article 128) ;
- k) La façon dont seront contrôlées les arrivées et celle dont sera fait le classement ;
- l) Une liste détaillée des prix affectés à chaque compétition ;
- m) Un rappel des dispositions du présent Code concernant les réclamations (voir Articles 172, 173 et 174) ;
- n) Les noms des commissaires sportifs et du directeur de course.

66. MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS PARTICULIERS

Aucune modification ne devra être apportée aux Règlements particuliers après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés ou sauf décision des commissaires sportifs pour des raisons de force majeure ou de sécurité (voir Article 141).

67. PRINCIPALES INDICATIONS A FAIRE FIGURER SUR UN PROGRAMME

- a) Une mention spécifiant que le meeting est soumis au présent Code et au règlement sportif national s'il en existe un ;
- b) Le lieu et la date du meeting ;
- c) Une description succincte et l'horaire des compétitions projetées ;
- d) Les noms des concurrents et conducteurs, ainsi que les numéros distinctifs que porteront leurs voitures (s'il y a des pseudonymes, ils devront être indiqués entre guillemets) ;
- e) Le handicap s'il y a lieu ;
- f) Une liste détaillée des prix affectés à chaque compétition ;
- g) Les noms des commissaires sportifs et du directeur de course.

68. ENGAGEMENTS

Par l'engagement est conclu un contrat entre le concurrent et le comité d'organisation (voir Article 25). Ce contrat peut être signé conjointement ou résulter d'un échange de correspondance. Il oblige le concurrent à prendre part à la compétition dans laquelle il s'est engagé, sauf cas de force majeure dûment constaté. Il oblige le comité d'organisation à remplir, à l'égard du concurrent, toutes les conditions particulières de l'engagement, sous la seule réserve que le concurrent ait fait tous ses efforts pour prendre part loyalement à la compétition en question.

69. RESPECT DES ENGAGEMENTS

Toute contestation entre un concurrent et le comité d'organisation au sujet d'un engagement sera jugée par l'autorité sportive ayant agréé le comité d'organisation (voir Article 25) sans préjudice du droit d'appel s'il s'agit d'un concurrent étranger. Si le jugement ne peut pas être rendu avant la date de la compétition en question, tout concurrent qui, s'étant engagé ou tout conducteur qui, ayant accepté de conduire dans cette compétition, n'y prend pas part, sera immédiatement suspendu internationalement (retrait provisoire de la licence), à moins qu'il ne verse une caution dont le montant sera fixé dans chaque pays par l'autorité sportive compétente. Le versement de cette caution n'implique pas que le concurrent ou le conducteur puisse substituer une compétition à une autre (voir Article 124).

70. RECEPTION DES ENGAGEMENTS

Lorsque l'autorité sportive compétente aura délivré un permis pour un meeting, le comité d'organisation pourra recevoir les engagements.

Les engagements définitifs doivent être établis sur une formule réglementaire fournie par le comité d'organisation ; ils doivent indiquer les noms et adresses des concurrents, et, s'il y a lieu des constructeurs désignés ainsi que les numéros de leurs licences.

Toutefois, les Règlements particuliers pourront fixer un délai pour la désignation des conducteurs.

Si un droit d'engagement est prévu au Règlement particulier (voir Article 65 g), tout engagement devra être, sous peine de nullité, accompagné du montant de ce droit.

Les concurrents et les conducteurs qui désirent prendre part à une compétition internationale à l'étranger ne pourront le faire qu'avec l'autorisation préalable de leur ASN.

Cette autorisation pourra revêtir toute forme que l'ASN intéressée jugera convenable : apposition de son visa sur le bulletin d'engagement, remise au concurrent ou au conducteur d'une autorisation spéciale pour une épreuve déterminée, ou d'une autorisation plus générale (pour un ou plusieurs pays, pour une période déterminée ou pour toute la durée de validité de la licence considérée).

L'acceptation par un organisateur de l'engagement d'un concurrent ou d'un conducteur étranger non soumis à l'autorisation préalable de l'ASN dont ils sont licenciés constituera une faute qui, portée à la connaissance de la FIA, sera sanctionnée par une amende dont le montant sera laissé à l'appréciation de la FIA.

Autorisations délivrées par les ASN pour participer à des épreuves à l'étranger :

Il est rappelé que les ASN ne peuvent délivrer d'autorisation à leurs licenciés que pour des courses régulièrement inscrites au Calendrier International FIA.

71. CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les dates et heures de clôture des engagements doivent obligatoirement être indiquées au Règlement particulier (voir Article 65 g). Pour les compétitions internationales, la clôture des engagements doit avoir lieu au moins sept jours avant la date fixée pour le meeting. Pour les autres compétitions, ce délai peut être réduit à trois jours, mais pas à moins.

72. ENGAGEMENTS CONTRACTES PAR TELECOPIE

Les engagements peuvent être contractés par télécopie ou par tout autre moyen électronique de communication à condition d'être envoyés avant l'heure limite fixée pour la clôture des engagements et d'être confirmés par une lettre expédiée en même temps, accompagnée, s'il y a lieu, du montant requis.

L'heure de l'envoi inscrite sur la communication électronique (par ex. télécopie, courrier électronique, etc.) fera foi.

73. ENGAGEMENTS CONTENANT UNE FAUSSE DECLARATION

Tout engagement qui contient une fausse déclaration doit être considéré comme nul et non avenue : le signataire d'un tel engagement peut être jugé coupable d'incorrection et, en outre, le droit d'engagement peut être confisqué.

74. REFUS D'ENGAGEMENT

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement pour une compétition internationale, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et au plus tard 5 jours avant la compétition. Ce refus devra être motivé. Pour les autres compétitions, le règlement national pourra prévoir d'autres délais en ce qui concerne la signification d'un refus d'engagement.

75. ENGAGEMENTS CONDITIONNES

Le Règlement particulier pourra prévoir que des engagements seront acceptés sous certaines réserves bien définies, par exemple, lorsque le nombre des partants est limité, sous réserve qu'il se produira un forfait parmi les autres concurrents engagés.

Un engagement conditionnel doit être signifié à l'intéressé par lettre ou télégramme expédié au plus tard le lendemain de la clôture des engagements, mais le concurrent engagé conditionnellement n'est pas soumis aux prescriptions de l'Article 124.

76. PUBLICATION DES ENGAGEMENTS

Il est interdit d'annoncer ou de publier, à l'occasion d'une compétition, le nom d'un concurrent dont le Comité d'organisation n'aura pas reçu l'engagement régulier.

Les concurrents engagés conditionnellement (voir Article 75) devront être désignés comme tels lors de la publication des engagements.

77. DESIGNATION DES PARTANTS

A moins que le cas ne soit déjà prévu au Règlement particulier, si le nombre des engagements reçus dépasse le nombre maximum de concurrents fixé par le Règlement, les partants seront désignés soit suivant l'ordre de réception des engagements, soit par voie de tirage au sort, soit par un autre moyen décidé par la commission sportive de l'ASN.

78. DESIGNATION DES SUPPLEANTS

Dans le cas des concurrents qui seraient éliminés dans les conditions fixées à l'Article 77, ils pourront être admis comme suppléants sous réserve de l'accord préalable du comité d'organisation.

79. ENGAGEMENT D'UNE AUTOMOBILE

La même automobile ne peut être engagée qu'une fois dans une compétition.

Dans des circonstances exceptionnelles, une ASN pourra sur son territoire apporter une dérogation à cette règle, en autorisant que la même automobile puisse être engagée deux fois dans la même compétition, à condition qu'elle ne soit pilotée qu'une seule fois par le même conducteur.

80. LISTE OFFICIELLE DES CONCURRENTS

Le comité d'organisation doit obligatoirement remettre à l'ASN et mettre à la disposition de chaque concurrent, au moins 48 heures avant l'ouverture du meeting, la liste officielle des concurrents prenant part à la compétition.

CHAPITRE V. PARCOURS - ROUTES ET PISTES

81. PARCOURS INTERNATIONAUX

Lorsqu'une compétition empruntera, pour son parcours, le territoire de plusieurs pays, les organisateurs de cette compétition devront obtenir, par l'intermédiaire de leur Automobile Club national, l'assentiment préalable de l'Automobile Club national de chacun des pays traversés.

Les Automobile Clubs nationaux des pays traversés conserveront le contrôle sportif sur toute la partie du parcours dans les limites de leur territoire respectif, étant entendu toutefois que l'homologation des résultats sera prononcée par l'Automobile Club national dont dépendent les organisateurs (voir Article 55).

82. PARCOURS SUR ROUTE

Le parcours d'une compétition doit être approuvé par l'ASN.

La demande d'autorisation doit être accompagnée d'un itinéraire détaillé indiquant les distances exactes à parcourir.

83. MESURES DES DISTANCES SUR ROUTE

Pour les compétitions autres que les tentatives de records, les distances jusqu'à 5 kilomètres seront mesurées, suivant la ligne médiane, directement, par un géomètre-expert ; au-dessus de 5 kilomètres, elles seront déterminées par le bornage officiel, ou au moyen d'une carte officielle à l'échelle de 250 000^{ème} au minimum.

84. LICENCE INTERNATIONALE POUR PISTE OU AUTODROME

Une ASN doit s'adresser à la FIA en vue d'obtenir une licence internationale pour une piste permanente ou temporaire, en vue d'une tentative de record.

La FIA peut délivrer pour une piste une licence valable pour une tentative ou une série de tentatives de record.

La FIA, après avoir consulté l'ASN compétente (voir Articles 3, 4 et 5), peut refuser de délivrer ou retirer une licence mais elle devra motiver ce refus ou ce retrait de licence.

85. LICENCE NATIONALE POUR PISTE

Une ASN peut délivrer facultativement une licence nationale pour une piste, dans les conditions indiquées à l'Article 84 ; mais dans ce cas, la piste ne pourra servir aux tentatives de records internationaux ou mondiaux.

86. INDICATIONS DEVANT FIGURER SUR LES LICENCES POUR PISTE

La licence délivrée par la FIA devra mentionner la longueur de la piste et indiquer si elle est approuvée pour l'établissement des records internationaux et des records du monde.

La licence délivrée par une ASN devra mentionner la longueur de la piste et indiquer si elle est approuvée pour les records nationaux.

La licence mentionnera les règles particulières de la piste que les conducteurs sont censés connaître et tenus de respecter.

87. CONDITIONS A REMPLIR POUR LES PISTES PERMANENTES OU TEMPORAIRES

Les conditions à remplir pour les pistes permanentes ou temporaires sont déterminées périodiquement par la FIA (voir ces conditions à l'Annexe E).

88. AFFICHAGE DE LA LICENCE POUR PISTE

La licence pour piste, tant qu'elle sera valable, devra être affichée à un endroit de la piste bien en vue.

CHAPITRE VI. DÉPARTS - SÉRIES

89. DEPART

- a) Le départ est l'instant où l'ordre de partir est donné à un concurrent isolé ou à plusieurs concurrents partant ensemble. En cas de chronométrage celui-ci commence au départ. Il n'y a que deux sortes de départs :
 - 1) Le départ lancé ;
 - 2) Le départ arrêté.
- b) Tout concurrent sera considéré comme parti à l'instant où le signal de départ est donné. En aucun cas ce signal ne devra être répété (voir aussi l'Article 93).
- c) Pour toutes les compétitions autres que les tentatives de record, les Règlements particuliers devront indiquer la nature du départ (voir Articles 91 et 92).

90. LIGNE DE DEPART

- a) Pour toutes les tentatives de record et pour les compétitions comportant un départ lancé, c'est la ligne au passage de laquelle commence le chronométrage du ou des véhicules.
- b) Pour les compétitions comportant un départ arrêté, c'est une ligne par rapport à laquelle sont fixés les emplacements que doivent occuper chaque véhicule (et au besoin chaque conducteur) avant le départ.

Les règlements particuliers (voir Article 27) devront définir les positions respectives de tous les véhicules avant le départ, ainsi que la méthode servant à déterminer ces positions.

Départ des stands :

- Ligne de départ placée avant les stands : Après que le signal de départ ait été donné, un pilote sera considéré comme ayant accompli un tour lors de son premier passage sur la ligne de départ.
- Ligne de départ placée après les stands : Après que le signal de départ ait été donné un pilote sera considéré comme ayant accompli un tour lors de son deuxième passage sur la ligne de départ.

91. DEPART LANCE

Un départ est dit lancé lorsque le véhicule est déjà en mouvement au moment où commence le chronométrage.

Pour un départ lancé, les concurrents peuvent être guidés, avant le signal du départ, par un starter à bord d'une voiture pilote. Dans ce cas, le départ a lieu dès l'instant où la voiture de tête, autre que la voiture pilote, franchit la ligne de départ.

92. DEPART ARRETE

Un départ est dit arrêté lorsque le véhicule est immobile au moment où l'ordre de partir est donné.

- a) Pour une tentative de record, départ arrêté, le véhicule immobile sera placé de telle sorte que sa partie destinée à déclencher l'appareil de chronométrage au passage de la ligne de départ se trouve à 10 centimètres au plus en amont de cette ligne. Le moteur du véhicule sera mis en marche avant le départ.
- b) Pour les autres compétitions, départ arrêté, les Règlements particuliers devront indiquer si, avant le signal de départ, le moteur du véhicule doit être en marche ou arrêté.
- c) Pour les véhicules partant isolément ou de front sur un même rang :

- Si les temps sont pris par des appareils enregistreurs automatiques, le ou les véhicules seront placés avant le départ comme il est dit ci-dessus pour une tentative de record, départ arrêté.
 - Si les temps sont pris à la montre ou avec des appareils enregistreurs sans déclenchement automatique, le ou les véhicules seront placés, avant le départ, de telle sorte que la partie de leurs roues AV, en contact avec le sol, soit sur la ligne de départ.
- d) Quels que soient les emplacements assignés aux véhicules par rapport à la ligne de départ dans les Règlements particuliers, les temps compteront à partir du moment où le signal de départ aura été donné, mais ensuite, s'il s'agit d'une course en circuit fermé, dès la fin du premier tour, chaque véhicule sera chronométré à son passage sur la ligne de contrôle placée devant le poste de chronométrage, à moins que le Règlement particulier n'en décide autrement.
- e) Après la publication de la grille de départ, la place de tout pilote se trouvant dans l'incapacité de prendre le départ sera laissée vacante, et les autres concurrents retiendront leur position d'origine sur la grille.

93. **ORDRES DU STARTER**

Les conducteurs et véhicules sont sous les ordres du starter depuis le moment où le drapeau est levé jusqu'à celui où il est abaissé. Les mouvements du drapeau peuvent être accompagnés ou remplacés par tous autres signaux conventionnels.

Tout conducteur qui ne se sera pas mis à temps avec son véhicule sous les ordres du starter sera considéré comme n'ayant pas pris le départ.

Pour toute épreuve de vitesse internationale dont le départ est donné en ligne, le starter devra obligatoirement être le directeur de course ou le directeur d'épreuve à moins que l'un ou l'autre ne désigne un autre officiel pour remplir ces fonctions.

94. **PENALITES POUR FAUX DEPART**

Il y a faux départ lorsque, avant le signal convenu, un concurrent sous les ordres du starter quitte la position qui lui était assignée.

En cas de départ en groupe, tout conducteur ayant pris un faux départ sera obligatoirement pénalisé de 1 minute qui sera ajoutée au temps qu'il aura mis pour effectuer le parcours de la course.

En cas de départ isolé ne comportant pas de chronométrage automatique, tout concurrent ayant pris un faux départ sera obligatoirement pénalisé de 1 s qui sera ajoutée au temps qu'il aura mis pour effectuer le parcours prescrit.

Si les Règlements particuliers le prévoient, les commissaires sportifs pourront augmenter les pénalités ci-dessus et/ou infliger d'autres pénalités (par exemple stop/go, passage par la voie des stands, etc), mais seulement dans les limites fixées d'avance par ces règlements.

95. **JUGES AU DEPART**

Un ou plusieurs juges pourront être habilités par les organisateurs d'une compétition pour surveiller les départs. Les juges au départ signaleront immédiatement au directeur de course les faux départs qu'ils auront constatés.

96. **SERIES**

Une compétition peut comporter des départs en séries dont la composition doit être déterminée par le comité d'organisation et publiée au programme. La composition des séries peut être modifiée si nécessaire, mais seulement par les commissaires sportifs.

97. **EX AEQUO**

En cas d'ex aequo, ou bien les concurrents "ex aequo" devront se partager le prix attribué à leur place dans le classement et le ou les prix suivants disponibles, ou bien, si tous les concurrents intéressés sont d'accord, les commissaires sportifs pourront autoriser une nouvelle compétition entre les seuls concurrents en question, et imposer les conditions de cette nouvelle compétition ; mais en aucun cas, la première compétition ne devra être recommencée (voir Article 178).

CHAPITRE VII. RECORDS - GÉNÉRALITÉS

98. **JURIDICTION**

Chaque ASN se prononcera sur les demandes d'homologation de records accomplis sur son territoire.

La FIA se prononcera sur les demandes d'homologation de records internationaux ou mondiaux, lesquelles demandes devront lui être soumises par les ASN intéressées.

99. VEHICULES TERRESTRES QUALIFIES POUR ETABLIR DES RECORDS

Chacun des records internationaux ne pourra être établi qu'avec un véhicule terrestre répondant à la disposition de l'Article 13 (voir aussi Article 199).

100. RECORDS RECONNUS

Les seuls records reconnus sont les records locaux (voir Article 34), les records nationaux (voir Article 35), les records internationaux par classe (voir Article 36), les records du monde (voir Article 37), et le record du monde de vitesse absolu.

Un même record peut être reconnu dans plusieurs des catégories énoncées ci-dessus.

Aucune distinction n'est faite entre les records établis sur piste ou sur route.

101. RECORDS POUR AUTOMOBILE RESERVES A LA CLASSE

Une automobile ayant établi ou battu un record dans sa classe peut battre le record du monde correspondant, mais ne peut battre le même record dans la ou les classes supérieures.

102. TEMPS ET DISTANCE RECONNUS

Il ne sera reconnu, pour les records nationaux, les records internationaux et les records du monde, que les temps et distances énumérés dans l'Annexe D.

Les ASN sont libres de reconnaître toutes espèces de records locaux.

Il est interdit d'organiser, sous le nom "d'épreuve du kilomètre" ou "du mile" ou sous une appellation similaire, une course contre la montre qui ne serait pas courue suivant les prescriptions du présent règlement pour les records sur ces distances.

103. RECORDS ETABLIS PENDANT UNE COURSE

Il ne sera homologué aucun record établi pendant une course.

104. TENTATIVES DE RECORD

Les conditions dans lesquelles peuvent être faites les tentatives de record sont indiquées en détail à l'Annexe D.

105. CONDITIONS D'HOMOLOGATION DES RECORDS INTERNATIONAUX, MONDIAUX

Un record international ou un record du monde ne pourra être homologué que si la tentative a eu lieu dans un pays représenté à la FIA ou exceptionnellement, dans un pays non représenté, mais avec le permis spécial prévu à l'Article 54.

La performance devra présenter, par rapport à l'ancien record, une amélioration minimum de 1 % de la vitesse moyenne, exprimée en miles par heure ou en kilomètres par heure.

Dans tous les cas, un record international ou un record du monde ne pourra être homologué que si la tentative a eu lieu sur un parcours approuvé par la FIA.

106. ENREGISTREMENT DES RECORDS

Chaque ASN tiendra un registre des records établis ou battus dans son pays et pourra délivrer, sur demande, des certificats de records nationaux ou locaux pour lesquels une redevance sera payée à l'ASN.

La FIA tiendra un registre des records internationaux pour chaque classe et des records du monde, et délivrera, sur demande, des certificats de records pour lesquels une redevance lui sera payée.

Le montant des redevances à l'ASN ou à la FIA sera fixé chaque année par la FIA.

107. PUBLICATION DES RECORDS

En attendant l'homologation, aucune publicité commerciale ne pourra être faite par les intéressés (Voir Article 131) sans la mention "Sous réserve d'homologation" en caractères facilement lisibles.

La non-observation de cette prescription entraînera automatiquement le refus d'homologation, sans préjudice des pénalités pouvant être prononcées par la Commission Sportive de l'ASN intéressée.

CHAPITRE VIII. CONCURRENTS ET CONDUCTEURS**108. ENREGISTREMENT DES CONCURRENTS ET CONDUCTEURS**

Toute personne désirant obtenir la qualité de concurrent ou de conducteur, d'après les définitions données aux Articles 44 et 45, devra adresser sa demande de licence à l'ASN du pays dont il possède la nationalité (Voir Article 47).

Si le conducteur engage la voiture, il a également la qualité de concurrent et doit être muni des deux licences correspondantes (Voir Article 109).

109. DELIVRANCE DE LA LICENCE

Un certificat d'enregistrement, établi suivant un modèle approuvé par la FIA, portant le nom de l'ASN est appelé "Licence de piste", "Licence de concurrent" ou "Licence de conducteur" et sera délivré facultativement par ladite ASN (Voir Article 113).

Il est prévu trois sortes de licences internationales de la FIA à savoir :

- licence de piste ;
- licence de concurrent ;
- licence de conducteur.

Chaque ASN est habilitée à délivrer ces licences comme il est dit à l'Article 110.

Une ASN peut aussi délivrer des licences nationales d'un modèle de son choix. Elle peut utiliser à cet effet les licences de la FIA en les surchargeant d'une inscription qui en limitera la validité à son seul pays, ou à une catégorie particulière d'épreuves.

110. DROIT DE DELIVRER DES LICENCES

Chaque ASN a le droit de délivrer des licences :

- 1) à ses nationaux ;
- 2) aux nationaux des pays représentés à la FIA, aux conditions obligatoires :
 - a) que leur ASN d'origine donne son accord à cette délivrance, qui ne pourra intervenir qu'une fois par an et dans des cas particuliers ;
 - b) que ceux-ci puissent justifier auprès de leur ASN de tutelle (pays de leur passeport) d'une preuve de résidence permanente dans l'autre pays ;
 - c) sous réserve que l'ASN d'origine se soit vu restituer la licence délivrée.

Toute personne autorisée par son ASN de tutelle à demander des licences à une autre ASN ne doit être titulaire d'aucune licence de son ASN de tutelle valable pour l'année en cours.

Exceptionnellement, les apprentis bona fide d'une école de pilotage reconnue par une ASN peuvent participer jusqu'à deux épreuves nationales organisées par cette école, à la condition impérative d'avoir obtenu l'accord de leur ASN de tutelle et celui de l'ASN d'accueil, auquel cas ils devront déposer leur licence d'origine auprès de l'ASN d'accueil qui délivrera alors une licence valable pour l'épreuve. A la fin de l'épreuve/des épreuves, la licence d'origine sera rendue en échange de cette licence.

Néanmoins, si pour des raisons très particulières un licencié était amené à demander un changement de nationalité de licence dans l'année en cours, il ne pourrait le faire qu'avec l'accord de son ASN de tutelle après que celle-ci a récupéré la licence d'origine.

Une ASN peut aussi délivrer une licence à un étranger appartenant à un pays non encore représenté à la FIA mais sous réserve d'informer immédiatement la FIA de son intention de la délivrer, la FIA faisant connaître aussitôt s'il y a ou non raison de la refuser.

L'ASN devra aviser la FIA de chaque refus opposé à une demande de cette nature.

- 111.** Un licencié titulaire d'une licence d'une ASN différente de celle de son ASN de tutelle pourra participer avec cette licence aux épreuves nationales qui se déroulent dans le territoire du pays de son ASN de tutelle, selon les conditions fixées par l'ASN de tutelle.

112. NATIONALITE D'UN CONCURRENT OU CONDUCTEUR

En ce qui concerne l'application du présent Code, tout concurrent ou conducteur qui a obtenu ses licences d'une ASN, prend la nationalité de cette ASN pour la durée de validité de ces licences. Par contre, tout pilote, quelle que soit la nationalité de sa licence, participant à une quelconque épreuve d'un Championnat du Monde de la FIA, conservera la nationalité de son passeport dans tous les documents officiels, manifestations, communications et cérémonies de remise des prix.

113. REFUS DE LA LICENCE

Une ASN ou la FIA peut refuser de délivrer une licence à un candidat ne répondant pas aux critères nationaux ou internationaux applicables à la licence demandée. Les motifs de ce refus devront être précisés.

114. DUREE DE LA VALIDITE DES LICENCES

Les licences sont valables jusqu'au 31 décembre de chaque année.

115. DROIT PERÇU POUR LA LICENCE

Un droit peut être perçu par l'ASN pour la délivrance d'une licence annuelle et ce droit devra être fixé chaque année par l'ASN avec l'approbation de la FIA.

116. VALIDITE DES LICENCES

Une licence de concurrent ou de conducteur délivrée par une ASN sera valable dans tous les pays représentés à la FIA et qualifiera le titulaire pour s'engager ou conduire dans toutes les compétitions organisées sous le contrôle de l'ASN ayant délivré la licence, de même que dans toutes les compétitions figurant au Calendrier Sportif International sous les réserves prévues aux Articles 70 et 74 concernant l'approbation de l'ASN.

Toutefois, pour les compétitions réservées, le titulaire devra s'être soumis aux conditions spéciales stipulées dans le Règlement particulier.

117. PRESENTATION DE LA LICENCE

Un concurrent ou conducteur, engagé dans une épreuve devra, sur la demande d'un officiel qualifié de cette épreuve, présenter sa licence dûment signée.

118. RETRAIT DE LA LICENCE

Celui qui s'engagera, conduira, remplira une fonction officielle ou prendra part d'une manière quelconque, à une compétition interdite, sera suspendu par l'ASN qui a délivré la licence.

Toutefois, si la compétition interdite a eu lieu sur un territoire dépendant d'une autre ASN que celle qui a délivré la licence, les deux ASN devront se mettre d'accord sur la durée de la suspension. En cas de désaccord, la FIA rendra une décision motivée.

119. CONTROLE MEDICAL

Tout pilote voulant participer aux épreuves internationales, libres ou simples, doit être en mesure de présenter sur demande une attestation d'aptitude médicale en conformité avec les précisions du Chapitre II de l'Annexe "L" du Code.

120. PSEUDONYME

L'emploi d'un pseudonyme doit faire l'objet d'une demande adressée à l'ASN qui délivre la licence. La licence sera, dans ce cas, établie en mentionnant le pseudonyme autorisé.

Un licencié, tant qu'il sera enregistré sous un pseudonyme ne pourra prendre part à aucune compétition sous un autre nom.

Le changement de pseudonyme sera soumis aux mêmes formalités que l'obtention.

La personne qui a été autorisée à prendre un pseudonyme ne pourra reprendre son nom qu'après une nouvelle décision de l'ASN qui lui délivrera une nouvelle licence.

121. CHANGEMENT DE CONDUCTEUR

Dans une compétition autre qu'une tentative de record, le changement de conducteur n'est permis que s'il est prévu dans le Règlement particulier (Voir Article 27). Après la publication du programme, le changement ainsi prévu ne pourra être autorisé que par un des commissaires sportifs du meeting (Voir Article 141).

122. NUMEROS DISTINCTIFS

Au cours d'une compétition, chaque véhicule doit porter, à un endroit très visible, un ou plusieurs numéros ou marques conformes aux prescriptions du Règlement particulier (Voir Article 27).

123. RESPONSABILITE COMMUNE DU CONCURRENT ET DU CONDUCTEUR

Le signataire de l'engagement (Voir Articles 68 et 69) sera responsable des agissements et des omissions de son conducteur, de son mécanicien ou de ses passagers : en outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au présent Code ou au règlement national de l'ASN intéressée.

124. INTERDICTION DE SUBSTITUER UNE COMPETITION A UNE AUTRE

Tout concurrent qui, s'étant engagé, ou tout conducteur qui, ayant accepté de conduire dans une compétition internationale ou nationale, n'y prend pas part et participe à une compétition organisée le même jour à un autre endroit sera suspendu (retrait provisoire de licence), à partir du commencement de cette dernière compétition et pour un temps qui sera fixé par l'ASN intéressée.

Si les deux compétitions ont lieu dans des pays différents, un accord devra intervenir sur la pénalité à prononcer, entre les deux ASN intéressées. Si ces deux ASN ne se mettent pas d'accord, la question sera soumise à la FIA, dont la décision sera définitive.

125. ENGAGEMENTS DANS DES EPREUVES INTERNATIONALES

Il est rappelé aux concurrents que seules les épreuves dont les noms figurent au Calendrier Sportif International publié dans l'Annuaire de la FIA ou dans le Bulletin de la FIA sont officiellement reconnues.

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve non officiellement reconnue s'expose aux sanctions prévues par le présent Code.

126. CLASSIFICATION DES AUTOMOBILES

Pour toutes les compétitions autres que les tentatives de record, les voitures seront classées d'une part par catégorie de véhicules (voitures de course, de sport, de grand tourisme et de tourisme) et d'autre part d'après la cylindrée de leurs moteurs (voir Annexe B, Article 199 et Annexe J, Article 251).

Pour les tentatives de record, on distinguera entre voitures à allumage électrique, voitures à allumage par compression, voitures à turbine (voir à l'Annexe B, Article 199, la classification par cylindrée-moteur des véhicules effectuant une tentative de record).

127. CONSTRUCTIONS DANGEREUSES

Une automobile dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les commissaires sportifs du meeting (voir Articles 141 et 145).

128. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Dans tous les véhicules prenant part à une compétition, un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et le siège du conducteur pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

129. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION DES AUTOMOBILES**a) *Suspension ou disqualification d'une automobile déterminée :***

Une ASN ou la FIA peut suspendre, exclure ou disqualifier d'une ou plusieurs compétitions une automobile déterminée parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le concurrent, soit par le conducteur, soit par le constructeur de l'automobile ou son représentant dûment qualifié.

Une ASN peut suspendre ou disqualifier une automobile déterminée parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé soit par le concurrent, soit par le conducteur, soit par le constructeur ou son représentant dûment qualifié.

Cette suspension, si elle est internationale, ou cette disqualification, doit être portée par l'ASN à la connaissance de la FIA qui devra notifier à toutes les autres ASN. Ces dernières devront refuser d'admettre l'automobile déterminée pendant la durée de la pénalité dans toute compétition régie par eux.

Dans le cas où la décision est prise par une ASN contre une automobile dépendant d'une autre ASN, cette décision est susceptible d'appel devant la FIA qui jugera en dernier ressort.

b) *Suspension ou disqualification d'une marque d'automobiles :*

Une ASN peut suspendre sur son propre territoire une marque d'automobiles parce que le présent Code ou le règlement sportif national a été violé par le constructeur de ces automobiles ou son représentant dûment qualifié.

Si l'ASN désire rendre cette pénalité applicable internationalement, ou si elle désire disqualifier la marque en question, elle devra en adresser la demande au Président de la FIA qui nommera un Comité d'arbitrage chargé de statuer sur la demande d'extension ou de disqualification.

Ce comité d'arbitrage sera composé de deux membres de la FIA qui nommeront d'un commun accord un troisième membre. Si les deux membres nommés ne peuvent se mettre d'accord sur la nomination du troisième membre celui-ci sera nommé directement par le Président de la FIA.

Le comité d'arbitrage portera immédiatement sa décision à la connaissance de la FIA.

Au cas où le comité d'arbitrage n'accorderait pas l'extension internationale de la pénalité, sa décision sera susceptible d'appel introduit devant le Tribunal d'Appel International par l'ASN ayant demandé l'extension.

Au cas où le comité d'arbitrage accorderait l'extension internationale de la pénalité, sa décision sera notifiée immédiatement par la FIA à toutes les ASN. Ces dernières devront refuser d'admettre une automobile de la marque pénalisée pendant la durée de la pénalité, dans toute compétition régie par elles.

Cette décision du comité d'arbitrage sera susceptible d'appel introduit devant la FIA par la marque pénalisée, par l'intermédiaire de l'ASN dont elle dépend, dans les conditions prévues aux Articles 180 et suivants.

Au cas où l'ASN dont dépend la marque pénalisée serait l'ASN ayant demandé l'extension internationale, cette dernière ne pourra refuser de transmettre à la FIA l'appel introduit par la marque pénalisée.

130. PUBLICITE SUR LES AUTOMOBILES

La publicité sur les automobiles est libre. Les ASN doivent prescrire les conditions spéciales applicables pour les épreuves organisées sous leur contrôle.

Le Règlement particulier d'une épreuve doit mentionner ces conditions spéciales, ainsi que toute autre prescription d'ordre légal ou administratif existant dans le pays de l'épreuve.

131. PUBLICITE MENSONGERE

Le concurrent ou la maison qui fait la publicité à l'occasion d'une compétition ou d'un record, doit indiquer les conditions générales et particulières de la performance annoncée, la nature de la compétition ou du record, la catégorie, la classe, etc., du véhicule et le classement obtenu.

Toute omission ou addition de nature à provoquer un doute dans l'esprit du public pourra donner lieu à l'application d'une pénalité qui atteindra l'auteur responsable de ladite publicité.

Aucune publicité concernant le gain d'un Championnat de la FIA, d'une Coupe de la FIA, d'un Trophée de la FIA ou d'un Challenge de la FIA ne peut être faite avant la fin de la dernière épreuve de ce Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge, sans la mention : "sous réserve de la publication officielle des résultats par la FIA".

Cette même règle s'applique également pour une victoire d'une épreuve d'un Championnat de la FIA, d'une Coupe de la FIA, d'un Trophée de la FIA ou d'un Challenge de la FIA.

Le logo spécifique du Championnat, de la Coupe, du Trophée ou du Challenge concerné devra être inclus dans cette publicité.

Toute infraction à cette règle pourra entraîner une pénalité infligée par la FIA à tout concurrent, constructeur automobile, conducteur, ASN, ou société responsable de la publication de cette publicité.

Toute réclamation ou contestation au sujet du nom à attribuer à un véhicule comprenant des organes fournis par des constructeurs différents sera soumise à un jury nommé par l'ASN si ces constructeurs sont tous installés dans le pays de l'ASN, ou par la FIA si ces constructeurs sont de pays différents.

Dans ce dernier cas, le jury comprendra un représentant par pays en cause et autant de membres n'appartenant pas aux pays en cause qu'il y aura de représentants de ces pays.

CHAPITRE X. OFFICIELS**132. LISTE DES OFFICIELS**

Sont désignés sous le nom d'officiels et peuvent être assistés d'adjoints :

- les commissaires sportifs ;
- le directeur de course ;
- le directeur d'épreuve ;
- le secrétaire du meeting ;
- les chronomètres ;
- les commissaires techniques ;
- les contrôleurs ;
- les commissaires au ravitaillement ;
- les commissaires de piste ou de route ;
- les signaleurs ;
- les juges à l'arrivée ;
- les juges de fait ;
- les handicapés ;
- les starters.

133. DROIT DE SURVEILLANCE

En dehors des officiels prévus à l'Article 132, chaque ASN peut donner aux membres de sa Commission Sportive le droit individuel de surveiller ses nationaux dans toutes les compétitions organisées dans un pays quelconque, et régies par le présent Règlement, ainsi que le droit de défendre éventuellement leurs intérêts auprès des organisateurs d'épreuves.

134. ORGANISATION STRUCTURELLE DES OFFICIELS**a) Officiels indispensables**

Dans un meeting, les officiels devront comprendre au moins trois commissaires sportifs et un directeur de course, dans le cas de compétitions où le temps intervient totalement ou partiellement, ils comprendront aussi un ou plusieurs chronomètres.

Les commissaires sportifs officient collégialement sous l'autorité d'un Président nommé désigné dans le règlement du meeting. Le Président du collège des commissaires sportifs a notamment sous sa responsabilité l'établissement et le respect du planning des réunions ainsi que leurs ordres du jour et la rédaction des procès-verbaux de séance.

En cas d'égalité des voix au cours d'un vote, la voix du Président sera prépondérante.
Le directeur de course doit se maintenir en liaison étroite avec le Président du collège pendant toute la durée du meeting afin d'en réaliser le déroulement convenable.

b) *Directeur d'épreuve*

Un directeur d'épreuve peut être désigné pour toute la durée de chaque Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge.

Ses obligations et responsabilités seront alors énoncées dans le règlement sportif correspondant.

135. NOMINATION DES OFFICIELS

Un au moins des commissaires sportifs sera nommé par l'ASN qui organise ou qui délivre le permis pour le meeting.

Les autres officiels seront nommés par le comité d'organisation, sous réserve d'approbation par l'ASN intéressée.

136. QUALITES REQUISES

Les chronométreurs, commissaires techniques, contrôleurs, handicapés devront être choisis parmi les personnes qualifiées pour ces fonctions et dont l'ASN dressera chaque année la liste.

Ils ne devront avoir aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter directement ou indirectement des résultats de la compétition.

137. CUMUL DES FONCTIONS

Dans un meeting, la même personne pourra, sur la décision du comité d'organisation, cumuler certaines des fonctions indiquées à l'Article 136, à condition qu'elle soit qualifiée pour chacune d'elles.

138. FONCTIONS INTERDITES

Aucun officiel ne pourra dans une compétition remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été désigné.

Il lui est interdit de concourir dans toute compétition d'un meeting où il exerce une fonction officielle.

139. RETRIBUTION DES OFFICIELS

Les commissaires sportifs doivent être nommés à titre honorifique.

Les autres officiels pourront être rémunérés de leurs services, suivant un tarif arrêté par chaque ASN.

140. DEVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS

D'une façon générale, les commissaires sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation du meeting et ne devront avoir aucune fonction exécutive se rapportant à ce meeting.

Ils n'encourront donc, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'Autorité Sportive Nationale dont ils dépendent.

Exceptionnellement et seulement dans le cas où un meeting est organisé directement par une ASN, les commissaires sportifs désignés par cette ASN pourront cumuler leurs fonctions avec celles d'organisateur.

Les commissaires sportifs devront, aussitôt que possible, après la fin du meeting signer et envoyer à l'ASN un rapport de clôture donnant les résultats de chaque compétition, ainsi que les détails sur les réclamations présentées ou les exclusions prononcées en y ajoutant leurs avis au sujet de la décision à prendre éventuellement pour une suspension ou une disqualification.

Dans un meeting comportant plusieurs compétitions, il peut y avoir, pour chacune d'elles, des commissaires sportifs différents.

141. POUVOIRS DES COMMISSAIRES SPORTIFS

Les commissaires sportifs auront une autorité absolue pour faire respecter le présent Code, les Règlements nationaux et particuliers, ainsi que les programmes, et jugeront toute réclamation qui pourrait surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel prévus par le présent Code (voir Chapitre XIII).

En particulier, ils pourront :

- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et Règlements ;
- apporter à titre exceptionnel certaines modifications aux Règlements particuliers (Voir Article 66) ;
- modifier la composition ou le nombre des séries (Voir Article 96) ;
- autoriser un nouveau départ en cas d'ex-aequo (Voir Article 97) ;

- autoriser des changements de conducteurs (Voir Article 121) ;
- accepter ou non les rectifications proposées par les juges de faits (Voir Article 149 g) ;
- infliger des amendes (Voir Article 154) ;
- prononcer des exclusions (Voir Article 158) ;
- apporter si nécessaire des modifications au classement (Voir Article 168) ;
- empêcher de concourir tout conducteur (ou toute automobile) qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le directeur de course comme pouvant être une cause de danger (voir Article 127) ;
- exclure d'une compétition déterminée ou pour la durée du meeting tout concurrent ou conducteur qu'ils considéreront ou qui leur serait signalé par le directeur de course ou le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'ils jugeront coupable de conduite incorrecte ou de manoeuvre frauduleuse. En outre, ils pourront exiger, s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable, qu'il évacue le terrain du parcours ou de ses annexes ;
- ajourner une compétition en cas de force majeure ou pour des raisons impérieuses de sécurité ;
- apporter au programme, en ce qui concerne la position des lignes de départ et d'arrivée, ou toute autre question, les modifications qui seraient demandées par le directeur de course ou le comité d'organisation pour assurer une plus grande sécurité des concurrents et du public ;
- désigner si nécessaire un ou plusieurs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs commissaires sportifs notamment, s'il y avait lieu d'assurer la présence des trois commissaires sportifs indispensables ;
- prendre la décision d'arrêter une course ;
- en outre, pour les Championnats, Coupes, Trophées et Challenges où officie un directeur d'épreuve, ils pourront être saisis par le directeur de l'épreuve pour prendre les sanctions énumérées ci-dessus.

142. DEVOIRS DE DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course peut être en même temps secrétaire du meeting, et il peut se faire assister par des adjoints.

Dans un meeting comportant plusieurs compétitions, il peut y avoir pour chacune d'elles un directeur de course différent.

Le directeur de course est responsable de la conduite du meeting, conformément au programme officiel.

En particulier, il devra :

- assurer l'ordre sur le terrain du parcours en liaison avec les autorités civiles et militaires chargées de la police et spécialement désignées pour veiller à la sécurité publique ;
- s'assurer que tous les officiels sont à leur poste et prévenir les commissaires sportifs de l'absence de l'un d'eux ;
- s'assurer que tous les officiels ont tous les renseignements nécessaires pour remplir leurs fonctions ;
- surveiller les concurrents et leurs automobiles et empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié de prendre part aux compétitions pour lesquelles il n'est plus qualifié ;
- s'assurer que chaque automobile, et s'il y a lieu, chaque concurrent est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux du programme ;
- s'assurer que l'automobile est conduite par le conducteur désigné ; grouper les automobiles d'après leurs catégories et leurs classes ;
- faire avancer les automobiles à la ligne de départ, les placer dans l'ordre prescrit et, s'il y a lieu, donner le départ ;
- présenter aux commissaires sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent ;
- recevoir ces réclamations et les remettre sans retard aux commissaires sportifs qui décideront de la suite à donner ;
- réunir les procès-verbaux des chronomètres, des commissaires techniques, des contrôleurs, des commissaires de route, ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir le classement ;
- préparer, ou faire préparer par le secrétaire du meeting, en ce qui concerne la ou les compétitions dont il s'est occupé, les éléments du rapport de clôture dont il est question à l'Article 140 et les soumettre à l'approbation des commissaires sportifs.

143. DEVOIRS DU SECRETAIRE DU MEETING

Le secrétaire du meeting est responsable de l'organisation matérielle du meeting et des annonces qui s'y rapportent.

Il doit s'assurer que les différents officiels sont au courant de leurs attributions respectives et qu'ils sont munis des accessoires nécessaires.

Il secondera, si nécessaire, le directeur de course dans la préparation des rapports de clôture de chaque compétition (voir Article 142 in fine).

144. DEVOIRS DES CHRONOMETREURS

Les principaux devoirs des chronomètres sont :

- à l'ouverture du meeting, se mettre à la disposition du directeur de course qui leur donnera, si besoin est, les instructions nécessaires ;
- donner les départs, s'ils en reçoivent l'ordre du directeur de course ;
- n'employer pour le chronométrage, que les appareils acceptés par l'ASN ou, s'il s'agit de records à chronométrer au 1/100 s, approuvés par la FIA ;
- établir les temps mis par chaque concurrent pour accomplir le parcours ;
- dresser et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre, accompagnés de tous les documents nécessaires, soit au directeur de course s'il s'agit d'un meeting, soit à l'ASN s'il s'agit d'une tentative de record ou d'une épreuve ;
- adresser, sur demande, leurs feuilles originales de chronométrage, soit aux commissaires sportifs, soit à l'ASN ;
- ne communiquer les temps ou les résultats qu'aux commissaires sportifs ou au directeur de course, sauf instructions contraires de la part de ces officiels.

145. DEVOIRS DES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Les commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications concernant les organes mécaniques des automobiles, ils devront :

- exercer leur contrôle, soit avant le meeting à la requête de l'ASN ou du comité d'organisation, soit pendant ou après le meeting à la requête du directeur de course ;
- employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par l'ASN ;
- ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à l'ASN, au comité d'organisation, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tout autre ;
- établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

146. DEVOIRS DES CONTROLEURS

Les contrôleurs sont chargés de toutes les vérifications concernant le poids des automobiles, les dimensions de leur carrosserie et de ses accessoires, ainsi que des documents concernant les concurrents et conducteurs (licences, permis de conduire, assurances, etc.).

Les fonctions des contrôleurs peuvent être confiées à des commissaires techniques.

Les contrôleurs devront :

- exercer leurs fonctions soit avant le meeting à la requête de l'ASN ou du comité d'organisation soit pendant le meeting à la requête du directeur de course, à l'exclusion de tous autres ;
- employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par l'ASN ;
- ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à l'ASN, au comité d'organisation, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tous autres ;
- établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

147. DEVOIRS DES COMMISSAIRES AU RAVITAILLEMENT

Les commissaires au ravitaillement sont chargés de surveiller toutes les opérations de ravitaillement des automobiles pendant une compétition et de faire respecter les prescriptions correspondantes du Règlement particulier.

Ils sont sous les ordres du directeur de course auquel ils doivent signaler immédiatement toute infraction commise par un concurrent ou un conducteur.

A la fin de chaque compétition, ils doivent rendre compte de leur mission au directeur de course, soit verbalement, soit par écrit, selon les instructions qu'ils auront reçues.

148. DEVOIRS DES COMMISSAIRES DE ROUTE ET DES SIGNALEMENTS

Les commissaires de route, occupent, le long du parcours, des postes qui leur sont désignés par le directeur de course ou le comité d'organisation. Dès l'ouverture d'un meeting, chaque chef de poste est sous les ordres du directeur de course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Les signaleurs sont spécialement chargés de la manœuvre des drapeaux de signalisation (voir Annexe H). Ils peuvent être en même temps commissaires de route.

A la fin de chaque compétition, chaque chef de poste doit remettre au directeur de course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.
Pendant les compétitions et sauf avis contraire du directeur de course, les commissaires de route devront, dans toute la mesure du possible, indiquer au bureau central de renseignements l'ordre de passage des concurrents devant leur poste de surveillance, et cela tour par tour s'il s'agit d'un circuit fermé.

149. DEVOIRS DES JUGES

- a) *Juge au départ* (voir Article 95).
- b) *Juge à l'arrivée*
Dans les compétitions où il y aurait lieu de décider l'ordre dans lequel les concurrents passent une ligne d'arrivée, il sera nommé un juge à l'arrivée chargé de prendre cette décision.
- c) *Juges de fait*
Dans les compétitions au cours desquelles il y aurait lieu de décider si, oui ou non, un concurrent a touché ou dépassé une ligne, ou sur tout autre fait du même ordre prévu dans le Règlement de la compétition, les juges de fait prendront une ou plusieurs de ces décisions.
Le nom des juges de fait responsables de ces décisions doit apparaître sur le tableau d'affichage officiel.
- d) *Juges adjoints*
Il pourra être nommé, pour chaque juge, un juge adjoint pour l'assister, ou, dans le cas de nécessité absolue, pour le remplacer, mais en cas de désaccord entre eux, la décision finale sera prise par le juge titulaire.
- e) *Systèmes vidéo ou électroniques*
Les commissaires sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des commissaires sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait.
- f) *Réclamations*
Aucune réclamation contre les décisions d'un juge à l'arrivée ou d'un juge de fait sur la question dont ils ont été chargés officiellement ne sera admise. Les décisions de ces juges sont donc définitives, mais elles ne constituent pas en elles-mêmes un classement parce qu'elles sont indépendantes des conditions dans lesquelles les concurrents ont accompli le parcours.
- g) *Erreurs*
Si un juge estime avoir commis une erreur, il pourra la rectifier, quitte à soumettre cette rectification à l'acceptation des commissaires sportifs.
- h) *Faits à juger*
Les Règlements de la compétition devront indiquer quels sont les faits qui devront être jugés par les juges de fait. Voir c) ci-dessus.
- i) *Procès-verbaux*
A la clôture du meeting, chaque juge doit adresser au directeur de course un procès-verbal de ses déclarations.

150. DEVOIRS DES HANDICAPEURS

Les handicapés doivent, après la clôture des engagements, préparer les handicaps d'après les stipulations du Règlement particulier, ils ne doivent pas omettre d'indiquer si l'un des handicaps doit être modifié en raison d'une performance accomplie dans une compétition précédente.

CHAPITRE XI. PÉNALITÉS

151. INFRACTIONS AUX RÈGLEMENTS

Seront considérés comme infractions aux Règlements, en dehors des cas qui y sont prévus :

- a) Toute corruption ou tentative de corruption directe ou indirecte sur toute personne remplissant une fonction officielle dans une compétition ou tenant un emploi quelconque se rapportant à cette compétition ; l'officiel ou l'employé qui accepte une offre corromptive, ou qui y prête son concours, sera également coupable d'infraction aux Règlements.

- b) Toute manœuvre ayant intentionnellement pour but d'engager, de faire engager ou de faire partir une automobile non qualifiée.
- c) Tout procédé frauduleux ou manœuvre déloyale de nature à nuire à la sincérité des compétitions ou aux intérêts du sport automobile.

152. **PENALITES**

Toutes les infractions au présent Code et à ses annexes, aux règlements nationaux et à leurs annexes, aux Règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

Les pénalités ou amendes peuvent être infligées par les commissaires sportifs de l'épreuve et les ASN comme indiqué dans les articles suivants.

La décision du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un concurrent pour participer à l'épreuve ou encore lorsqu'au cours de la même épreuve sera perpétré un acte de récidive justifiant une exclusion du concurrent.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvisés, la sanction sera suspendue, notamment pour déterminer l'application de toute règle de handicap influant sur la participation à une épreuve ultérieure, sans que le concurrent et le pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis.

Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

En matière de lutte anti-dopage, seront appliquées les sanctions prévues dans la réglementation anti-dopage définie à l'article 4, chapitre II de l'Annexe L du présent Code.

En outre et indépendamment des prescriptions des articles suivants, la FIA peut, sur proposition et rapport de l'observateur FIA ou rapport conjoint des deux commissaires sportifs internationaux désignés par la FIA, infliger directement une pénalité qui se substituera à celle éventuellement prononcée par les commissaires sportifs à l'une quelconque des parties mentionnées ci-dessus. Dans ce cas, l'ASN compétente ne pourra refuser d'introduire un appel devant le Tribunal d'Appel International pour le compte de la partie concernée.

D'autre part, les commissaires sportifs dans les Championnats de la FIA pourront décider les pénalités ci-après applicables aux concurrents et aux pilotes : suspension pour une ou plusieurs épreuves, amende, retrait de points du Championnat. Les points ne devraient pas être retirés séparément pour les pilotes et pour les concurrents, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Ces pénalités pourront, le cas échéant, être cumulées ou appliquées avec sursis.

153. **ECHELLE DE PENALITES**

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante :

- le blâme ;
- l'amende ;
- la pénalité en temps ;
- l'exclusion ;
- la suspension ;
- la disqualification.

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

Pour le Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA et le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, une pénalité infligeant un retrait de points sur l'ensemble du Championnat pourra être appliquée.

154. **AMENDES**

Des amendes peuvent être infligées aux concurrents ainsi qu'aux conducteurs, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting (voir Article 132).

Les amendes peuvent être infligées par chaque ASN et par les commissaires sportifs. Toutefois, lorsque ces amendes sont prononcées par les commissaires sportifs, elles ne pourront dépasser une certaine somme qui sera fixée chaque année par la FIA. En outre, elles devront être infligées en vertu d'une décision prise par l'ensemble des commissaires sportifs et non par un seul d'entre eux.

155. MAXIMUM DE L'AMENDE POUVANT ETRE INFLIGEE PAR LES COMMISSAIRES SPORTIFS D'UNE EPREUVE

Jusqu'à nouvel avis, publié ici même ou dans le Bulletin officiel, le montant maximal de cette amende est fixé à 50 000 US dollars.

156. RESPONSABILITE DES AMENDES

Les concurrents sont responsables des amendes infligées à leurs conducteurs, aides, passagers, etc.

157. DELAI DE PAIEMENT DES AMENDES

Les amendes doivent être payées dans les quarante-huit heures qui suivront la signification.

Tout retard dans le versement du montant des amendes peut entraîner une suspension, au moins jusqu'au paiement de celles-ci.

Le montant des amendes perçues servira à la promotion et à l'organisation des épreuves de Championnat. Ce même texte sera appliqué pour les amendes nationales.

Le montant des amendes infligées au cours d'une épreuve de Championnat de la FIA doit être versé à la FIA.

158. EXCLUSION

L'exclusion peut être prononcée par les commissaires sportifs, dans les conditions prévues à l'Article 141. Elle empêche celui qui en fait l'objet de prendre part à une ou plusieurs compétitions d'un meeting. Elle entraîne en tout cas la perte du droit d'engagement qui reste acquis au comité d'organisation.

159. SUSPENSION

Sauf dans les cas prévus par les Articles 152 et 184, la suspension ne peut être prononcée que par une ASN, pour une faute grave.

La suspension supprime temporairement pour celui qui en fait l'objet, le droit de prendre part, à un titre quelconque, à toute compétition organisée, soit sur le territoire de l'ASN qui l'a prononcée, soit sur tous les territoires soumis à la législation de la FIA, qu'elle soit nationale ou internationale (voir Article 161) (sauf cas prévus aux Articles 170 et 183).

La suspension entraîne l'annulation des engagements contractés antérieurement pour les compétitions devant avoir lieu pendant la période de cette suspension.

Elle entraîne également la perte des droits d'engagement relatifs à ces compétitions.

160. RETRAIT DE LA LICENCE

a) Suspension nationale

Tout concurrent ou conducteur, suspendu nationalement, est tenu de remettre sa licence à son ASN qui indiquera, sur la licence, en surcharge apparente, au timbre gras, la mention : "Non valable pour.... (nom du pays)."

A l'expiration de la période pour laquelle la suspension nationale a été prononcée, la licence ainsi surchargée sera échangée contre une licence normale.

b) Suspension internationale

Tout concurrent ou conducteur, suspendu internationalement, est tenu de remettre sa licence à son ASN qui ne la lui rendra qu'à l'expiration de la période pour laquelle la suspension internationale a été prononcée.

Dans les deux cas ci-dessus, tout retard dans la remise de la licence à l'ASN s'ajoutera au temps de la suspension.

161. EFFETS DE LA SUSPENSION

La suspension prononcée par une ASN peut être limitée, dans ses effets, au territoire de ladite ASN.

Si l'ASN désire, au contraire, rendre cette pénalité applicable internationalement, elle doit la notifier sans retard au Secrétariat de la FIA qui la portera à la connaissance de toutes les autres ASN. La suspension sera immédiatement enregistrée par chaque ASN et l'incapacité qui en résultera sera rendue effective.

162. DISQUALIFICATION

La disqualification supprime définitivement pour celui qui en fait l'objet, le droit de prendre part à un titre quelconque, à toute compétition sauf cas prévus aux Articles 170 et 183.

La disqualification ne peut être prononcée que par une ASN et pour une faute d'une gravité exceptionnelle.

Elle a pour conséquence l'annulation des engagements contractés antérieurement, avec perte des droits d'engagement.

163. EFFETS DE LA DISQUALIFICATION

La disqualification sera toujours internationale. Elle sera notifiée à toutes les ASN et enregistrée par elles dans les conditions prévues pour la suspension internationale à l'Article 161.

164. NOTIFICATION DES PENALITES AUX FEDERATIONS SPORTIVES INTERNATIONALES

La suspension, lorsqu'elle est applicable internationalement, et la disqualification seront notifiées aux Fédérations Internationales désignées par la FIA et qui auront accepté, à charge de réciprocité, d'appliquer les pénalités prononcées par la FIA. Toute suspension ou disqualification signifiée à la FIA par l'une quelconque des susdites Fédérations sera appliquée dans la même mesure par la FIA.

165. COMMUNICATION DES MOTIFS DES SUSPENSIONS ET DISQUALIFICATIONS

En notifiant à la personne à laquelle cette sanction s'applique et au Secrétariat de la FIA les suspensions ou les disqualifications, les ASN sont tenues de faire connaître les motifs pour lesquels ces sanctions ont été prises.

166. SUSPENSION OU DISQUALIFICATION D'UNE AUTOMOBILE

La suspension ou la disqualification peut être étendue soit à une automobile déterminée, soit à une marque d'automobiles, dans les conditions prévues à l'Article 129.

167. PERTE DES RECOMPENSES

Tout concurrent qui est exclu, suspendu ou disqualifié à l'occasion d'une compétition perd tout droit à l'obtention d'une récompense décernée au cours de ladite compétition.

168. MODIFICATIONS AU CLASSEMENT ET AUX RECOMPENSES

Dans le cas prévu à l'Article 167, les commissaires sportifs devront indiquer les modifications qui en résulteront pour le classement et pour les récompenses. Ils décideront si le suivant du pénalisé peut prendre place.

169. PUBLICATION DES PENALITES

La FIA ou chaque ASN intéressée a le droit de publier ou de faire publier les pénalités, en indiquant le nom de la personne, de l'automobile ou de la marque d'automobiles qui en a fait l'objet.

Sans préjudice du droit d'appel contre une décision, les personnes mises en cause ne pourront se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites judiciaires contre la FIA ou l'ASN intéressée, ou contre toute personne qui a fait la dite publication.

170. REMISE DE PEINE

L'ASN a le droit de remettre la partie de la peine de suspension restant à accomplir ou de lever la disqualification, dans les conditions qu'elle indiquera.

CHAPITRE XII. RÉCLAMATIONS

171. DROIT DE RECLAMATION

Le droit de réclamation n'appartient qu'aux concurrents ; toutefois, les officiels peuvent toujours agir d'office, même dans le cas où ils ne sont pas saisis d'une réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

172. PRESENTATION DE LA RECLAMATION

Toute réclamation devra être présentée par écrit et accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ASN, et qui ne pourra être remboursée que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

173. DIRECTION DES RECLAMATIONS

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au directeur de course ou à son adjoint s'il en existe.

A défaut du directeur ou directeur adjoint de course, ces réclamations devront être adressées aux commissaires sportifs de la compétition ou à l'un d'entre eux.

174. DELAIS DE RECLAMATION

a) Les réclamations contre l'engagement des concurrents ou des conducteurs, contre la distance annoncée pour un parcours, doivent être présentées au plus tard deux heures après la fermeture des vérifications techniques. Si ces vérifications ont lieu dans un pays étranger à celui de l'organisateur, tout représentant de l'ASN est habilité à recevoir la

réclamation et à la transmettre d'urgence aux commissaires sportifs de l'épreuve avec avis motivé s'il le juge utile.

- b) Les réclamations contre un handicap, contre la composition des séries doivent être présentées au plus tard une heure avant le départ de l'épreuve.
- c) Les réclamations contre une décision prise par un commissaire technique ou un contrôleur au pesage doivent être présentées immédiatement après leurs décisions par le concurrent intéressé.
- d) Les réclamations contre une erreur ou une irrégularité commise au cours d'une compétition, contre la non-conformité des véhicules avec les règlements les régissant, contre le classement établi en fin de compétition doivent être présentées sauf impossibilité matérielle admise par les commissaires sportifs du meeting, au plus tard trente minutes après l'affichage du classement de la compétition.
Les concurrents devront avoir été informés d'avance du lieu et de l'heure exacts de cet affichage, soit par le Règlement particulier, ou l'un de ses additifs, soit par le programme. Dans le cas où les organisateurs se trouveraient dans l'impossibilité matérielle de publier le classement officiel comme prévu, ils seraient tenus de faire afficher au lieu et à l'heure fixés, des indications précises sur leurs intentions futures en ce qui concerne l'annonce officielle du classement.
- e) Toutes les réclamations ci-dessus envisagées, seront jugées d'urgence par les commissaires sportifs du meeting, le Directeur de l'Epreuve étant entendu. En cas d'égalité de voix, la voix du Président des commissaires sportifs du meeting sera prépondérante.

175. **CONVOCATION**

L'audition du réclamant et de toute personne visée par la réclamation aura lieu le plus tôt possible après le dépôt de la réclamation. Les intéressés devront être convoqués en conséquence et pourront se faire accompagner de témoins. Les commissaires sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

En l'absence d'un intéressé ou de ses témoins, le jugement pourra être rendu par défaut.

Si le jugement ne peut être rendu aussitôt après l'audition des intéressés, ces derniers devront être avisés du lieu et de l'heure où le jugement sera rendu.

176. **RECLAMATIONS IRRECEVABLES**

Sont irrecevables toutes réclamations contre les décisions prises par les juges à l'arrivée et les juges de faits dans l'exercice de leurs fonctions indiquées à l'Article 149.

Une réclamation unique adressée à plus d'un concurrent ne sera pas acceptée.

177. **PUBLICATION DU CLASSEMENT ET DISTRIBUTION DES PRIX**

La publication officielle du classement devra précéder d'au moins une demi-heure la distribution des prix.

Le prix gagné par un concurrent qui se trouve sous le coup d'une réclamation doit être retenu jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur cette réclamation.

En outre, toute réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement oblige les organisateurs à ne publier qu'un classement provisoire et à retenir les prix jusqu'à proclamation du jugement définitif, appels prévus au Chapitre XIII compris.

Toutefois, dans le cas où la réclamation n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif et les prix correspondants pourront être distribués.

178. **JUGEMENT**

Tous les intéressés seront tenus de se soumettre à la décision prise, sauf les cas d'appel prévus au présent Code, mais ni les commissaires sportifs, ni l'ASN n'auront le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée (voir Article 97).

179. **RECLAMATION NON FONDÉE**

Si la réclamation est jugée non fondée ou si elle est abandonnée après avoir été formulée, la caution versée sera retenue en totalité.

Si elle est jugée partiellement fondée, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à la réclamation.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de la réclamation est de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger une des pénalités prévues au présent Code.

179.bis **DROIT DE REVISION**

Dans les épreuves d'un Championnat de la FIA, en cas de découverte d'un élément nouveau, les commissaires sportifs ayant ou non statué, ceux-ci, ou en cas de défaillance, ceux qui seront désignés par la FIA, devront se réunir à la date qu'ils arrêteront en convoquant la ou les parties en cause pour recevoir toutes explications utiles et juger à la lumière des faits et éléments exposés.

Le droit d'appeler de cette nouvelle décision est réservé à la ou les partie(s) concernée(s) conformément au dernier alinéa de l'Article 180 et aux Articles suivants du présent Code. Au cas où la première décision aurait déjà fait l'objet d'un appel devant le Tribunal d'Appel National ou devant le Tribunal d'Appel International, soit successivement devant ces deux juridictions, celles-ci se trouveront de plein droit saisies pour réviser éventuellement leur précédente décision. Le délai pendant lequel un recours en révision peut être introduit expire le 30 novembre de l'année en cours.

CHAPITRE XIII. APPELS

180. JURIDICTION

Chaque ASN par l'organe du Tribunal d'Appel National défini à l'Article 181 constitue pour ses propres licenciés le Tribunal de dernière instance chargé de régler définitivement tout différend entre ses seuls licenciés ayant surgi sur son territoire, à propos du sport automobile national.

Pour tout différend impliquant, fût-ce un licencié étranger ou l'une des personnes visées au 1er alinéa de l'Article 152, de nationalité étrangère, le Tribunal d'Appel National constitue une instance dont les décisions sont susceptibles d'appel devant le Tribunal d'Appel International.

Le tribunal sportif compétent pour les appels formulés dans le cadre des épreuves dont le parcours emprunte le territoire de plusieurs pays est celui de l'ASN ayant demandé l'inscription de l'épreuve au calendrier international.

Des appels peuvent être soumis au Tribunal d'Appel International dans le respect des règles de compétences et de procédure fixées au Règlement du TAI, annexé au présent Code.

181. TRIBUNAL D'APPEL NATIONAL

Chaque ASN désignera ou fera désigner par sa Commission Sportive un certain nombre de personnes membres ou non de l'ASN, qui constitueront le Tribunal d'Appel National.

Ne pourront siéger à ce Tribunal ceux de ses membres ayant pris part comme concurrents, conducteurs et officiels à la compétition au sujet de laquelle un jugement serait à rendre, ou qui auraient rendu un jugement sur l'affaire en cours, ou enfin qui seraient mêlés, directement ou indirectement à cette affaire.

182. PROCEDURE D'APPEL NATIONAL

Les concurrents, quelle que soit leur nationalité, ont le droit de faire appel contre les pénalités prononcées ou les décisions prises par les commissaires sportifs d'un meeting devant l'ASN du pays où la décision a été prise. Ils doivent, sous peine de déchéance, notifier aux commissaires sportifs du meeting par écrit et dans l'heure qui suit la publication de la décision, leur intention de faire appel de cette décision.

Le délai d'introduction de l'appel devant l'ASN expire deux jours à compter de la date de signification de la décision des commissaires sportifs de l'épreuve sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux commissaires sportifs de l'épreuve dans l'heure qui a suivi leur décision (voir alinéa précédent). Cet appel peut être introduit par télécopie ou par tout autre moyen de communication électronique avec confirmation. Une confirmation par lettre de même date, accompagnée de la caution prévue à l'Article 183, sera exigée. L'ASN devra prononcer son jugement dans un délai maximum de 30 jours.

Les intéressés devront être avisés en temps opportun de la date de l'audience de l'appel. Ils auront droit de faire entendre des témoins ; mais leur absence à l'audience n'interrompra pas le cours de la procédure.

183. FORME DE L'APPEL NATIONAL

Toute demande en appel devant une ASN devra être faite par écrit et signée par son auteur ou le représentant qualifié de ce dernier.

La confirmation de l'appel devant l'ASN doit être accompagnée d'une caution dont le montant sera fixé chaque année par l'ASN. Cette caution est exigible dès l'instant où l'intéressé a notifié aux commissaires sportifs son intention de faire appel, comme spécifié à l'Article 182, et elle reste due si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

Si l'appel est jugé non fondé ou s'il est abandonné après avoir été formulé, la caution versée sera retenue en totalité.

S'il est jugé partiellement fondé, la caution pourra être restituée en partie, et en totalité s'il a été fait droit entièrement à l'appel.

En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, l'ASN pourra lui infliger une des pénalités prévues au présent Code.

184. SUPPRIME

185. SUPPRIME

186. SUPPRIME

187. SUPPRIME

188. SUPPRIME

189. JUGEMENT

Le Tribunal d'Appel National pourra décider que la décision contre laquelle il a été fait appel sera annulée et, le cas échéant, la pénalité diminuée ou augmentée, mais il n'aura pas le droit de prescrire qu'une compétition soit recommencée. Les jugements du Tribunal d'Appel devront être motivés.

190. DEPENS

En statuant sur les recours qui leur sont déferés, les Tribunaux d'Appel Nationaux décideront, en fonction de la décision, du sort des dépens qui seront calculés par les secrétariats à la hauteur des frais supportés pour l'instruction des causes et la réunion des juridictions. Les dépens seront constitués par ces seuls frais à l'exclusion des frais ou honoraires de défense supportés par les parties.

191. PUBLICATION DU JUGEMENT

La FIA ou chaque ASN a le droit de faire publier un jugement d'appel en indiquant les noms des personnes intéressées.

Sans préjudice du droit d'appel, les personnes mises en cause ne pourront se prévaloir de cette publication pour intenter des poursuites contre la FIA ou l'ASN intéressée ou contre toute personne qui aurait fait la dite publication.

191.BIS

Pour dissiper toute incertitude, aucune disposition du Code ne pourra empêcher une partie d'intenter des poursuites devant une juridiction, sous réserve toutefois de toute obligation acceptée par ailleurs, d'épuiser préalablement d'autres moyens ou mécanismes de résolution de litiges disponibles.

CHAPITRE XIV. APPLICATION DU CODE

192. INTERPRETATION NATIONALE DES REGLEMENTS

Chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs (voir Articles 5 et 10) statuera sur toute question soulevée sur son territoire et relative à l'interprétation du présent Code ou de son règlement national sous réserve du droit d'appel international prévu au chapitre XIII, à condition que ces interprétations ne soient pas en contradiction avec une interprétation ou une clarification déjà donnée par la FIA.

193. AUTORITE EXECUTIVE DES ASN

Chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs (voir Articles 5 et 10) désignera une Commission Sportive qui sera chargée, par délégation, de l'exercice des fonctions et pouvoirs dévolus à l'ASN dans le présent Code.

Toutefois, chaque ASN détentrice des pouvoirs sportifs pourra se réserver l'approbation de certaines décisions de sa Commission Sportive, notamment en ce qui concerne l'établissement du Calendrier national annuel.

194. MODIFICATION AU CODE

La FIA se réserve le droit d'apporter à tout moment des modifications au présent Code, et d'en réviser périodiquement les annexes.

195. COMMUNICATIONS. AVIS

Toutes les communications nécessitées par le présent Code qu'une ASN aura à faire à la FIA devront être adressées au Siège social de la FIA ou à toute autre adresse qui pourra être régulièrement notifiée.

196. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Code est entré en vigueur le 1er janvier 1980.

197. INTERPRETATION INTERNATIONALE DU CODE

Le présent Code a été rédigé en français et en anglais. Il est susceptible d'être publié en d'autres langues. En cas de contestation sur son interprétation à la FIA ou au Tribunal d'Appel International, le texte français sera seul considéré comme texte officiel.

CHAPITRE XV. METHODE DE STABILISATION DES DECISIONS DE LA FIA

La FIA impose les règles suivantes :

- 198.** Chaque année, avant le 31 octobre, la FIA publiera la liste de ses championnats et le calendrier des épreuves comptant pour ces championnats. Si, par la suite, une épreuve quelconque se retire, elle perdra son statut international pour l'année en question.
- 199.** Chaque année, avant le 31 décembre, la FIA publiera tous changements à l'Annexe J et aux règles techniques des championnats. Les changements concernant la Formule 1 entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la troisième année suivant leur publication. Tous les changements à l'Annexe J et aux règles techniques des championnats autres que la Formule 1 entreront en vigueur à partir du 1er janvier de la seconde année suivant leur publication. Les changements effectués pour des raisons de sécurité pourront entrer en vigueur sans préavis.
- 200.** Chaque année, avant le 31 octobre, la FIA publiera toutes les règles qui ne concernent ni les règles techniques des championnats, ni l'Annexe J. Ces règles ne pourront entrer en vigueur avant le 1er janvier suivant leur publication.
- 201. SUPPRIME**

CHAPITRE XVI. QUESTION COMMERCIALE LIEE AU SPORT AUTOMOBILE

- 202.** Sans accord écrit préalable de la FIA, aucun organisateur ou groupement d'organisateur dont le(s) épreuve(s) fait(font) partie d'un Championnat, Trophée ou Coupe de la FIA ne peut(peuvent) indiquer ou faire croire que ledit Championnat, Trophée ou Coupe est subventionné ou aidé financièrement, soit directement, soit indirectement, par une entreprise ou organisation commerciale.
- 203.** Le droit de lier le nom d'une entreprise, organisation ou marque commerciale à un Championnat, Trophée ou Coupe de la FIA est donc réservé exclusivement à la FIA.
- 204. SUPPRIME**

CHAPITRE XVII. REGLEMENT SUR LES NUMEROS DE COMPETITION ET LA PUBLICITE SUR LES VOITURES

- 205.** Les chiffres formant le numéro de compétition seront de couleur noire sur un fond blanc rectangulaire. Pour les voitures de couleur claire, une bordure noire de 5 cm de large devra entourer le fond rectangulaire blanc.
- 206.** Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.
- 207.** Sur chaque voiture, les numéros de compétition doivent être apposés aux endroits suivants :
- a) Sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote de chaque côté de la voiture.
 - b) Sur le nez (capot avant) de la voiture, lisibles de l'avant.
- Pour les monoplaces et toutes les voitures anciennes :
 - a) la hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 4 cm ;
 - b) le fond blanc aura 45 cm de large et 33 cm de haut.
 - Pour toutes les autres voitures :
 - a) la hauteur des chiffres sera de 28 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 5 cm.
 - b) le fond blanc aura au moins 50 cm de large et 38 cm de haut.

- 208.** Sur les deux ailes avant devra figurer la reproduction du drapeau national du ou des pilotes qui conduisent la voiture, ainsi que leurs noms. La hauteur minimum de la reproduction du drapeau et des lettres constituant les noms sera de 4 cm.
A aucun endroit, la distance entre le bord du trait des chiffres et le bord du fond ne sera inférieure à 5 cm.
- 209.** Au-dessus et au-dessous du fond blanc, une surface ayant la largeur du fond rectangulaire et une hauteur de 12 cm sera laissée à la disposition des organisateurs, en vue d'y apposer le cas échéant une publicité. Sur les voitures où cette surface n'est pas disponible (ex. certaines monoplaces), le concurrent est tenu de garder libre de toute publicité une surface complémentaire ayant les mêmes dimensions que la surface manquante et adjacente au fond blanc.
Sous réserve de restrictions imposées par les ASN, le restant de la carrosserie pourra porter de la publicité.
- 210.** Ni les numéros de compétition ni les publicités ne doivent dépasser la surface de la carrosserie.
- 211.** Les glaces et vitres des voitures doivent rester vierges de toute inscription, à l'exception d'une bande ayant une largeur maximum de 10 cm sur la partie supérieure du pare-brise et, à condition que la visibilité vers l'arrière reste intacte, d'une bande ayant une largeur maximum de 8 cm sur la lucarne arrière.
N.B. Les points 209, 210 et 211 ne s'appliquent pas aux voitures anciennes.
- 212.** La publicité sur les voitures anciennes sera limitée au maximum à un emplacement de 50 x 14 cm sur le haut et un autre sur le bas des trois numéros de compétition (les voitures ayant un maximum de 4 numéros chacune). Au cas où il n'y aurait pas la place pour insérer les publicités permises au-dessus et en-dessous des numéros de course, elles pourront être placées de côté, mais toujours accolées au fond ou à la bordure de ces numéros. L'un des deux emplacements accolés à chaque numéro de compétition peut être réservé à la publicité de l'organisateur. Les concurrents ne pourront donc pas refuser cette publicité. Les noms des équipements/concurrents/pilotes pourront apparaître une fois sur chaque côté de la voiture, dimensions maximales 10 x 40 cm pour chaque côté. Un insigne de club reconnu pourra apparaître sur chaque côté, dimensions max. 10 x 10 cm. Les livrées publicitaires peuvent être conservées sur les voitures spécifiques (même numéro de châssis) qui les ont portées à l'origine.

DRAPEAUX

COMMISSAIRES



Drapeau jaune agité :

Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste.



Deux drapeaux jaunes agités :

Réduisez votre vitesse, ne doublez pas et soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un danger obstrue totalement ou partiellement la piste. Les dépassements sont interdits entre le premier drapeau jaune et le drapeau vert déployé après l'incident.



Drapeau vert : retour de la piste à son état d'origine.

Celui-ci devrait être utilisé pour indiquer que la piste est dégagée et devrait être agité au poste de commissaires immédiatement après l'incident ayant nécessité l'utilisation d'un ou plusieurs drapeaux jaunes.



Drapeau rouge agité :

Présenté uniquement sur instruction du Directeur de Course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course. Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands, (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve), et doivent être prêts à s'arrêter si besoin est. Les dépassements sont interdits.



Drapeau blanc agité :

Il est utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlée par ce poste de surveillance.



Drapeau bleu clair immobile :

▪ à tout moment :

Un drapeau immobile devrait être présenté à un pilote quittant les



Drapeau bleu clair agité :

▪ pendant les essais :

Cédez le passage à une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

▪ pendant la course :

Ce drapeau devrait normalement être présenté à une voiture sur le point d'être dépassée par une voiture qui par cette manœuvre comptera au moins un tour d'avance sur ce véhicule et, lorsqu'il est présenté, le pilote concerné doit permettre à la voiture qui suit de le dépasser à la première occasion.



Drapeau jaune à bandes rouges verticales :

Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence sur la piste dans la zone en aval du drapeau.



Drapeau noir à disque orange :

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer 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.

**Les dimensions minima des drapeaux de signalisation sont de 60 cm sur 80 cm.
Le drapeau rouge mesurera 80 cm x 100 cm**

DIRECTION DE COURSE



Drapeau national
Départ de l'épreuve



Drapeau à damier noir et blanc :
Signal d'arrêt en fin de course ou d'épreuve de classement.



Drapeau rouge agité :

Présenté uniquement par le Directeur de Course lorsqu'il devient nécessaire d'arrêter une séance d'essais ou la course. Tous les pilotes doivent ralentir immédiatement et regagner la voie des stands, (ou l'endroit prévu par le règlement de l'Epreuve), et doivent être prêts à s'arrêter si besoin est. Les dépassements sont interdits.



Drapeau à triangles noirs et blancs :

Dernier avertissement avant la mise hors course pour conduite non sportive.



Drapeau noir accompagné d'un numéro blanc :
Signal d'arrêt pour la voiture portant ce numéro.



Drapeau noir à disque orange :

Ce drapeau devrait être utilisé pour informer 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.

PRESENTATION DES DRAPEAUX



Fixe
(s'il y a du vent, maintenir le drapeau tendu).



Agité
(mouvement en 8).



Bien agité
(si possible, désigner le pilote auquel le signe s'adresse).



Doublement des drapeaux agités.

SOMMAIRE

ANNEXE J

ARTICLE 251 Classifications et Définitions	Page 5
ARTICLE 252 Prescriptions Générales pour les Groupes A, N, B	Page 11
ARTICLE 253 Equipements de Sécurité pour les Groupes A, N, B, SP	Page 18
ARTICLE 254 Règlement Spécifique Groupe N	Page 38
ARTICLE 255 Règlement Spécifique Groupe A	Page 50
LISTE DES VOITURES HOMOLOGUEES FIA A, N, T, ST, GT	Page 72
LISTE DES VOITURES ADMISES EN FA, FN, T2F	Page 80
REGLEMENT TECHNIQUE VH	Page 92
LAISSER PASSER VH	Page 94
DEFINITION F2000	Page 95
REGLEMENT TECHNIQUE F2000	Page 97
LISTE DES VOITURES ADMISES EN F2000	Page 110
REGLEMENT TECHNIQUE FC ET FS	Page 122
REGLEMENT TECHNIQUE GT DE SERIE	Page 132
LISTE DES VOITURES ADMISES EN GT DE SERIE	Page 139
PASSEPORT TECHNIQUE	Page 140
METHODE DE MESURE DE BRUIT	Page 144

SECURITE

ARCEAUX	Page 145
CASQUES	Page 148
SIEGES	Page 150
HARNAIS	Page 151
COMBINAISONS	Page 156
SCHEMAS DES CANALISATIONS D'ESSENCE	Page 157
LISTE N°6 PRODUITS EXTINCTEURS AFFF APPROUVES PAR LA FIA	Page 159
LISTE N°16 SYSTEMES D'EXTINCTION HOMOLOGUES PAR LA FIA	Page 161
DISPOSITIFS DE SECURITE F2000, F2000 Spécial, FC, FS	Page 162
ANCRAGES FIXATIONS.SIEGES	Page 163
SCHEMAS	Page 164

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

FRANCE
AUTO
la revue d'actualité

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÈGLEMENTATION TECHNIQUE : PARUTION JANVIER 2006

TECHNIQUE

ANNEXE J

PRÉPARATION DES VOITURES DE PRODUCTION (N/FN), TOURISME (A/FA) ET GRAND TOURISME (B)

NOTE

La Réglementation Technique Groupe N est intégralement applicable au groupe FN, sauf précisions mentionnées dans les encadrés NOTE FRANCE.

La réglementation technique groupe A est intégralement applicable au groupe FA, sauf précisions mentionnées dans les encadrés NOTE FRANCE.

NOTE France

Définition : ces Notes sont propres à la France et applicables dans les épreuves NATIONALES et REGIONALES.

La préparation d'une voiture doit s'aligner sur l'annexe "J" du Code Sportif International, sa fiche d'homologation, les prescriptions de sécurité de l'ASN (FFSA pour la France), éventuellement le règlement particulier de l'épreuve.

La différence entre l'annexe "J" **2005** et l'Annexe "J" **2006** est due au changement ou précisions des articles suivants :

251 1.1

252 1.3 / 1.6

253 3.2 / 3.3 / 6.2 / 7.1 / 7.3.2 / 7.3.4 / 7.3.5 / 8.2.1.2 / 8.2.2.1 / 8.2.2.5.1 / 8.2.2.5.3 / 8.2.2.7 / 8.3
8.4.1 / 8.4.2 / 8.4.3.1 / 8.4.3.2 / 8.4.3.3 / 8.5 / 9 / 14

254 6.1 / 6.2.3 / 6.3 / 6.7.1 / 6.7.2.3 / 6.7.2.6 / 6.7.3 / 6.11 / 7

255 5.1.8 / 5.2.3 / 5.3.3 / 5.3.6 / 5.3.7 / 5.5 / 5.5.3 / 5.7.4 / 6.3.1

COMMENT LIRE L'ANNEXE "J" ?

Le règlement n'est pas rédigé en terme d'INTERDICTION, mais en terme d'AUTORISATION. Il faut donc, à sa lecture, ne jamais oublier que toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée (Article 252 - 1.1.1 de l'Annexe "J" du CSI.).

ARTICLE 251

CLASSIFICATION ET DEFINITIONS

ARTICLE 1. CLASSIFICATION

1.1. CATEGORIES ET GROUPES

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

Catégorie I :

- Groupe N : Voitures de Production
- Groupe A : Voitures de Tourisme
- Groupe B : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe SP : Voitures de Super Production
- **Groupe T2 : Voitures Tout-Terrain de Série**

Catégorie II :

- **Groupe T1 : Voitures Tout-Terrain Modifiées**
- Groupe GT2 : Voitures de Grand Tourisme de Série
- Groupe GT1 : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe C : Voitures de Sport
- Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale
- Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre

Catégorie III :

- Groupe F : Camions de Course
- Groupe T4 : Camions Tout-Terrain

1.2. CLASSES DE CYLINDREE

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les classes suivantes :

1.	jusqu'à	500 cm ³
2.	de plus de	500 cm ³ à 600 cm ³
3.	de plus de	600 cm ³ à 700 cm ³
4.	de plus de	700 cm ³ à 850 cm ³
5.	de plus de	850 cm ³ à 1000 cm ³
6.	de plus de	1000 cm ³ à 1150 cm ³
7.	de plus de	1150 cm ³ à 1400 cm ³
8.	de plus de	1400 cm ³ à 1600 cm ³
9.	de plus de	1600 cm ³ à 2000 cm ³
10.	de plus de	2000 cm ³ à 2500 cm ³
11.	de plus de	2500 cm ³ à 3000 cm ³
12.	de plus de	3000 cm ³ à 3500 cm ³
13.	de plus de	3500 cm ³ à 4000 cm ³
14.	de plus de	4000 cm ³ à 4500 cm ³
15.	de plus de	4500 cm ³ à 5000 cm ³
16.	de plus de	5000 cm ³ à 5500 cm ³
17.	de plus de	5500 cm ³ à 6000 cm ³
18.	plus de	6000 cm ³

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus, restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

Aucune classe ne pourra être subdivisée.

ARTICLE 2. DEFINITIONS

2.1. GENERALITES

2.1.1. Voitures de production de série (Catégorie I) :

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression).

Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

2.1.2. Voitures de compétition (Catégorie II) :

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3. Camions (Catégorie III)

2.1.4. Voitures identiques :

Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5. Modèle de voiture :

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.6. Vente normale :

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7. Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B), Voitures Tout-Terrain de série (Groupe T2) du présent règlement.

La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "Règlement d'homologation" établi par la FIA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 7 ans après l'abandon définitif de la construction en série du dit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) / Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T2) ou Voitures de Grand Tourisme (Groupe B). Le passage en Groupe Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) / Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T2) d'un modèle déjà homologué en Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) annule l'effet de la première homologation.

2.1.8. Fiches d'homologation :

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite "fiche d'homologation", sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur.

Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

De même, en cas d'utilisation d'une voiture de Groupe A équipée d'une variante-kit (voir ci-après) touchant le châssis/coque, le certificat original fourni lors du montage par un centre agréé par le constructeur devra être présenté.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.

En ce qui concerne le Groupe Voitures de Production (Groupe N), outre la fiche spécifique à ce groupe, on devra également présenter la fiche Groupe Voitures de Tourisme (Groupe A).

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à

l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique, disponible chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description :

Une fiche se décompose de la façon suivante :

1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.

2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

a - Variantes (VF, VP, VO, VK)

Ce sont, soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des variantes de production (VP) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires), soit des variantes options (VO) (livrables sur demande spécifique), soit des "kits" (VK) (livrables sur demande spécifique).

b - Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

c - Evolution (ET-ES)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET), ou une évolution sportive (ES) destinée à rendre plus compétitif un modèle.

Utilisation :

1) Variantes (VF, VO, VK) :

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J.

Le mélange de plusieurs VO sur les éléments suivants est interdit : turbocompresseur, freins et boîte de vitesse.

Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (voir aussi art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production - Groupe N).

En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles ne sont utilisables que dans les conditions indiquées par le constructeur sur la fiche d'homologation.

Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.

2) Evolution du type (ET) :

(voir aussi art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production (Groupe N).

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.

En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles.

Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

3) Evolution Sportive (ES) :

La fiche ES se référant à une extension préalable, ou à la fiche de base, la voiture doit correspondre au stade d'évolution correspondant à cette référence ; de plus, l'évolution sportive doit être appliquée intégralement.

2.1.9. Parties mécaniques :

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.1.10. Pièce d'origine ou de série :

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le constructeur du véhicule considéré, et montée sur le véhicule à l'origine.

2.1.11. Composite :

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

2.2. DIMENSIONS

Périmètre de la voiture vue de dessus :

Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

2.3. MOTEUR**2.3.1. Cylindrée :**

Volume V engendré dans le (les) cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du (des) piston(s).

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage
l = course
n = nombre de cylindres

2.3.2. Suralimentation :

Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir 252-3.1 des Prescriptions Générales).

2.3.3. Bloc-cylindres :

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4. Collecteur d'admission :

Dans le cas d'une alimentation par carburateurs :

- Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'au plan de joint de la culasse.

Dans le cas d'une alimentation par injection et mono papillon :

- Capacité s'étendant du corps de papillon inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'une alimentation par injection et multi-papillon :

- Capacité s'étendant des papillons inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'un moteur diesel :

- Système fixé sur la culasse distribuant l'air depuis une entrée d'air ou un conduit unique jusqu'aux orifices de la culasse.

2.3.5. Collecteur d'échappement :

Capacité regroupant à tout moment les gaz d'au moins deux cylindres à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6. Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.**2.3.7. Carter d'huile :**

Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur.

Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.3.8. Compartiment moteur :

Volume délimité par l'enveloppe structurale la plus proche entourant le moteur.

2.3.9. Lubrification par carter sec :

Tout système utilisant une pompe pour transférer de l'huile d'une chambre ou d'un compartiment à un autre, à l'exclusion de celle utilisée uniquement pour la lubrification normale des éléments du moteur.

2.3.10. Joint statique pour parties mécaniques:

La seule fonction d'un joint est d'assurer l'étanchéité entre deux pièces minimum, immobiles l'une par rapport à l'autre.
La distance entre les faces des pièces séparées par le joint doit être inférieure ou égale à 5 mm.

2.3.11. Echangeur :

Elément mécanique permettant l'échange de calories entre deux fluides.
Pour les échangeurs particuliers, on nommera le premier fluide comme le fluide à refroidir et le deuxième comme fluide permettant ce refroidissement.
Exemple : Echangeur Huile/Eau (l'huile est refroidie par l'eau).

2.3.12. Radiateur :

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air.
Echangeur Liquide/Air.

2.3.13. Intercooler ou Echangeur de Suralimentation :

C'est un échangeur, situé entre le compresseur et le moteur, permettant de refroidir l'air comprimé par l'intermédiaire d'un fluide.
Echangeur Air/Fluide.

2.4. TRAIN ROULANT

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.

2.4.1. Roue :

Le voile et la jante.
Par roue complète, on entend le voile, la jante et le pneumatique.

2.4.2. Surface de frottement des freins :

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3. Suspension Mac Pherson :

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.4.4. Essieu de torsion :

Essieu constitué de deux bras tirés longitudinaux reliés chacun à la caisse par une articulation, et reliés rigidement entre eux par un profil transversal dont la rigidité en torsion est faible comparée à sa rigidité en flexion.

2.5. CHASSIS – CARROSSERIE**2.5.1. Châssis :**

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure.

2.5.2. Carrosserie :

- à l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.
 - à l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages.
- Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosserie :
- 1) carrosserie complètement fermée ;
 - 2) carrosserie complètement ouverte ;
 - 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3. Siège :

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

Dos de siège ou dossier :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Coussin du siège :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4. Coffre à bagages :

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée, et/ou, le cas échéant, inclinée à 15° vers l'arrière au maximum.

Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5. Habitacle :

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et les passagers.

2.5.6. Capot-moteur :

Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7. Aile :

Une aile est la partie définie selon le dessin 251-1.

Aile avant : Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).

Aile arrière : Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord avant de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).

Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8. Persiennes :

Assemblage de lamelles inclinées permettant de dissimuler un objet situé derrière elles tout en laissant l'air circuler à travers.

2.6. SYSTEME ELECTRIQUE

Phare : Toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.

2.7. RESERVOIR DE CARBURANT

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

2.8. BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

- Elle est composée d'un convertisseur de couple hydrodynamique, d'une boîte à trains épicycloïdaux munis d'embrayages et de freins multidisques possédant un nombre de rapports de démultiplication déterminé, et d'une commande de changement de rapport.

Le changement de rapport de démultiplication peut s'effectuer automatiquement sans désaccoupler le moteur et la boîte de vitesses donc sans interruption de la transmission du couple moteur.

- Les boîtes de vitesses à variation de démultiplication continue sont considérées comme des boîtes de vitesses automatiques avec la particularité de comporter une infinité de rapports de démultiplication.

ARTICLE 252 PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VOITURES DE PRODUCTION (Groupe N), VOITURES DE TOURISME (Groupe A), VOITURES DE GRAND TOURISME (Groupe B)

ARTICLE 1. GENERALITES

1.1. MODIFICATIONS

Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement spécifique du groupe dans lequel la voiture est engagée, ou les prescriptions générales ci-dessous, ou imposée par le chapitre "Equipement de Sécurité".

Les composants de la voiture doivent garder leur fonction d'origine.

1.2. APPLICATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications des Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A) ou Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) ne prévoient pas de prescription plus stricte.

1.3. MATERIAU

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdite, sauf pour les bougies, les revêtements d'échappement, le turbo joint de pompe à eau, les plaquettes de frein, les revêtements des pistons d'étriers de frein, les éléments roulants des roulements (billes, aiguilles, rouleaux), les composants et capteurs électroniques, **les pièces dont le poids est inférieur à 20 g** et tout revêtement d'épaisseur inférieure ou égale à 10 microns.

L'utilisation de matériau métallique dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 30 Gpa/g/cm³ ou dont la limite maximum à la rupture spécifique (UTS) est supérieure à 0,24 Mpa/kg/m³ pour les matériaux non ferreux et à 0,30 Mpa/kg/m³ pour les matériaux ferreux (ie 80 % de fer) est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

L'alliage de titane de type Ti-6Al-4V ASTM degré 5 (5.5 < Al < 6.75, C max 0.10, 3.5 < V < 4.5, 87.6 < ti < 91) est autorisé, sauf pour certaines pièces ou le titane est explicitement interdit.

Aucune pièce tournante de turbocompresseur ou de tout dispositif de suralimentation équivalent (**exceptés les éléments roulants des roulements**) ne peut être constituée de céramique ni comporter de revêtement céramique.

Ces restrictions ne concernent pas les pièces homologuées sur le modèle de série.

L'emploi de tôle en alliage de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm est interdit.

- 1.4. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.
- 1.5. Les filets endommagés peuvent être réparés par un nouveau filet vissé, de même diamètre intérieur (type "helicoil").
- 1.6. Toute voiture de groupe A, homologuée après le 01.01.99 exceptées les variantes kit, courant en rallye ne devra pas avoir une largeur supérieure à **1800 mm**.
Les voitures de groupe N pourront courir dans leur intégralité.

1.7. PIÈCE "LIBRE"

Le terme "libre" signifie que la pièce d'origine, ainsi que sa (ses) fonction(s), peut être supprimée ou remplacée par une pièce nouvelle, à condition que la nouvelle pièce ne possède pas de fonction supplémentaire par rapport à la pièce d'origine.

ARTICLE 2. DIMENSIONS ET POIDS**2.1. GARDE AU SOL**

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques situés d'un même côté sont dégonflés.

Ce test sera effectué sur une surface plane dans les conditions de course (occupants à bord).

2.2. LEST

Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires.

Application : Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B). Aucune sorte de lest n'est permise dans les voitures de Production (Groupe N).

Toutefois, en rallye, il sera permis de transporter outillage et pièces de rechange adaptables à la voiture dans le cockpit et/ou dans le compartiment moteur et/ou à l'intérieur du coffre à bagages uniquement, dans les conditions prévues par l'Art. 253.

ARTICLE 3. MOTEUR**3.1. SURALIMENTATION**

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 pour les moteurs à essence et du coefficient 1,5 pour les moteurs diesel, et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

La voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle.

Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, son poids minimum, etc.

3.2. FORMULE D'EQUIVALENCE ENTRE MOTEUR A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEUR A PISTON(S) ROTATIF(S) (DU TYPE COUVERT PAR LES BREVETS NSU-WANKEL)

La cylindrée équivalente est égale au volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

3.3. FORMULE D'EQUIVALENCE ENTRE MOTEURS A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEURS A TURBINE

La formule est la suivante :

$$C = \frac{S(3,10 \times T) - 7,63}{0,09625}$$

S = Section de passage - exprimée en centimètres carrés - de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du premier étage si le stator comporte plusieurs étages).

Cette section est la surface mesurée entre les aubes fixes du premier étage de la turbine haute pression. Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale.

La section de passage est égale au produit de la hauteur (exprimée en cm) par la largeur (exprimée en cm) et par le nombre d'aubes.

T = Taux de pression relatif au compresseur du moteur à turbine.

Il est obtenu en multipliant entre elles les valeurs correspondant à chaque étage du compresseur, comme indiqué ci-après :

Compresseur axial de vitesse subsonique : 1,15 par étage

Compresseur axial de vitesse transsonique : 1,5 par étage

Compresseur radial : 4,25 par étage

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux subsoniques :

4,25 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 ou 4,25 x (1,15)⁶.

C = Cylindrée équivalente de moteur à pistons alternatifs, exprimée en cm³.

- 3.4. Tout moteur dans lequel du carburant est injecté et brûlé après une lumière d'échappement est interdit.
- 3.5. **EQUIVALENCES ENTRE MOTEURS A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEURS DE TYPES NOUVEAUX**

La FIA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de deux ans partant du premier janvier qui suivra la décision prise.

3.6. **TUYAUTERIE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX**

Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Pour toutes les voitures utilisées en rallye et sauf si les limites imposées par les autorités locales sont inférieures, le bruit sur route ouverte ne devra pas excéder 103 dB (A) pour une vitesse de rotation du moteur de 3500 t/mn pour les moteurs à essence et de 2500 t/mn pour les moteurs diesel.

NOTE FRANCE

Pour toutes les voitures utilisées en Rallye sur le territoire français, le bruit ne devra pas excéder 105 dB (A) pour une rotation du moteur de 4500 t/mn pour les moteurs à essence et de 2500 t/mn pour les moteurs diesel.

Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 45 cm et minimale de 10 cm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire.

Les gaz d'échappement ne pourront en sortir qu'à l'extrémité du système.

Les pièces du châssis ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation des gaz d'échappement.

Echappement catalytique :

Dans le cas où un modèle de voiture serait homologué en deux versions possibles (échappement catalytique et autre), les voitures devront être conformes, soit à une version, soit à l'autre, à l'exclusion de tout mélange entre les deux versions.

Toutes les voitures équipées d'un kit (VK) doivent être munies d'un échappement catalytique homologué.

Pour tous les groupes et dans les pays où cela est obligatoire, toutes les voitures immatriculées dans ce pays doivent être munies d'un échappement catalytique d'origine ou homologué.

Le pot catalytique d'un véhicule peut être retiré s'il n'est pas obligatoire dans le pays organisateur.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales le pot catalytique pourra être retiré à l'exception des WRC et des voitures équipées d'un kit (VK) homologué après le 1/1/1999 qui doivent être munies d'un échappement catalytique homologué.

3.7. **MISE EN MARCHÉ A BORD DU VÉHICULE**

Démarrateur avec source d'énergie à bord, électrique ou autre, pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

3.8. **CYLINDRES**

Pour les moteurs non chemisés, il est possible de réparer les cylindres par apport de matériau, mais non de pièces.

ARTICLE 4. TRANSMISSION

Toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche arrière en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote à son volant.

ARTICLE 5. SUSPENSION

Les pièces de suspension constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

ARTICLE 6. ROUES

Les roues constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

Mesure de largeur des roues :

La roue étant montée sur la voiture et reposant sur le sol, le véhicule étant en état de course, pilote à bord, la mesure de la largeur de roue sera effectuée en n'importe quel point de la circonférence du pneu, sauf dans la zone en contact avec le sol.

Quand des pneus multiples sont montés comme partie d'une roue complète, celle-ci doit respecter les dimensions maximales prévues pour le groupe dans lequel ils sont utilisés (voir articles 255.5.4 et 256.5).

ARTICLE 7. CARROSSERIE

- 7.1.** Les véhicules à carrosserie transformable devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte.
De plus, les voitures à toit rigide escamotable doivent rouler exclusivement avec le toit fermé et verrouillé.

7.2. DIMENSIONS INTERIEURES MINIMALES

Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité de cette voiture.

7.3. HABITACLE

L'inversion du côté de conduite est possible, à condition que la voiture d'origine et celle modifiée soient mécaniquement équivalentes, et que les pièces utilisées soient prévues pour cette conversion par le constructeur, pour la famille considérée.

En particulier, le passage de la colonne de direction à travers la coque doit s'effectuer uniquement par le trou prévu à cet effet par le constructeur pour la famille considérée.

Pour les voitures de type Super 1600, Super 2000 Rallye et WRC, l'inversion du côté de conduite sera obtenu par un système de direction complet homologué en variante option par le constructeur.

Le trou permettant le passage de la colonne de direction à travers la coque devra être homologué avec ce système.

Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit dans l'habitacle, à l'exception de : roues, outillage, pièces de rechange, équipement de sécurité, équipement de communication, lest (si celui-ci est autorisé), réservoir de fluide de lave-glace (Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B seulement)).

L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts.

Les conteneurs pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non-inflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques.

Le montage d'origine des air-bags pourra être retiré, sans modification de l'aspect de l'habitacle.

- 7.4.** Tous les panneaux de carrosserie du véhicule doivent être à tout moment du même matériau que ceux de la voiture d'origine homologuée, et doivent être de même épaisseur de matériau que celle de la voiture d'origine homologuée (tolérance $\pm 10\%$).

7.5. FIXATION ET PROTECTION DES PHARES

Il est autorisé de percer des orifices dans la carrosserie avant pour les supports de phares, en se limitant aux fixations.

En rallye, des protections antireflet souples pourront être montées sur les phares ; elles ne devront pas dépasser vers l'avant de plus de 10 cm par rapport au verre du phare.

- 7.6.** Tout objet présentant des dangers (produits inflammables, etc.) doit être transporté en dehors de l'habitacle.

7.7. BAVETTES (EN RALLYE UNIQUEMENT)

Il est possible de monter des bavettes transversales conformes à l'article ci-dessous.

Si les bavettes transversales sont obligatoires, cette obligation doit être mentionnée dans le règlement particulier de l'épreuve.

En tout cas, les bavettes transversales sont acceptées dans les conditions suivantes :

- Elles seront en matériau souple.
 - Elles doivent couvrir au moins la largeur de chaque roue, mais au moins un tiers de la largeur de la voiture (voir dessin 252-6) doit être libre derrière les roues avant et les roues arrière.
 - Au moins 20 cm d'écart entre la bavette droite et la bavette gauche en avant des roues arrière.
 - Le bas de ces bavettes doit être à au plus 10 cm du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord.
 - Au dessus et sur toute la hauteur du pneumatique, au moins les 3/4 de la largeur du pneumatique doivent être couverts (vue de l'arrière).
 - Ces bavettes ne pourront dépasser en projection verticale la carrosserie.
- Des bavettes contre les projections frontales, en matériau souple, pourront être installées à l'avant du véhicule, si le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose.

Elles ne pourront dépasser la largeur hors-tout de la voiture, ni dépasser de plus de 10 cm sa longueur hors-tout originale, et au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre devant les roues avant.

ARTICLE 8. SYSTEME ELECTRIQUE**8.1. ECLAIRAGE**

Un feu anti-brouillard peut être changé pour un autre feu et réciproquement, dans la mesure où le montage d'origine est le même.

8.2. ALTERNATEUR

La fixation de l'alternateur est libre.

8.3. KLAXON

En rallye seulement, le niveau de bruit émis par le klaxon doit être supérieur ou égal à 97 dB pendant au moins 3 secondes, mesuré à 7mètres devant le véhicule.

ARTICLE 9. CARBURANT-COMBURANT

- 9.1.** Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle. Le carburant doit répondre aux spécifications suivantes :

- 102,0 RON et 90,0 MON maximum, 95,0 RON et 85,0 MON minimum pour le carburant sans plomb.
- 100,0 RON et 92,0 MON maximum, 97,0 RON et 86,0 MON minimum pour le carburant plombé.

Les mesures seront faites selon les standards ASTM D 2699-86 et D 2700-86.

- Masse volumique entre 720 et 785 kg/m³ à 15°C (mesurée selon ASTM D 4052).
- 2,8 % (ou 3,7 % si la teneur en plomb est inférieure à 0,013 g/l) d'oxygène et 0,5 % d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste de carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant aucun additif pouvant augmenter la puissance.

La mesure de l'azote sera effectuée selon la norme ASTM D 3228 et celle de l'oxygène par analyse élémentaire avec une tolérance de 0,2 %.

- Quantité maximale de peroxydes et composés nitroxydés : 100 ppm (ASTM D 3703 ou en cas d'impossibilité UOP 33-82).
- Quantité maximale de plomb : 0,40 g/l ou norme du pays de l'épreuve si elle est inférieure (ASTM D 3341 ou D 3237).
- Quantité maximale de benzène : 5 % en volume (ASTM D 3606).
- Tension de vapeur Reid maximale : 900 hPa (ASTM D 323).
- Quantité totale vaporisée à 70°C : de 10 % à 47 % (ASTM D 86).
- Quantité totale vaporisée à 100°C : de 30 % à 70 % (ASTM D 86).

- Quantité totale vaporisée à 180°C : 85 % minimum (ASTM D 86).
- Fin d'ébullition maximale : 225°C (ASTM D 86).
- Résidu de distillation maximum : 2 % en volume (ASTM D 86).

L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D3244 avec une certitude de 95 %.

Pour les véhicules avec pot catalytique, le carburant plombé est interdit.

Si le carburant disponible localement pour l'épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, une dérogation devra être demandée à la FIA par l'ASN du pays organisateur, pour permettre l'utilisation d'un carburant ne répondant pas aux caractéristiques définies ci-dessus.

9.2. DIESEL

Pour les moteurs Diesel, le carburant devra être du gazole correspondant aux spécifications suivantes :

- Taux d'hydrocarbures, % en poids 90,0 min
 - Masse volumique, kg/m³ 860 max.
 - Indice de cétane (ASTM D 613) 55 max.
 - Indice de cétane calculé 55 max. (ASTM D 976-80)
 - Teneur en soufre 50 mg/kg max. (pr-EN-ISO/DIS 14596)
- selon directive 98/70/CE

9.3. COMBURANT

En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

9.4. PROCEDURE DE RAVITAILLEMENT

Accoupleur standardisé :

- Dans le cas d'un système centralisé fourni par les circuits ou d'un système fourni par les concurrents, le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture (selon le dessin 252-5, le diamètre intérieur D devant être au maximum de 50 mm).

- Toutes les voitures doivent être munies d'un orifice de remplissage conforme à ce croquis.

Cet orifice de remplissage étanche obéit au principe de l'homme mort et ne doit donc incorporer aucun dispositif de retenue en position ouverte (billes, crabots, etc.).

- La (ou les) mise(s) à l'air libre doit (doivent) être équipée(s) de clapets anti-retour et de soupapes de fermetures conçues selon le même principe que les orifices de remplissage standards, et d'un diamètre identique.

Lors d'un ravitaillement, les sorties des mises à l'air libre doivent être raccordées à l'aide d'un accoupleur approprié, soit au réservoir d'approvisionnement principal, soit à un récipient transparent portable d'une capacité minimale de 20 litres, muni d'un système de fermeture le rendant totalement étanche.

Les bidons de dégazage doivent être vides au début de l'opération de ravitaillement.

Dans les cas où les circuits ne pourraient mettre un système centralisé à disposition des concurrents, ceux-ci ravitailleraient selon la procédure ci-dessus.

En aucun cas, le niveau de la réserve de carburant qu'ils utiliseront ne pourra se situer à plus de 3 mètres au-dessus du niveau de la piste à l'endroit du ravitaillement, et ce pendant toute la durée de l'épreuve.

Les bidons de dégazage doivent être conformes à l'un des dessins 252-1 ou 252-2.

La réserve de carburant, ainsi que toutes les parties métalliques du système de ravitaillement à partir de l'accouplement au-dessus du débitmètre jusqu'au réservoir et son support doivent être connectés électriquement à la terre.

Il est conseillé d'appliquer ce qui suit :

1. Chaque stand serait équipé de deux mises à la terre de type aviation.
2. Le système de ravitaillement (incluant la tour, le réservoir, le tuyau, l'embout, les soupapes et le bidon de dégazage) devrait être connecté à l'une de ces terres pendant toute la durée de l'épreuve.
3. La voiture devrait être connectée, au moins momentanément, à l'autre terre aussitôt qu'elle s'arrête au stand.
4. Aucune connexion avec un tuyau d'essence (remplissage ou dégazage) avant que les conditions 2 et 3 aient été remplies.
5. Tout le personnel de stand chargé du carburant devrait porter des vêtements anti-statiques de protection.

Le réservoir de ravitaillement peut être :

- une outre en caoutchouc de type FT3 1999, FT3.5 ou FT5 provenant d'un constructeur agréé, ou
- un réservoir répondant à l'un des dessins 252-3 ou 252-4.

Application : Pour les Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B), se référer aux prescriptions générales des Championnats FIA.

9.5. VENTILATION DE RESERVOIRS

Il est autorisé d'équiper un réservoir d'une ventilation sortant par le toit de la voiture.

9.6. INSTALLATION DE RESERVOIR FT3 1999, FT3.5 OU FT5

Le réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5 peut être placé soit à l'emplacement d'origine du réservoir, soit dans le coffre à bagages.

Un orifice d'évacuation de l'essence éventuellement répandue dans le compartiment du réservoir doit être prévu.

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage, ainsi que du bouchon de fermeture, peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

Si l'orifice de remplissage est situé dans la voiture, il doit être séparé du cockpit par une protection étanche.

ARTICLE 10. FREINS

Les disques de freins en carbone sont interdits.

ARTICLE 11. STOCKAGE D'ENERGIE

La quantité totale d'énergie récupérable stockée à bord de la voiture ne doit pas dépasser 200Kj ; cette énergie pourra être réutilisée sans dépasser 10Kj à raison de 1Kw maximum.

ARTICLE 253

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Groupe A, N, B, SP

ARTICLE 1.

Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.

ARTICLE 2.

Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.

ARTICLE 3. CANALISATIONS ET POMPES

3.1. PROTECTION

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage devra être prévue à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc.), et à l'intérieur contre tout risque d'incendie et de détérioration.

Application : Facultatif pour le Groupe N si le montage est conservé.

Obligatoire pour tous les Groupes si le montage de série n'est pas conservé ou si les canalisations passent à l'intérieur du véhicule et que les garnitures qui les protègent ont été retirées.

Dans le cas des canalisations d'essence, les parties métalliques qui seraient isolées de la coque de la voiture par des pièces/parties non conductrices, doivent lui être électriquement reliées.

3.2. SPECIFICATIONS ET INSTALLATION

Application obligatoire si le montage de série n'est pas conservé.

Les canalisations d'eau de refroidissement ou d'huile de lubrification doivent être extérieures à l'habitacle.

Les montages des canalisations de carburant, d'huile de lubrification et de celles contenant du fluide hydraulique sous pression doivent être fabriqués conformément aux spécifications ci-dessous :

- si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés ou auto-obturants et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretient pas la combustion)
- pression d'éclatement minimum mesurée à une température opératoire minimum de:
- Canalisations de carburant (**sauf les connexions aux injecteurs**)
70 bar (1000 psi) 135°C (250°F).
- Canalisations d'huile de lubrification :
70 bar (1000 psi) 232°C (450°F).
- Canalisations contenant du fluide hydraulique sous pression :
280 bar (4000 psi) 232°C (450°F).

Si la pression de fonctionnement d'un système hydraulique est supérieure à 140 bar (2000 psi), la pression d'éclatement doit lui être au moins deux fois supérieure.

Les canalisations de carburant et de fluide hydraulique pourront passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccords ou connexions sauf sur les parois avant et arrière selon les dessins 253-1 et 253-2, et sauf sur le circuit de freinage et le circuit de liquide d'embrayage.

3.3. COUPURE AUTOMATIQUE DE CARBURANT

Recommandé pour tous les groupes :

Toutes les canalisations d'alimentation en carburant allant au moteur doivent être munies de vannes de coupure automatiques, situées directement sur le réservoir de carburant, et fermant automatiquement toutes les canalisations de carburant sous pression si une de ces canalisations du système de carburant est rompue ou fuit.

Obligatoire :

Toutes les pompes à carburant doivent fonctionner uniquement lorsque le moteur tourne, sauf durant la mise en route.

3.4. MISE A L'AIR LIBRE DU RESERVOIR DE CARBURANT

Le tuyau de mise à l'air du réservoir de carburant jusqu'aux soupapes décrites ci-dessous doit avoir les mêmes spécifications que celles des canalisations de carburant (article 3.2) et doit être équipé d'un système comportant les éléments suivants :

- Soupape anti-tonneau activée par gravité,
- Soupape de mise à l'air libre à flotteur,
- Soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

ARTICLE 4. SECURITE DE FREINAGE

Double circuit commandé par la même pédale : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues ; en cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Application : Si ce système est monté en série, aucune modification n'est nécessaire.

ARTICLE 5. FIXATIONS SUPPLEMENTAIRES

Au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être installées pour chacun des capots.

Les verrouillages d'origine seront rendus inopérants ou supprimés.

Les objets importants transportés à bord du véhicule (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.) doivent être solidement fixés.

Application : Facultatif pour le Groupe N, obligatoire pour les autres Groupes.

ARTICLE 6. CEINTURES DE SECURITE**6.1. HARNAIS**

Port de deux sangles d'épaules et d'une sangle abdominale ; points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux ou bien un symétrique par rapport au siège pour les sangles d'épaules.

Ces harnais doivent être homologués par la FIA et répondre aux normes FIA 8853/98 ou 8854/98.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales et Régionales, les normes FIA 8854-1991 et 8853-1985 **ne sont plus admises.**

De plus, les harnais utilisés pour des courses sur circuit doivent être équipés d'un système d'ouverture par boucle tournante.

Par contre, il est recommandé que, pour les compétitions comprenant des parcours sur route ouverte, ces systèmes d'ouverture se fassent par bouton poussoir.

Les ASN pourront homologuer des points d'attache situés sur la cage lors de l'homologation de cette cage (voir art. 253.8.4) à condition qu'ils soient testés.

6.2. INSTALLATION

Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports.

- Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série.

Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le dessin n° 253-42.

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°.

Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent.

Dans le cas d'utilisation d'un système HANS se référer au guide disponible auprès du Service Technique FFSA.

Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C devra être utilisé.

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA.

Dans ce cas, les sangles d'épaules des harnais 4 points peuvent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture.

Pour un harnais 4 points, les sangles d'épaules seront montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant.

Un harnais de sécurité ne doit pas être installé sur un siège sans appui-tête ou un dossier avec appui-tête intégré (sans orifice entre dossier et appui-tête).

Les sangles abdominales et d'entrejambes ne doivent pas passer au dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.

Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale.

Pour ce faire, le siège de série pourra être percé. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.

- Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules.

Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé aux jambes de force arrière de l'arceau.

Dans ce cas l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- Le renfort transversal sera un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm².
- La hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.
- La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir dessins 253-17C et 253-53 pour les dimensions).

Ces inserts seront disposés dans le renfort et les sangles y seront fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

- Chaque point d'ancrage devra pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes.

Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles, la charge considérée sera égale à la somme des deux charges requises.

- Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.
- Principes de fixation sur le châssis/monocoque :

- 1) Système de fixation général : voir dessin 253-43.
- 2) Système de fixation pour les sangles d'épaules : voir dessin 253-44.
- 3) Système de fixation de sangle d'entrejambe : voir dessin 253-45.

6.3. UTILISATION

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.

L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues.

Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques.

Il faut également remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.

Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement, doit être remplacé.

ARTICLE 7. EXTINCTEURS - SYSTEMES D'EXTINCTION

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF.

7.1.

En rallye :

Les articles 7.2 et 7.3 s'appliquent.

En circuit, slalom, course de côte :

L'Article 7.2 ou 7.3 s'applique.



**Le métal
technique**

La compétence technique



Carter Alu 8 mm	Protection intermédiaires	Boîte de transfert Alu 8 mm	Protection de réservoir Alu 5 mm

BJ40/46/73/75 HZJ/PZJ05	237 €		
DISCOVERY VII RANGE	246 €		
DISCOVERY TDS	316 €	246 €	266 €
FREE LANDER	340 €		
FRONTERA	332 €		
GRAND CHEROKEE	332 €		
GRAND VITARA	316 €	266 €	
HDJ/HZJ 80	239 €	113 €	
HILUX D4D	332 €		
HJ 90/91	237 €		
HZJ 78/79	239 €	266 €	411 €
ISUZU D-MAX	367 €	294 €	294 €
JIMNY	265 €		
KDJ 120	367 €	294 €	495 €
KDJ 125	367 €	294 €	433 €
KING-CAB / XTRA-CAB / RUNNER	294 €		
KZJ 90/95	332 €	239 €	266 €
L 200	332 €	161 €	
LJ 70/73 - KZJ 70/73	237 €		
LAND DEFENDER	246 €	161 €	
LAND DEFENDER 110/130 (2003)	246 €	186 €	
MERCEDES ML	330 €		
MONTERO	332 €	113 €	
MAZDA	340 €	172 €	411 €
PAJERO 2.8 L / 3.5 L - GALLOPER	332 €		
PAJERO 3.2 L	332 €	172 €	411 €
PAJERO SPORT	332 €	161 €	
PATROL GR / Y60	237 €	161 €	
PATROL Y61	258 €	258 €	
RANGE P38	316 €		
RAV 4	267 €		
RAV 4 (2001)	411 €		
SANTANA 410/413	247 €	113 €	
TERRANO I / II	332 €	161 €	
TOYOTA SW 100	340 €	161 €	380 €
TROOPER	340 €		
VITARA 2/4 PORTES	247 €	113 €	

Tous nos accessoires sont fabriqués dans nos ateliers, et nos prix s'entendent Euro TTC. Départ usine.

- SKI pont Air Alu ou Acier 154 € à 411 €
- Coquille du pont AV à souder Acier 89 €
- BIG BAR Tubulaire tous 4x4 diam. 60 Epoxy noir 405 €
- PUSH BAR avec retour Epoxy noir 495 €
- Pare-chocs AV ou AR double tube Epoxy 804 €
- Jeu de barres latérales Epoxy noir 430 €

NOUVEAU

GRAND CHEROKEE SKI avant 332 € BARRIS de pont 430 €	X-TRAIL SKI avant 367 € PATRIFINDER SKI Avant 367 € SKI intermédiaire 284 € SKI boîte de transfert 294 € BARRIS de pont 430 €

ARCEAUX TOUS 4 x 4 PEINTURE EPOXY	
4 points diam. 45	612 €
6 points loisirs	924 €
6 points rallye norme FIA - 2 places	1232 €
8 points loisirs	1515 €
8 points rallye norme FIA - 3 places	1625 €

ARCEAUX EXTÉRIEURS normes UTAC



Defender 90	2 329 €
Defender 110 Pick-up	2 140 €
Defender 110 Hard-top	3 078 €
Defender 110 Station Wagon	3 684 €
Defender 130 Pick-up simple cabine	2 066 €
Defender 130 Pick-up double cabine	2 914 €

Vente par correspondance
 Paiement CB
 Expéditions
 toutes destinations



l'expérience du terrain

Le Métal Technique

Rue des Epinettes-Z.I. - 77200 TORCY

Tél : 01 60 05 90 90 - Fax : 01 60 05 06 06

site : LMT4x4.net

7.2. SYSTEMES INSTALLES

- 7.2.1. Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction figurant dans la liste technique n°16 : "Systèmes d'extinction homologués par la FIA".

NOTE FRANCE

Dans les épreuves nationales, le système d'extinction minimum en GA/FA sera un système installé, produits AFFF suivant la liste N° 6, plus un extincteur manuel (7.3).

- 7.2.2. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. Dans tous les cas ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. Tout le système d'extinction doit résister au feu. Les canalisations en plastique sont interdites et les canalisations en métal obligatoires.
- 7.2.3. Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement. Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm. Pour les voitures de type WRC, l'activation de l'extincteur à l'intérieur ou à l'extérieur doit obligatoirement entraîner la coupure du moteur et de la batterie.
- 7.2.4. Le système doit fonctionner dans toutes les positions.
- 7.2.5. Les ajustages des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction de la tête des occupants.

7.3. EXTINCTEURS MANUELS

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales, le système d'extinction minimum en GN/FN sera un extincteur manuel (de même dans les rallyes Régionaux en GA/FA).

- 7.3.1. Chaque voiture doit être équipée d'un ou de deux extincteurs.
- 7.3.2. Agents extincteurs autorisés : AFFF, FX G-TEC, Viro3, poudre ou tout autre agent homologué par la FIA.
- 7.3.3. Quantité minimale d'agent extincteur :
- | | |
|-----------------|---------------|
| AFFF : | 2,4 litres |
| FX G-TEC: | 2,0 kg |
| Viro3 | 2,0 kg |
| Zero 360 | 2,0 kg |
| Poudre : | 2,0 kg |
- 7.3.4. Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :
- AFFF : conformément aux instructions du fabricant
 - FX G-TEC et Viro3 : conformément aux instructions du fabricant
 - Zero 360 : conformément aux instructions du fabricant**
 - Poudre : 8 bars minimum, 13,5 bar maximum
- De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.
- 7.3.5. Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :
- capacité,
 - type de produit extincteur,
 - poids ou volume du produit extincteur,
 - date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.
- 7.3.6. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g.

De plus, seules les fermetures métalliques à dégagement rapide (**deux minimum**), et avec des sangles métalliques, seront acceptées.

- 7.3.7. Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

ARTICLE 8. STRUCTURES ANTI-TONNEAU

8.1 DEFINITIONS

8.1.1. Armature de sécurité :

Armature structurale conçue afin d'éviter une déformation importante de la coque en cas d'accrochage ou de tonneau.

8.1.2. Arceau de sécurité :

Cadre ou couple structural et pieds d'ancrage.

8.1.3. Cage de sécurité :

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant (ou de deux arceaux latéraux ou d'un arceau principal et de deux demi-arceaux latéraux), d'entretoises, d'une diagonale, de jambes de force arrière et de pieds d'ancrage (voir dessins 253-3 et 253-4 pour exemples).

8.1.4. Arceau principal :

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical situé en travers du véhicule immédiatement derrière les sièges avant.

8.1.5. Arceau avant :

Identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et le bord supérieur du pare-brise.

8.1.6. Arceau latéral :

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical situé le long de la partie droite ou gauche du véhicule.

Les montants arrière d'un arceau latéral doivent se trouver immédiatement derrière les sièges avant.

Les montants avant doivent se trouver le long des montants du pare-brise et des montants de porte, de telle sorte que cela ne gêne pas l'entrée ou la sortie du pilote et du copilote.

Un demi-arceau latéral est un arceau latéral connecté à un arceau principal qui en constitue le montant arrière (dessin 253-4).

8.1.7. Entretoise longitudinale :

Tube longitudinal ne faisant pas partie de l'arceau principal, ni des arceaux avant ou latéraux et les reliant, ainsi que les jambes de force arrière.

8.1.8. Entretoise diagonale :

Tube transversal reliant l'un des coins supérieurs de l'arceau principal ou l'extrémité supérieure d'une jambe de force arrière au pied d'ancrage inférieur opposé de l'arceau ou de la jambe de force arrière.

8.1.9. Renfort d'armature :

Entretoise de renforcement fixée à la cage de sécurité afin d'en améliorer l'efficacité structurale.

8.1.10. Plaque de renfort :

Plaque métallique fixée à la coque ou à la structure du châssis sous un pied d'ancrage de l'arceau pour mieux répartir la charge sur la structure.

8.1.11. Pied d'ancrage :

Plaque soudée à un tube d'arceau permettant son boulonnage ou sa soudure sur la coque ou sur la structure du châssis, généralement sur une plaque de renfort.

8.1.12. Entretoises amovibles :

Entretoise structurale d'une armature de sécurité devant pouvoir être enlevée.

8.2 SPECIFICATIONS

8.2.1. Remarques générales :

8.2.1.1. Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer, ce qui réduit considérablement le risque de blessures pour les personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter au véhicule particulier, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque.

Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides.

Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du co-pilote.

Les entretoises pourront empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord et les garnitures des portières avant, et en traversant les garnitures et sièges arrière. Le siège arrière pourra être rabattu.

Les cages de sécurité complètes doivent être entièrement comprises, longitudinalement, entre les fixations des éléments de suspension avant et arrière portant les charges verticales (ressorts et amortisseurs).

Des renforts supplémentaires dépassant ces limites sont autorisés entre la cage de sécurité et les points d'ancrage à la coque de la barre antiroulis arrière.

Chacun de ces points d'ancrage peut être relié à la cage de sécurité par un tube unique de dimensions 30 x 1.5 mm.

Toute modification des armatures de sécurité homologuées est interdite.

8.2.1.2. Armature de sécurité de base :

Pour les voitures homologuées à partir du 01/01/2005, la configuration minimale d'une armature de sécurité est définie par le Dessin 253-4A pour les rallyes et 253-4B pour les autres épreuves, conformément aux Articles 8.2.1.3 à 8.2.2.8 ci-dessous.

8.2.1.3. Entretoise diagonale obligatoire :

Différentes façons de monter l'entretoise diagonale obligatoire : voir dessins 253-3 à 253-5.

La combinaison de plusieurs entretoises est autorisée selon les dessins 253-3 et 253-5.

Le montage d'une deuxième entretoise diagonale (selon le dessin 253-4) est recommandé, et obligatoire pour toutes les nouvelles voitures homologuées à partir du 1^{er} janvier 2002.

La connexion des deux entretoises entre-elles doit être renforcée par un gousset.

8.2.1.4. Entretoises de portières obligatoires (pour la protection latérale) :

Une ou des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté du véhicule (voir dessins 253-7, 253-8, 253-12, 253-17). Elles pourront être amovibles.

Pour les compétitions sans copilote, les entretoises peuvent être montées uniquement du côté pilote.

La protection latérale doit être aussi haute que possible mais son point supérieur de fixation ne doit pas être plus haut que la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte mesurée depuis sa base.

Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte.

Dans le cas d'une protection en "X", il est conseillé que les points d'attache inférieurs des entretoises soient fixés directement sur le longeron longitudinal et qu'au moins une des branches du "X" soit monobloc.

8.2.1.5. Renfort de toit obligatoire :

Pour les voitures homologuées à partir du 01/01/2005, il est obligatoire de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées sur les dessins 253-9A à 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale (selon dessin 253-9A) peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

8.2.1.6 Entretoises de renfort facultatives :

Les entretoises de renforts représentées sur les dessins 253-6, 253-9D, 253-9E, 253-10, 253-11, 253-13 à 253-16, 253-17A et 253-17C sont facultatives.

Les entretoises de renforts représentées sur les dessins 253-9A à 253-9C sont uniquement facultatives pour les voitures homologuées avant le 01/01/2005.

Elles peuvent être utilisées séparément ou combinées entre-elles.

"Les vraies Rotales"
Unibal

"Sièges et Accessoires"
eparco

"Tuyaux et Raccords"
GOODRIDE

"Freins et Embayages"
TILTON

"Contrôle Tridimensionnel"
coque et châssis
CELETTE
NAJA

Métallerie spécialisée Automobile et Aviation légère

- Arceaux/Cages intégrés
- Caisses complètes
- Triangulation/Berceaux
- Chassis Tubulaires alignement laser
- Cintrage et roulage du tube
- Tubes au mètre : 20MV6/25CD4S/15CDV6
- Pièces techniques pour l'aviation légère
armatures de verrières/jambes de train mobiles/bâts/trellis



Chassis T3F
en construction

Jacques POINT

constructeur

Egalement à votre service :

- Arceaux bruts de cintrage
- Cellules de base : T3F/Autocross/Kartcross "Andros" /T2 FIA
- Géométrie et renfort des trains AR Renault
- Essieu AR complet réglable 2 RM Groupe F
- Renforts de caisse divers
- Supports de sièges multipositions
- Préparation de châssis T1 et T2
- Réparation de chassis tubulaires
- Accessoires pour arceaux

Z.A.E. Fraidrière
38380 SAINT-CHRISTOPHE-SUR-GUIERS
Tél. **04 76 66 00 84** - Fax 04 76 66 03 92
point.jacques2@wanadoo.fr

8.2.2. Spécifications techniques :

8.2.2.1 Arceaux principal, avant et latéraux :

Ces cadres ou couples doivent être réalisés en une seule pièce sans connexions.

Leur construction doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures.

La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi droite et aussi près du contour intérieur de la coque que possible.

Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit être droit, ou si cela n'est pas possible, doit suivre les montants du pare-brise et ne comporter qu'un seul coude avec la partie verticale inférieure.

Afin de constituer la cage de sécurité, les connexions des entretoises transversales aux arceaux latéraux, les connexions des entretoises longitudinales aux arceaux avant et principal, ainsi que la connexion d'un demi-arceau latéral à l'arceau principal doivent se situer au niveau du toit.

Dans tous les cas, il ne doit pas y avoir plus de 4 connexions démontables au niveau du toit.

Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine pourra être modifiée autour des cages de sécurité et de leurs ancrages par découpage ou par déformation.

Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.

Si nécessaire, la boîte à fusibles pourra être déplacée pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

8.2.2.2. Ancrage des cages de sécurité à la coque :

Au minimum :

- un pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral ;
- un pour chaque montant de l'arceau avant ;
- un pour chaque jambe de force arrière (voir 8.2.2.3).

Chaque pied d'ancrage des arceaux avant, principal et latéraux doit inclure une plaque de renfort d'une épaisseur d'au moins 3 mm qui ne sera pas inférieure à celle du tube sur lequel elle est soudée.

Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'une surface au moins égale à 120 cm², soudée à la coque.

Des exemples figurent aux Dessins 253-18 à 253-24 (pour les dessins 253-18 et 253-20, la plaque de renfort ne doit pas nécessairement être soudée à la coque).

Ceci ne s'applique pas forcément aux jambes de force arrière (voir ci-dessous).

Les boulons doivent avoir au moins la taille M8 et correspondre au moins à la norme 8.8 ISO.

Les fixations doivent être auto-bloquantes ou équipées de rondelles-freins.

Ces exigences sont des minima ; en complément, des fixations supplémentaires pourront être utilisées, les pieds d'arceaux pourront être soudés aux plaques de renfort, les cages être soudées à la coque.

Les pieds d'ancrage des arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort.

Pour les coques (ou châssis) en aluminium, toute soudure entre la cage et la coque est interdite, seul le collage de la plaque de renfort est autorisé.

8.2.2.3. Jambes de force arrière :

Elles sont obligatoires et doivent être fixées près du pavillon et près des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal des deux côtés de la voiture.

Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être droites et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque.

Les spécifications pour le matériau, le diamètre et l'épaisseur sont définies au point 8.3.

Leurs ancrages doivent être renforcés par des plaques.

Chaque jambe de force arrière doit être fixée au moyen de boulons ayant une section cumulée d'au moins les deux tiers de celle recommandée pour chaque pied d'arceau (voir 8.2.2.2 ci-dessus) et avec des plaques de renfort identiques, mais d'une surface minimum de 60 cm² (voir dessin 253-25).

Un seul boulon en double cisaillement est autorisé, sous réserve qu'il soit de section et de résistance adéquates (voir dessin 253-26) et à condition qu'un manchon soit soudé dans la jambe de force.

8.2.2.4. Entretoises diagonales :

Au moins une entretoise diagonale doit être montée.

Leurs emplacements doivent être conformes aux dessins 253-3 à 253-5, et elles doivent être droites, et non courbées.

Les points de fixation des entretoises diagonales doivent être disposés de façon à ne pas pouvoir causer de blessures.

Elles pourront être rendues amovibles, mais doivent être en place pendant les épreuves.

L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm du pied d'ancrage.

L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de la jonction de la jambe de force arrière, ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm de sa jonction avec l'arceau principal.

Elles doivent être conformes aux spécifications minimales énoncées au point 8.3.

Les entretoises diagonales fixées à la coque doivent comporter des plaques de renfort telles que définies au point 8.2.2.3 ci-dessus.

8.2.2.5 Renforts facultatifs de la cage de sécurité :

Le matériau, le diamètre, l'épaisseur des renforts doivent être conformes au point 8.3.

Ils devront être soit soudés en place ou installés au moyen de connexions démontables.

8.2.2.5.1. Entretoises de renfort transversales :

Le montage d'entretoises transversales tel qu'indiqué aux Dessins 253-7 **et 253-53** est autorisé.

L'entretoise transversale fixée à l'arceau avant ne doit pas empiéter sur l'espace réservé aux occupants.

Elle doit être placée aussi haut que possible mais son bord inférieur ne doit pas dépasser la partie supérieure du tableau de bord.

8.2.2.5.2. Renfort de toit :

Pour les voitures homologuées avant le 01/01/2005, il est autorisé de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées sur les Dessins 253-9A à 253-9E.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale (selon dessin 253-9A) peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

8.2.2.5.3. Renfort d'angles et de jonctions :

Il est autorisé de renforcer la jonction de l'arceau principal ou de l'arceau avant avec les entretoises longitudinales (dessins 253-10 et 253-16), ainsi que les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux et la jonction entre l'arceau principal et les jambes de force arrière.

Les renforts doivent être constitués soit de tubes soit de tôles pliées en forme de U (voir dessin 253-16A).

Les extrémités de ces renforts :

- ne doivent pas être situées plus bas ou plus loin que le milieu des entretoises sur lesquelles ils sont fixés, sauf en ce qui concerne ceux de la jonction de l'arceau avant qui pourront rejoindre la jonction de l'entretoise de portière/arceau avant ;
- doivent être situées à une distance comprise entre deux et trois fois le diamètre des tubes joints, par rapport au sommet de l'angle.

L'épaisseur des composants constituant un renfort ne doit pas être inférieure à 1.0 mm.

Un renfort réalisé selon le Dessin 253-17B pourra être ajouté de chaque côté de l'arceau avant entre l'angle supérieur du pare-brise et le pied de cet arceau.

Ce renfort peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

Pour les voitures homologuées à partir du 01/01/2006, ce renfort est obligatoire de chaque côté de l'arceau avant si la cote «A» (voir Dessin 253-4) est supérieure à 200 mm.

Pour les voitures homologuées à partir du 1^{er} janvier 2002 :

En projection frontale, les renforts d'angle et de jonction des angles supérieurs de l'arceau avant doivent être uniquement visibles à travers la surface du pare-brise décrite par le dessin 253-17E.

Pour tous les arceaux de sécurité des voitures de Super Production homologués à partir du 1^{er} janvier 2000 et pour tous les arceaux de sécurité des voitures de rallye homologués à partir du 1^{er} janvier 2001, l'emprise des renforts d'arceau dans l'ouverture de porte devra respecter les critères suivants (voir dessin 253-17D) :

- La dimension A devra être de 300 mm minimum.
- La dimension B devra être de 250 mm maximum.
- La dimension C devra être de 300 mm maximum.
- La dimension D (mesurée à partir du coin supérieur du pare-brise, sans le joint) devra être de 100 mm maximum.
- La dimension E ne doit pas être supérieure à la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte (H).

8.2.2.6. Garniture de protection :

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (vivement recommandé), ou à la norme FIA 8857-2001 type B, ou aux spécifications SFI 45.1 (minima) (voir liste technique n°23 "Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA").

Application : Pour toutes les catégories.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales et Régionales, aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection. Les garnitures aux normes FIA ci-dessus ne sont pas obligatoires mais vivement recommandées.

8.2.2.7. Entretoises amovibles :

Au cas où des entretoises amovibles seraient utilisées dans la construction de l'armature de sécurité, les connexions démontables utilisées devront être conformes à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27 à 253-37). Elles ne pourront être soudées.

Les boulons et les écrous doivent correspondre au moins à la qualité 8.8 d'après la norme ISO.

Les connexions démontables **conformes aux Dessins 253-27, 253-30, 253-33, 253-36 et 253-37 sont interdites pour relier les parties supérieures des arceaux principal, avant et latéraux** (ou demi arceaux latéraux) car elles se comportent comme des charnières dans la structure principale et permettent une déformation.

Leur utilisation doit être réservée à la fixation d'entretoises **et de renforts facultatifs** aux arceaux.

NOTE FRANCE**Article 253.8.2.2.7****Application : Toutes les épreuves Nationales et Régionales à partir du 1^{er} Mars 2005**

Concerne : Toutes les voitures des groupes : A/N, FA/FN, F2000, FC, FS, GT, ST, SP, T1, T2, T1F et voitures issue de coupe monomarque

Si la cage de sécurité (au sens de l'article 253.8.1.3) possède au niveau de sa partie supérieure des connexions démontables conformes aux dessins 253-30, 253-33 et 253-37 elle devra obligatoirement être équipée des barre de renforts démontables suivantes :

Si la cage de sécurité est réalisée selon le dessin 253-3 :

- d'une diagonale de toit, fixée sur l'arceau principal et sur l'arceau avant,
- de deux renforts de liaison entre les montants verticaux de l'arceau principal et l'entretoise longitudinale le reliant à l'arceau avant selon le dessin 253 –10 [voir dessin 1].

Si la cage de sécurité est réalisée selon le dessin 253-4 :

- d'une diagonale de toit, fixée sur l'arceau principal et sur un demi arceau Latéral,
 - de deux renforts de liaison entre les montants verticaux de l'arceau principal et la partie du demi arceau latéral située au dessus de la porte.
- [voir dessin 2]

Si la cage de sécurité est réalisée en utilisant deux arceaux latéraux :

- d'une diagonale de toit, fixée sur les deux arceaux latéraux,
 - ou d'une diagonale, selon le dessin 253-4, entre les deux montants verticaux arrière des arceaux latéraux, si celle-ci n'est pas déjà mise en place (et ceci même si une diagonale existe déjà au niveau des jambes de force arrière selon le dessin 253-3).
- [voir dessin 3]

NOTA :

Il est également permis d'utiliser ce montage pour la mise en place de renforts au niveau de l'arceau avant selon les dessins 253-10 et 253-17B.

La mise en place de tout autre tube de renfort à l'aide de ce procédé n'est pas autorisée, notamment s'il s'agit d'entretoise de portière ou de barres destinées à recevoir les ancrages des sangles d'épaules des harnais de sécurité.

<http://garagedelaporteroage.free.fr>

Echangeur SUBARU GT 570*180*80

Echangeur GT TURBO 210*200*80



Kit Tube Alu GT TURBO



* Prix TTC en Euro Photos non contractuel

Le Moins Cher d'Europe En Fabrication de Pièces Aluminium

20 rue de Saint Denis 95160 Montmorency

Tél. 01.39.64.24.90 - Fax. 01.34.12.30.98 - Port. 06.23.67.11.53

www.garagedelaporteroage.free.fr

8.2.2.8. Indications pour la soudure :

Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc sous gaz protecteur).

Elles devront être faites sur tout le périmètre du tube.

Bien qu'une belle apparence extérieure ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

Il faut souligner que l'utilisation d'aciers traités thermiquement ou d'un contenu élevé en carbone peut occasionner des problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut résulter en une diminution de la résistance (causée par les zones affectées par la chaleur), une flexibilité inadéquate et des contraintes internes.

8.3 SPECIFICATIONS DES MATERIAUX

Spécifications des tubes utilisés :

Matériau	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (mm)	Utilisation
Acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0.3 % de carbone	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75"x0.095") ou 50 x 2.0 (2.0"x0.083")	Arceau principal (dessin 253-39) Arceaux latéraux et leur(s) connexion(s) arrière (dessin 253-40) selon la construction.
		38 x 2.5 (1.5"x0.095") ou 40 x 2.0 (1.6"x0.083")	Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité

NOTE FRANCE**253 - 8.3 (1993) prescriptions matérielles**

Pour l'ensemble de la structure des groupes FN et FA dont la fin d'admission dans ces groupes est antérieure ou égale au 31/12/2005.

Cette dérogation ne s'appliquera pas aux voitures caduques au 31.12.94 entrant dans les groupes FA et FN en 1995, et suivantes).

Spécifications des tubes à utiliser :

Matériau minimum	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (en mm)
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N/mm ²	38 x 2,5 ou 40 x 2,0

Note : Pour un acier non allié, la teneur maximum en manganèse doit être de 1 % et de 0,5 % pour les autres éléments d'addition.

En choisissant l'acier, il faudra faire attention à obtenir de bonnes qualités d'élongation et une aptitude correcte à la soudure.

Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure de l'axe du tube d'au moins trois fois le diamètre du tube.

Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0,9.

Les articles 8.1 à 8.3 inclus concernent les arceaux fabriqués sans certificat d'une ASN (article 8.4) ou de la FIA (article 8.5).

8.4 HOMOLOGATION PAR UNE ASN

Non valable pour les armatures de sécurité pour Super 1600, Super 2000 et World Rally Car qui doivent être obligatoirement homologuées par la FIA selon l'article 8.5.

Les constructeurs d'armatures de sécurité peuvent présenter une armature de sécurité de leur conception à une ASN pour approbation.

L'armature de sécurité doit respecter les points suivants :

- Toute l'armature de sécurité doit être en acier.
- Les extensions longitudinales de la cage de sécurité sont autorisées jusqu'au niveau des points de fixation d'origine des suspensions à la coque.
- Il ne doit pas y avoir de connexion directe entre l'extension supérieure et l'extension inférieure.

Un certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

Ce certificat doit contenir des dessins ou photographies de l'armature de sécurité considérée, et il doit y être déclaré que l'armature de sécurité est conforme au règlement suivant.

Toute nouvelle cage homologuée par une ASN et vendue, à partir du 01/01/2003, doit être identifiée individuellement par l'apposition par le constructeur d'une plaque d'identification, ne pouvant être copiée ni déplacée (exemple : encastrement, gravage, autocollant auto destructible).

La plaque d'identification doit porter le nom du constructeur, le numéro d'homologation de l'ASN et le numéro de série unique du constructeur.

Un certificat portant les mêmes numéros doit être à bord et être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

Ces armatures de sécurité ne doivent en aucune façon être modifiées.

Pour obtenir l'approbation de l'ASN, un constructeur doit avoir démontré sans le moindre doute sa constante capacité à concevoir et construire des armatures de sécurité conformes aux spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs reconnus par l'ASN doivent uniquement fournir à leurs clients des produits conçus et construits conformément aux normes approuvées.

Chaque constructeur approuvé par l'ASN doit prouver à celle-ci :

- qu'il existe un certificat d'origine du matériau qu'il utilise, ou qu'il est possible de remonter à son origine ;
- que les méthodes de soudures utilisées produisent des soudures uniformes et solides et qu'elles sont régulièrement contrôlées par des tests en laboratoire ;
- qu'il utilise et maintient des normes de qualité et des procédures internes contrôlables, régulièrement mises à jour.

Toutes les armatures de sécurité faisant l'objet de demandes d'homologation à des ASN doivent être conformes aux prescriptions des articles 8.4.1 et 8.4.2 ou 8.4.1 et 8.4.3 ci-dessous.

L'ASN se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'homologation d'une armature conformément aux prescriptions de conception établies par l'ASN et par la FIA.

Les armatures constituées d'une structure du même constructeur déjà testée et homologuée par l'ASN concernée, sur laquelle les seules modifications effectuées auront été des additions d'éléments, peuvent être homologuées directement par l'ASN concernée, après calcul de résistance et fourniture par le constructeur d'un certificat.

8.4.1. Prescriptions de conception :

La construction de base de toute armature soumise à une ASN pour homologation doit respecter les exigences du dessin 253-3 et les exigences de conception minimales supplémentaires suivantes :

- Le montage de deux entretoises diagonales sur l'arceau principal est obligatoire (voir dessin 253-4).

La connexion des deux entretoises entre elles doit être renforcée par un gousset.

- **Pour les compétitions sur circuits, une seule entretoise diagonale est autorisée à condition que l'armature soit soumise à un essai de charge statique latérale de 3.5p daN (p étant le poids de la voiture + 150 kg), appliquée sur le montant vertical de l'arceau principal par un tampon rigide.**

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = 450 mm +/- 50 mm
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

La charge doit être appliquée horizontalement à 550 mm +/- 50 mm au dessus du point le plus bas du pied d'arceau principal, en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation plastique supérieure à 50 mm, mesurée suivant l'axe d'application de la charge.

- La partie supérieure de l'armature doit être équipée d'entretoises conformément à l'un des dessins 253-9A, 253-9B et 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

- Une ou des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté du véhicule (voir dessins 253-8, 253-12, 253-17).
- Si la cote "A" (voir dessin 253-4) est supérieure à 200 mm, une entretoise de renfort conforme au dessin 253-17B doit être ajoutée de chaque côté de l'arceau avant, entre l'angle supérieur du pare-brise et la base de l'arceau.

Le renfort peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

- L'angle "alpha" (voir dessin 253-4) ne doit pas être supérieur à 90°.

8.4.2. Structures dont les matériaux respectent l'Art. 8.3 :

Si l'armature de sécurité de base, telle qu'indiquée au dessin 253-4, est fabriquée à partir de matériaux conformes aux exigences de l'article 8.3, l'ASN peut l'homologuer sans exiger d'essai de charge statique **ou de preuve arithmétique**.

8.4.3. Essais de charge statique :

Les armatures ne respectant pas toutes les prescriptions de dimension de l'article 8.4.2 doivent être soumises aux essais de charge statique décrits par les articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, ou 8.4.3.3. Ces essais doivent être effectués par un institut approuvé par la FIA.

a) Armature à considérer :

Etant donné qu'une cage ne doit être considérée que dans son ensemble, l'essai doit être réalisé sur le dispositif complet.

b) Dispositif de test :

Il doit être construit de façon qu'aucune charge n'ait d'effet sur sa structure.

c) Fixations :

La cage doit être adaptée directement ou au moyen d'un montage additionnel au dispositif de test par ses fixations d'origine principales (voir dessin 253-4) sur un maximum de 8 points.

8.4.3.1. Essai sur l'arceau principal (voir dessin 253-38) :

L'arceau complet doit résister à une charge verticale de 7.5p daN (p étant le poids de la voiture +150 kg) appliquée au sommet de l'arceau principal par un tampon rigide.

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = largeur de l'arceau principal + 100 mm minimum
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

Le tampon peut épouser le profil transversal de l'arceau principal.

La charge doit être appliquée en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation supérieure à 50 mm, mesurée **sous charge** suivant l'axe d'application de la charge.

8.4.3.2. Essai sur l'arceau avant (voir dessin 253-38B) :

L'arceau complet doit résister à une charge de 3.5p daN (p étant le poids de la voiture +150 kg) appliquée au sommet de l'arceau avant par un tampon rigide, du côté du pilote et à l'intersection avec l'entretoise transversale avant.

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = 450 mm +/- 50 mm
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

Il doit être conçu de façon à ce qu'il se maintienne dans la zone de l'intersection avec l'entretoise transversale avant quand la charge est appliqué.

L'axe longitudinal du tampon doit être orienté vers l'avant et vers le bas avec un angle de 5° +/- 1° par rapport à l'horizontale et son axe transversal doit être orienté vers l'extérieur et vers le bas avec un angle de 25° +/- 1° par rapport à l'horizontale.

La charge doit être appliquée en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation supérieure à 100 mm, mesurée **sous charge** suivant l'axe d'application de la charge.

8.4.3.3. Preuve arithmétique :

En alternative aux essais de charge statique décrits aux Articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, le constructeur peut soumettre à l'ASN un rapport complet de calcul effectué par une société approuvée par une ASN et par la FIA.

Ce rapport doit clairement démontrer que l'arceau résiste aux charges statiques spécifiées aux articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, que la déformation **sous charge** reste dans les limites prescrites et qu'il n'y a pas de rupture.

La société doit apporter la preuve que la méthode de calcul qu'il utilise est corrélée par des essais.

NOTE FRANCE

Pour les arceaux homologués ASN n'ayant pas d'entretoises de portières, l'application de l'Article 253-8.2.1.4 est **obligatoire**, elles devront être conformes aux prescriptions suivantes :

- L'implantation des entretoises de portière sera réalisé suivant les dessins 253-7 ou 253-8 ou 253-12 ou 253-17.
- Dimensions minimales : 40 x 2, ou diamètre extérieur égal à celui du tube de l'arceau principal, avec une épaisseur minimale de 2,5 mm.
- Les entretoises pourront être soudées ou connectées suivant les dessins 253-30, 253-33, 253-37 uniquement.

Concerné : Les voitures non admises dans les épreuves internationales, conformes aux réglementations FFSA : FA, FN, F2000, FC, FS, GT de Série, ST, SP, T1, T2, T2F, et voitures issues de coupe de marque.

La phrase de l'Article 253.8.6. « Toute modification d'une armature de sécurité homologuée est interdite et rend l'armature non conforme » ne s'appliquera pas à ces voitures pour la mise en place de ces entretoises ainsi que pour la Note France 253-8.2.2.7, mais reste applicable pour les autres parties de l'armature.

8.5. HOMOLOGATION FIA

Tout constructeur de voitures a la possibilité d'homologuer des armatures de sécurité en acier auprès de la FIA.

Ces armatures sont de conception libre mais :

- Le montage d'une deuxième entretoise diagonale est obligatoire (selon le Dessin 253-4).

Pour les compétitions sur circuits, une seule entretoise diagonale est autorisée à condition que l'armature soit soumise à un essai de charge statique latérale de 3.5p daN (p étant le poids de la voiture + 150 kg), appliquée sur le montant vertical de l'arceau principal par un tampon rigide.

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = 450 mm +/- 50 mm
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

La charge doit être appliquée horizontalement à 550 mm +/- 50mm au dessus du point le plus bas du pied d'arceau principal, en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation supérieure à 50 mm, mesurée **sous charge** suivant l'axe d'application de la charge.

- La partie supérieure de l'armature doit être équipée d'entretoises conformément à l'un des Dessins 253-9A, 253-9B et 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

- **Si un renfort réalisé selon le Dessin 253-17B est utilisé, il doit être monté de chaque côté de l'arceau avant entre l'angle supérieur du pare-brise et le pied de cet arceau.**

- Elles doivent être soumises aux essais de charge statique décrits à l'Article 8.4.3 ou faire l'objet d'un rapport complet de calcul effectué soit par une société approuvée par une ASN et par la FIA, soit par le constructeur.

Ce rapport doit clairement démontrer que l'arceau résiste aux charges statiques spécifiées aux articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, que la déformation **sous charge** reste dans les limites prescrites et qu'il n'y a pas de rupture.

La société ou le constructeur, doit apporter la preuve que la méthode de calcul qu'il utilise est corrélée par des essais.

La FIA se réserve le droit d'exiger la réalisation des essais statiques en compléments des calculs.

Cette armature de sécurité doit être décrite sur une fiche d'extension d'homologation présentée à la FIA pour approbation et ne doit être en aucune façon modifiée (voir 8.2.1.1).

Toutes les armatures de sécurité pour Super 1600, Super 2000 et World Rally Car, homologuées à partir du 1^{er} janvier 2001, devront être homologuées par la FIA.

NOTE FRANCE

Pour les arceaux homologués FIA n'ayant pas d'entretoises de portières, l'application de l'Article 253-8.2.1.4 **est obligatoire**, elles devront être conformes aux prescriptions suivantes :

- L'implantation des entretoises de portière sera réalisé suivant les dessins 253-7 ou 253-8 ou 253-12 ou 253-17.
- Dimensions minimales : 40 x 2, ou diamètre extérieur égal à celui du tube de l'arceau principal, avec une épaisseur minimale de 2,5 mm.
- Les entretoises pourront être soudées ou connectées suivant les dessins 253-30, 253-33, 253-37 uniquement.

Concerné : Les voitures non admises dans les épreuves internationales, conformes aux réglementations FFSA : FA, FN, F2000, FC, FS, GT de Série, ST, SP, T1, T2, T2F, et voitures issues de coupe de marque.

La phrase de l'Article 253.8.6. « Toute modification d'une armature de sécurité homologuée est interdite et rend l'armature non conforme » ne s'appliquera pas à ces voitures pour la mise en place de ces entretoises ainsi que pour la Note France 253-8.2.2.7, mais reste applicable pour les autres parties de l'armature.

8.6. MODIFICATION ET REPARATION D'UNE ARMATURE DE SECURITE HOMOLOGUEE CONFORMEMENT AUX ARTICLES 8.4 ET 8.5

Toute modification d'une armature de sécurité homologuée est interdite et rend l'armature non conforme. Toute réparation d'une armature endommagée à la suite d'un accident doit être effectuée par le constructeur de l'armature ou avec l'approbation de celui-ci.

ARTICLE 9. RETROVISION

La vision vers l'arrière doit être assurée au moyen de deux rétroviseurs extérieurs (un côté droit et un côté gauche). Ces rétroviseurs peuvent être ceux de série.

Chaque rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 90 cm².

Le rétroviseur intérieur est facultatif.

Application : Groupes N, **Super 2000 Rallyes**, A, B. Pour Super Production voir règlement spécifique.

Une découpe sur le corps du rétroviseur (surface de 25 cm² maximum par rétroviseur) est cependant autorisée pour la ventilation de l'habitacle.

Application : en rallye seulement, Groupes N, **Super 2000 Rallyes** et A.

ARTICLE 10. ANNEAU DE PRISE EN REMORQUE

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière des voitures pour toutes les épreuves.

Cet anneau ne sera utilisé que dans le cas d'une voiture roulant librement.

Cet anneau sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

ARTICLE 11. VITRES / FILETS

11.1. VITRES.

Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi.

Le pare-brise devra être constitué de verre feuilleté.

Une bande pare-soleil est autorisée pour le pare-brise, à condition qu'elle permette aux occupants de voir la signalisation routière (feux, panneaux...).

L'utilisation de vitres teintées et/ou de films de sécurité est autorisée pour les vitres latérales et arrière. Dans ce cas, une personne située à une distance de 5 m de la voiture doit pouvoir voir le pilote et ce qui est à l'intérieur de la voiture.

En rallye seulement :

Si les films argentés ou fumés ne sont pas utilisés ou si les vitres latérales et la vitre du toit ouvrant ne sont pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales et la vitre du toit ouvrant est obligatoire.

Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

L'utilisation de films argentés ou fumés est autorisée, sur les vitres latérales, la vitre arrière et la vitre du toit ouvrant, et aux conditions suivantes :

- Des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote, ainsi que le contenu de la voiture.
- Mention de l'autorisation doit être faite dans le règlement particulier de l'épreuve.

Application : Groupes N, A, B. Pour Super Production voir règlement spécifique.

11.2. FILETS.

Pour les épreuves sur circuit, l'utilisation de filets fixés sur la structure anti-tonneau est obligatoire.

Ces filets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- Largeur minimum de bande : 19 mm.
 - Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25 mm.
 - Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.
- et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.

ARTICLE 12. FIXATIONS DE SECURITE POUR PARE-BRISE

De telles fixations pourront être utilisées librement.

Application : Groupes N, A, B.

ARTICLE 13. COUPE-CIRCUIT

Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Cette commande extérieure ne concerne que les voitures fermées.

Application : Montage obligatoire pour toutes les voitures prenant part à des courses de vitesse sur circuit ou à des courses de côte. Montage recommandé pour les autres épreuves.

ARTICLE 14. RESERVOIRS DE SECURITE APPROUVES PAR LA FIA

Lorsqu'un concurrent utilise un réservoir de sécurité, celui-ci doit provenir d'un constructeur agréé par la FIA.

Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées.

A cette fin, sur chaque réservoir livré doit être **marqué** le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit, **le numéro d'homologation**, la date de **fin de validité** et le numéro de série.

Le processus de marquage doit être indélébile et avoir été préalablement approuvé par la FIA selon la norme en vigueur.

14.1. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après étude du dossier fourni par les fabricants intéressés.

14.2. SPECIFICATIONS FT3 1999, FT3.5 OU FT5

Les spécifications techniques de ces réservoirs sont disponibles au Secrétariat de la FIA sur simple demande.

14.3. VIEILLISSEMENT DES RESERVOIRS

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne, au-delà de cinq ans, une diminution notable de leurs propriétés physiques.

Aucun réservoir ne devra être utilisé plus de cinq ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et re-certifié par le constructeur pour une période supplémentaire d'au plus deux années.

14.4. APPLICATION DE CES SPECIFICATIONS

Les voitures de Groupe N, de Groupe A et de Groupe B peuvent être équipées d'un réservoir de sécurité FT3 1999, FT3.5 ou FT5 si les modifications nécessaires de la voiture ne dépassent pas celles permises par le règlement.

L'utilisation de mousse de sécurité dans les réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5 est recommandée.

14.5. RESERVOIRS AVEC GOULOTTE DE REMPLISSAGE, GROUPES A ET N

Toutes les voitures munies d'un réservoir avec une goulotte de remplissage traversant l'habitacle doivent être équipées d'un clapet anti retour homologué par la FIA. Ce clapet de type "clapet à un ou deux battants" doit être installé dans la goulotte de remplissage côté réservoir.

La goulotte est définie comme étant le moyen utilisé pour relier l'orifice de remplissage de carburant du véhicule au réservoir de carburant lui-même.

ARTICLE 15. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et le siège des occupants pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

Dans le cas où cet écran serait constitué par les sièges arrière, il est conseillé de les garnir d'un revêtement ignifugé.

ARTICLE 16. SIEGES, FIXATIONS ET SUPPORTS DE SIEGES

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent soit être approuvées pour cette application par le constructeur de sièges, soit être conformes aux spécifications suivantes (voir dessin 253-52).

1) Les fixations sur la coque/châssis doivent comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin.

Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation.

Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontale et verticale de 18000 N, non appliquées simultanément.

Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée ou avec le siège.

2) La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés aux sièges.

Chaque attache doit pouvoir résister à une charge de 15000 N quelle qu'en soit la direction.

3) L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger.

La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA (norme 8855/1999), et non modifiés.

Pour les sièges conformes à la norme FIA 8855/1999, la limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication mentionnée sur l'étiquette obligatoire.

Une extension supplémentaire de 2 ans peut être accordée par le fabricant et doit être mentionnée par une étiquette supplémentaire.

Dans tous ces cas un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

ARTICLE 17. SOUPAPES DE SURPRESSION

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

ARTICLE 18. MODIFICATIONS POUR LE 01.01.2007**8.2 Spécifications****8.2.2.6 Garniture de protection :**

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (vivement recommandé), ou à la norme FIA

8857-2001 type B, ou aux spécifications SFI 45.1 (minima) (voir liste technique n°23 "Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA").

Application : Pour toutes les catégories.

ARTICLE 254 REGLEMENT SPÉCIFIQUE AUX VOITURES DE PRODUCTION Groupe N

ARTICLE 1 : DEFINITION

Voitures de tourisme de grande production de série.

ARTICLE 2 : HOMOLOGATION

Ces voitures doivent avoir été produites à au moins 2500 exemplaires entièrement identiques en 12 mois consécutifs, et homologuées par la FIA en Voitures de Tourisme (Groupe A).

Les Variantes de Fourniture (VF) de la fiche Voitures de Tourisme (Groupe A) sont également valables en Voitures de Production (Groupe N).

Toutes les Variantes de Production (VP) sont valables en Voitures de Production (Groupe N).

Les Variantes-Options (VO) de la fiche Voitures de Tourisme (Groupe A) ne seront pas valables en Voitures de Production (Groupe N), sauf si elles portent sur :

- volant moteur de même diamètre et de même poids que celui d'origine, si et seulement si ce volant d'origine est constitué de deux parties.
- volant moteur pour boîte de vitesses automatique ;
- réservoir à carburant ;
- boîte de vitesses automatique ;
- toit ouvrant (y compris les toits ouvrants à volet) ;
- arceau de sécurité ;
- support et ancrages de sièges ;
- points de fixation des harnais ;
- version 2/4 portes.

Les Variantes-Option Super Production (SP) ne seront pas valables en Voitures de Production (Groupe N).

NOTE FRANCE

En référence aux articles 6.2.2 et 6.2.3

Dans les épreuves Nationales et Régionales, les voitures des groupes N et FN n'ayant pas de VO groupe N FIA pourront être équipées de pièces issues des VO groupe A portant sur les 3 éléments suivants :

- demi-arbres de transmission avant et/ou arrière à condition d'être interchangeables avec ceux d'origine.
- rapports de pont supplémentaires à condition de pouvoir se monter dans le carter de série.
- série de 5 rapports avant et une marche arrière avec ou sans synchronisation à condition de pouvoir se monter dans le carter de série.

De même, les voitures des groupes N et FN n'ayant pas de différentiel homologué en VO groupe N FIA pourront être équipées dans le respect de la définition de l'article 6.2.3 sans homologation.

NOTA Pour les voitures du groupe N en cours de validité, dès qu'une VO groupe N, portant sur le même type d'organe, sera homologuée FIA pour le modèle considéré, seules les pièces de cette VO seront utilisables. Les pièces issues du groupe A ne seront plus utilisables que durant les 12 mois suivant la date de l'homologation portée sur cette VO.

L'utilisation de réservoirs homologués en VO sur la fiche Tourisme (Groupe A) doit se faire dans les conditions prévues par l'article 5.9.2 du règlement Tourisme (Groupe A), et l'article 254.6.8.

Les évolutions du type (ET), les variantes-kit (VK) ainsi que les évolutions sportives (ES) homologuées en Groupe A ne sont pas valables en Voitures de Production (Groupe N).

PRECISION

Cette dernière phrase ne concerne que les ET et ES homologuées au 01.01.97 et suivantes.

ARTICLE 3 : NOMBRE DE PLACES

Ces voitures doivent comprendre au moins quatre places, selon les dimensions définies pour les Voitures de Tourisme (Groupe A).

ARTICLE 4 : MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES OU OBLIGATOIRES

Toute modification non explicitement autorisée est interdite.

Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident.

Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après.

En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce endommagée.

Les voitures devront être strictement de série et identifiables par les données précisées par les articles de la fiche d'homologation.

ARTICLE 5 : POIDS MINIMUM

- 5.1. Les voitures devront avoir au moins le poids précisé sur la fiche d'homologation.
C'est le poids réel de la voiture vide (sans personnes ou bagages à bord), sans outillage ni cric et avec au maximum une roue de secours.
Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans la voiture, la seconde roue de secours devra être retirée avant la pesée.
Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui seront vides.
Les phares supplémentaires qui ne figureraient pas sur la fiche d'homologation doivent être retirés avant la pesée.
- 5.2. Pour les rallyes uniquement, le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 5.1) avec l'équipage (pilote + copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote) sera : Poids minimum défini à l'article 5.1 + 150 Kg. De plus, le poids défini à l'article 5.1 doit également être respecté.

NOTE FRANCE

La pesée avec équipage ne sera pas effectuée sauf si le Règlement particulier de l'épreuve ou de la série le stipule.

ARTICLE 6 :

- 6.1. **MOTEUR :**
 - Il est permis de retirer les écrans en matière plastique servant à cacher les éléments mécaniques du compartiment moteur et n'ayant qu'une fonction esthétique.
 - **Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures non visibles de l'extérieur fixés sous le capot moteur.**
 - Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre provenant ou non du constructeur. Ce câble de remplacement doit être un câble de secours, c'est-à-dire qu'il doit être monté en parallèle au câble d'accélérateur de série.

Si le véhicule de série est équipé d'un papillon motorisé, un kit de papillon à commande mécanique homologué en Groupe N peut être utilisé.

 - Il est permis de changer la visserie à condition de conserver du matériau ferreux.

Allumage :

Liberté pour la marque et le type des bougies, pour le limiteur de régime et pour les câbles H.T.

Le boîtier et les pièces du boîtier électronique qui concernent l'allumage sont libres, néanmoins le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine.

Le faisceau d'origine doit être conservé et ne peut pas être modifié.

Les senseurs et actuateurs côté entrée ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données. Il est interdit de rajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actuateur.

Dans le cas d'un modèle équipé d'un circuit électrique multiplexé, il est permis d'utiliser le faisceau électrique ainsi que le boîtier électronique homologués en Variante-Option.

- Tout système d'acquisition de données est interdit sauf si le véhicule homologué en est pourvu.

Seul le système d'acquisition de données équipant la voiture de série peut être utilisé. Il ne pourra en aucun cas être modifié ou enregistrer des paramètres supplémentaires.

Il est autorisé d'ajouter seulement les capteurs suivants :

Température d'eau, température d'huile, pression d'huile et régime moteur.

Chacun de ces capteurs pourra uniquement être relié à un ou plusieurs afficheurs (avec possibilité d'enregistrer les données) au moyen d'un faisceau complètement indépendant de tout autre faisceau.

Système de refroidissement :

Le thermostat est libre, ainsi que la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur.

On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

Carburateurs :

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du carburateur qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

Injection :

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Le boîtier régulant l'injection est libre.

Les entrées dans le boîtier électronique (senseurs, actuateurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent rester de série.

Il est interdit de rajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actuateur.

Les sorties du boîtier électronique doivent garder leurs fonctions originales selon la fiche d'homologation.

Dans le cas d'un modèle équipé d'un circuit électrique multiplexé, il est permis d'utiliser le faisceau électrique ainsi que le boîtier électronique homologués en Variante-Option.

Il faut s'assurer que les capteurs utilisés sur le véhicule muni d'un circuit électrique multiplexé peuvent être conservés avec le faisceau électrique homologué.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement, et de leurs fixations.

Il est permis de remplacer la rampe d'injection par une rampe de conception libre, mais dotée de raccords vissés destinés à y connecter les canalisations et le régulateur de pression d'essence, sous réserve que la fixation des injecteurs soit identique à celle d'origine.

Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

Lubrification :

Le montage de chicanes dans le carter d'huile est autorisé.

Les cartouches de filtre à huile de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

Pour les moteurs turbocompressés, il est possible de remplacer les canalisations de lubrification du turbo-compresseur par des canalisations conformes à l'Article 253-3.2. Ces canalisations peuvent également être équipés de raccords rapides.

- Les supports du moteur et de la boîte de vitesses doivent être d'origine ou homologués.

Si les supports sont ceux d'origine, le matériau de l'élément élastique est libre.

Echappement :

Il sera possible soit de retirer l'intérieur des silencieux d'origine, soit de modifier l'échappement à partir du premier pot vers la sortie, **le diamètre extérieur** du conduit étant **celui** du tuyau situé en amont du premier silencieux (voir Dessin 254-3 **et Article 328p de la Fiche d'Homologation Groupe N**).

Si le tuyau d'origine est double en amont du premier silencieux, le diamètre extérieur maximum du nouveau conduit doit correspondre à une section identique à celle des deux tuyaux.

Pour les voitures équipées d'un turbocompresseur, il sera possible de modifier l'échappement à partir de la plaque de fixation de l'échappement sur le turbocompresseur, la section maximum de l'échappement étant le diamètre d'entrée dans le premier silencieux de série. La jonction entre la plaque de fixation de l'échappement sur le turbocompresseur et le conduit d'échappement pourra être conique.

Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié devra être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine.

Un seul tuyau devra être présent en sortie, sauf éventuellement si la pièce d'origine est utilisée.

La sortie devra s'effectuer au même endroit que pour l'échappement d'origine.

Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de l'épreuve en ce qui concerne les niveaux sonores.

Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.

Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule.

La section du silencieux doit être égale à au moins 170 % de la section du tuyau d'entrée et doit contenir du matériau absorbant le bruit. Le matériau absorbant le bruit doit avoir la forme d'un tube perforé à 45 % ou d'une enveloppe synthétique.

La longueur du silencieux doit être comprise entre 3 et 8 fois son diamètre d'entrée.

Le silencieux doit être une pièce soudée à un tuyau, en considérant que ce tuyau ne fait pas partie du silencieux.

Le convertisseur catalytique est considéré comme silencieux et peut être déplacé.

S'il est directement fixé sur le collecteur, le catalyseur peut être remplacé par une pièce conique de même longueur et avec les mêmes dimensions en entrée et en sortie.

Après cette pièce, l'échappement sera libre avec un diamètre de tuyau au maximum égal à celui de la sortie du catalyseur.

Si le catalyseur fait partie intégrante du collecteur d'échappement, il est possible de retirer uniquement la partie interne du catalyseur.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves nationales et régionales, le pot catalytique pourra être retiré.

Joint de culasse :

Son matériau est libre, mais pas son épaisseur.

Contrôleur de vitesse de croisière :

Ce contrôleur peut être déconnecté.

En rallyes seulement :

Le nombre de cylindres est limité à 6.

La cylindrée est limitée comme suit :

a) Moteurs atmosphériques

- 3 l maximum pour deux soupapes par cylindre.

- 2,5 l maximum pour plus de deux soupapes par cylindre.

b) Moteurs suralimentés

La cylindrée nominale est limitée à 2500 cm³ maximum.

Le système de suralimentation doit être celui du moteur homologué.

Toutes les voitures suralimentées doivent comporter une bride fixée au carter de compresseur.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de 32 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue (voir dessin 254-4).

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 38 mm, et être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

NOTE FRANCE

Pour les FN dont la fin d'admission dans ces groupes est antérieure ou égale au 31/12/2005, le diamètre extérieur de 38 mm réglementaire décrit dans la phrase ci-dessus n'est pas obligatoire (exemple : pour la Sierra Cosworth et la Renault 5 GT turbo...)

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin 254-4).

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité à un diamètre maximum d'entrée de 22,6 mm.

- Moteur diesel :

Pour les véhicules à moteur diesel, la bride devra avoir une dimension maximale interne de 35 mm et une dimension externe de 41 mm, aux conditions données ci-dessus (ce diamètre est révisable à tout moment sans préavis).

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité par une bride d'un diamètre maximum intérieur de 22,7 mm, et d'un diamètre extérieur maximum de 28.7 mm, dans les conditions précisées ci-dessus.

Cette bride, obligatoire en rallye et en Championnat d'Europe de la Montagne, n'est pas interdite dans les autres épreuves, si un concurrent décide de l'utiliser.

NOTE FRANCE

Cette bride est également obligatoire en France en Courses de Côte internationales, nationales et régionales, et en slaloms.

Le compresseur « G » n'est pas soumis à la bride.

6.2. TRANSMISSION

6.2.1. Embrayage :

Le disque est libre, y compris le poids, sauf en ce qui concerne le nombre.

Le diamètre du disque d'embrayage peut être augmenté.

6.2.2. Boîte de vitesses :

L'intérieur de la boîte de vitesses est libre.

Le nombre de dents et les rapports homologués en Groupe N doivent être conservés.

Les joints d'articulation de commande de boîte sont libres.

La grille de vitesse homologuée sur le modèle de série doit être conservée.

6.2.3. Différentiel :

L'utilisation d'un différentiel à glissement limité de type mécanique est autorisée à condition de pouvoir se loger dans le carter de série et d'être homologué en Variante Option (VO).

Les angles des rampes ainsi que le nombre de disques ne pourra pas être modifié par rapport au différentiel de série ou au différentiel homologué en variante option. Cependant, l'épaisseur des disques pourra être modifiée.

Afin de permettre son montage, l'intérieur du carter du différentiel d'origine peut être modifié.

Par différentiel à glissement limité mécanique, on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Si le véhicule homologué est équipé d'un visco-coupleur, il pourra être conservé, mais il ne sera pas possible d'ajouter un autre différentiel.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un différentiel contrôlé par un système électronique, le boîtier électronique de contrôle du système est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le différentiel doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série).

Les capteurs et actuators coté entrée ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction.
Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.

Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

6.2.4. Demi-arbres :

Ils doivent être d'origine ou homologués en Variante Option (VO).

6.3. **SUSPENSION**

La modification du réglage des ressorts et des amortisseurs à partir de l'habitacle est interdite.

Le renforcement des éléments structurels de la suspension (barres antiroulis exceptées) et de ses points d'ancrage est autorisé par adjonction de matériau.

Les renforts de suspension ne doivent pas créer de corps creux ni permettre de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.

6.3.1. **Ressorts :**

Les assiettes de ressort peuvent être rendues ajustables, si la pièce ajustable fait partie des assiettes, et est distincte des autres pièces originales de la suspension et du châssis (elle peut être ôtée).

6.3.1.1. Ressorts hélicoïdaux :

La longueur du ressort, le nombre de spires, le diamètre de fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort sont libres.

Le nombre de ressorts et d'assiettes est libre à condition que les ressorts soient montés en série.

6.3.1.2. Ressorts à lames :

La longueur est libre, ainsi que la largeur, épaisseur et courbure verticale.

6.3.1.3. Barres de torsion :

Le diamètre est libre.

Ces libertés sur les ressorts de suspension n'autorisent pas le non-respect de l'article 205 de la fiche d'homologation (hauteur minimum centre moyeu de roue, ouverture du passage de roue).

6.3.2. **Amortisseurs :**

Libres, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

La vérification du principe de fonctionnement des amortisseurs sera effectuée de la façon suivante :

Une fois les ressorts et/ou les barres de torsion démontés, le véhicule doit s'affaisser jusqu'aux butées de fin de course en moins de 5 minutes.

Les réservoirs d'amortisseurs pourront être fixés sur la coque non modifiée de la voiture.

Si les amortisseurs possèdent des réserves de fluide séparées et qu'elles se trouvent dans l'habitacle, ou dans le coffre si celui-ci n'est pas séparé de l'habitacle, elles doivent être fixées solidement et recouvertes d'une protection.

Un silent-bloc ne peut être remplacé par une articulation "Uniball" qu'à la condition que l'amortisseur n'ait pas de fonction de guidage. Pour les rallyes se déroulant sur le continent africain uniquement, un silent-bloc peut être remplacé par une articulation "Uniball" même si l'amortisseur fait fonction de guidage.

Les amortisseurs à gaz seront considérés à l'égard de leur principe de fonctionnement comme des amortisseurs hydrauliques.

6.3.2.1. **Amortisseur de suspension de type Mc Pherson**

Au cas où pour remplacer un élément de suspension de type Mc Pherson ou d'une suspension fonctionnant de manière identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique **et/ou la jambe de force (amortisseur et système de connexion au porte-moyeu)**, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache.

Les assiettes de ressort des suspensions Mc Pherson peuvent avoir des formes libres.

Leur matériau est libre.

Dans le cas d'une suspension oléo-pneumatique, les sphères peuvent être changées en dimension, forme, matériau, mais pas en nombre.

Un robinet réglable de l'extérieur de la voiture peut être adapté sur les sphères.

6.3.3. Silentblocs :

L'élastomère d'un silentbloc peut être uniquement remplacé par de l'élastomère (dureté maximale 80 shores).

6.4. ROUES ET PNEUMATIQUES**6.4.1. Roues :**

Les roues sont libres dans le respect du diamètre maximum (article 801.a) et de la largeur maximum (article 801.b) homologués.

Il sera possible d'utiliser des roues de dimensions inférieures.

Les roues en magnésium forgé sont interdites (roues d'origine incluses).

Elles devront être couvertes par les ailes (même système de vérification qu'en Groupe A, article 255.5.4), et la voie maximale indiquée sur la fiche d'homologation devra être respectée.

Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées, comme figuré sur le dessin 254-1.

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

6.4.2. Pneumatiques :

Les pneumatiques sont libres à condition de pouvoir être montés sur ces roues.

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

6.4.3. Roue de secours :

La (ou les) roue de secours est obligatoire si elle est mentionnée dans la fiche d'homologation.

La roue de secours pourra être déplacée à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et de ne pas être installée dans l'espace réservé aux occupants.

6.5. SYSTEME DE FREINAGE

A l'exception des modifications autorisées par cet article, le système de freinage doit être d'origine ou homologué en Variante Option (VO).

Le boîtier électronique de contrôle du système de freinage est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le système de freinage doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série).

Les capteurs et actuateurs coté entrée ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction.

Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.

Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

Les garnitures de freins sont libres, de même que leur fixation (rivées, collées, etc.), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée.

Les tôles de protection peuvent être enlevées ou pliées.

Dans le cas de véhicules équipés d'un servofrein, ce dispositif peut être déconnecté ou remplacé par le kit homologué en Variante Option (VO).

Il en est de même pour les systèmes anti-blocage de freins.

Dans le cas où le système anti-blocage de freins (ABS) est déconnecté ou supprimé, l'utilisation d'un répartiteur de freinage mécanique arrière homologué par le constructeur en tant que VO est autorisée.

Il est autorisé d'ajouter un ressort dans l'alésage des étriers et de remplacer les joints d'étanchéité et les caches poussières des étriers.

Les canalisations de frein pourront être changées pour des canalisations de type aviation.

Un dispositif raclant la boue déposée sur les disques et / ou les roues peut être ajouté.

6.5.1. Frein à main :

Le frein à main mécanique peut être remplacé par un système hydraulique homologué en Groupe N mais un circuit de freinage en diagonale (en X) est dans ce cas obligatoire.

6.6. DIRECTION

Les canalisations reliant la pompe de direction assistée à la crémaillère de direction peuvent être remplacées par des canalisations conformes à l'article 253-3.2.

6.7. CARROSSERIE**6.7.1. Extérieur :**

Les enjoliveurs de roue doivent être enlevés.

On peut monter des protège-phares qui n'aient d'autre but que de couvrir le verre de phare, sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

Le montage de protections inférieures n'est autorisé qu'en rallye, à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoir, transmission, direction, échappement, bonbonne d'extincteur. Seulement en avant de l'axe des roues avant, ces protections inférieures peuvent s'étendre à toute la largeur de la partie inférieure du bouclier avant.

Les fixations des boucliers avant et arrière ne peuvent pas être modifiées (aucune fixation supplémentaire n'est autorisée).

On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

Le changement des balais d'essuie-glace avant et arrière est autorisé.

Les pièces d'insonorisation en plastique peuvent être retirées de l'intérieur des passages de roues. Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium ou en plastique de même forme.

Les pièces de protection en plastique fixées sous la caisse (léchées par les filets d'air) peuvent être retirées.

6.7.2. Intérieur :

Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine.

La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appui-tête, et si l'appui-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.

Il est permis d'enlever les sièges arrière.

Les ceintures de sécurité arrière peuvent être enlevées.

- 6.7.2.1. Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges arrière enlevés, une cloison résistant au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir. Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurale de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir.

6.7.2.2. Tableau de bord :

Le tableau de bord et la console centrale doivent rester d'origine.

6.7.2.3. Portières - Garnitures latérales :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation des portières, à condition que leur aspect n'en soit pas modifié.

a) Il est permis d'enlever les garnitures des portes ainsi que leurs barres de protection latérale, dans le but d'installer un panneau de protection latérale constitué de matériau composite. La configuration minimale de ce panneau devra être conforme au dessin 255-14.

b) Dans le cas où la structure originelle des portes n'a pas été modifiée (suppression même partielle des tubes ou renforts), les panneaux de portes peuvent être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimale de 0,5 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1 mm ou un autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2 mm.

Les règles mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux garnitures situées sous les vitres latérales arrière des voitures à deux portes.

La hauteur minimale du panneau de protection latérale de portière devra s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

Il est permis de remplacer un lève-glace électrique par un lève-glace manuel.

Il est permis de remplacer un lève-glace manuel par un lève-glace électrique.

6.7.2.4. Plancher :

Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

6.7.2.5. Autres matériaux d'insonorisation et garnitures :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures, excepté ceux mentionnés aux Articles 6.7.2.3 (Portières) et 6.7.2.2 (Tableau de bord).

6.7.2.6. Système de chauffage :

L'appareil de chauffage d'origine doit être conservé.

Les éléments suivants du système de climatisation peuvent être supprimés : condenseur et ventilateur auxiliaire, réservoir de fluide, évaporateur et ventilateur d'évaporateur, vanne d'expansion ainsi que tous les tuyaux, raccords, contacteurs, capteurs et actionneurs nécessaires au fonctionnement du système.

Seulement dans le cas où son système d'entraînement est complètement indépendant de tout autre système, il sera possible de supprimer le compresseur de climatisation. Dans le cas inverse, la suppression du compresseur de climatisation doit être homologuée en VO.

Le compresseur peut être rendu inopérant.

Si certains éléments sont communs au système de chauffage, il doivent être conservés.

6.7.2.7. Il est permis de retirer la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.

6.7.3. Accessoires additionnels :

Sont autorisés sans restriction, tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, radio, etc.).

Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route.

Le rôle de toutes les commandes doit rester celui prévu par le constructeur.

Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

Est permis ce qui suit :

1) Des instruments de mesure, compteurs, etc. peuvent être installés ou remplacés, avec des fonctions éventuellement différentes. Pareille installation ne doit pas entraîner de risques. Toutefois, le compteur de vitesse ne pourra pas être retiré si le règlement particulier de l'épreuve l'en empêche.

2) L'avertisseur peut être changé et/ou il peut être ajouté un avertisseur supplémentaire à la portée du passager.

Sur route fermée, l'avertisseur n'est pas obligatoire.

3) Le mécanisme du blocage du frein de stationnement peut être retiré de façon à obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").

4) Le volant de direction est libre.

Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant.

Le mécanisme de déverrouillage rapide doit consister en un flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et installé sur la colonne de direction derrière le volant.

Le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur le flasque suivant l'axe du volant.

5) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires dans la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières pour autant qu'elles s'appliquent sur les panneaux d'origine.

6) Des plaques de matériau isolant peuvent être montées afin de protéger les passagers **ou les pièces** du feu **ou de la chaleur**.

6.7.4. Renforts :

Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture, à condition d'être démontables et boulonnées.

La distance entre un point de fixation de la suspension et un point d'ancrage de la barre ne peut être supérieure à 100 mm, sauf s'il s'agit d'une barre transversale homologuée avec l'arceau et sauf dans le cas d'une barre supérieure fixée à une suspension Mac Pherson ou similaire.

Dans ce dernier cas, la distance maximale entre un point d'ancrage de la barre et le point d'articulation supérieur sera de 150 mm (Dessins 255-4 et 255-2).

En dehors de ces points, cette barre ne doit pas posséder d'ancrage sur la coque ou les éléments mécaniques.

Les renforts de la partie suspendue sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

- 6.7.5.** Lorsque la roue de secours est placée d'origine dans un logement fermé, et lorsque cette roue est changée pour une plus épaisse (voir article 6.4), située dans cet emplacement, il est possible de supprimer du couvercle de l'emplacement de la roue la surface induite par le diamètre de la nouvelle roue (Dessin 254-2).

6.8. SYSTEME ELECTRIQUE

6.8.1. Batterie :

Marque, capacité et câbles de batterie sont libres.

La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

Une prise de force connectée à la batterie est autorisée dans l'habitacle

6.8.2. Générateur :

Le remplacement par un générateur de plus grande puissance est autorisé.

Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice-versa.

6.8.3. Système d'éclairage :

Des phares supplémentaires, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de huit phares (non compris les lanternes ou feux de position), dans la mesure où les lois du pays l'acceptent.

Ils ne pourront pas être montés par encastrément.

Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

Les phares d'origine peuvent être rendus inopérants, et peuvent être couverts par du ruban adhésif.

Ils peuvent être remplacés par d'autres, dans le respect de cet article.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche arrière" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

- Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique.

6.9. Circuit de carburant

Si le réservoir d'origine était équipé d'une pompe électrique et d'un filtre intérieur, il est possible en cas d'utilisation de réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5, ou d'un autre réservoir homologué par le constructeur sur la fiche d'homologation de la voiture de placer à l'extérieur un filtre et une pompe de caractéristiques identiques à celle homologuée.

Ces pièces devront être protégées de façon adéquate.

Le montage d'une pompe à essence supplémentaire est autorisé, mais elle doit être uniquement une pompe à essence de secours c'est à dire qu'elle ne peut pas fonctionner en supplément de celle autorisée. Elle devra être uniquement connectable lorsque le véhicule est arrêté et à l'aide d'un dispositif purement mécanique placé à côté des pompes.

Les orifices de remplissage ne pourront pas être situés dans les vitres.

Les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation si un réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5 est utilisé, le parcours de ces canalisations étant libre.

En cas d'utilisation de réservoir de série, ce changement est facultatif.

La capacité totale des réservoirs ne doit pas excéder celle indiquée dans l'article 401.d de la fiche d'homologation Groupe N, sauf pour le rallye si la voiture est équipée de réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5.

Dans ce cas, la capacité totale des réservoirs de carburant ne doit pas excéder les limites suivantes, en fonction de la cylindrée du moteur :

jusqu'à 700 cm ³ :	60 l
de plus de 700 cm ³ à 1000 cm ³ :	70 l
de plus de 1000 cm ³ à 1400 cm ³ :	80 l
plus de 1400 cm ³ :	95 l

Pour les voitures à deux volumes homologuées à partir du 01.01.98 avec un réservoir installé dans le compartiment à bagages, un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, devra entourer le réservoir et ses orifices de remplissage.

Pour les voitures à trois volumes, homologuées à partir du 01.01.98, une cloison résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, devra séparer l'habitacle du réservoir.

Cependant, il est conseillé de remplacer cette cloison étanche par un caisson étanche comme pour les voitures à deux volumes.

6.10. CRIC

Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place, et on peut en augmenter le nombre. Ces modifications sont limitées exclusivement aux points d'ancrage du cric.

6.11. Arceau de sécurité

Cet article s'applique à tous les arceaux de sécurité conformes aux Articles 253-8-4 et 253-8-5 des voitures d'une cylindrée corrigée supérieure à 2L homologuées après le 1er Janvier 2006:

Les spécifications du tube utilisé pour l'arceau principal doivent être au minimum : diamètre 45mm, épaisseur 2.5 mm (ou 50 x 2 mm), et résistance à la traction 35 daN/mm².

Les tubes utilisés pour l'arceau de sécurité doivent avoir un diamètre minimum de 35 mm et une épaisseur minimum de 1,5 mm.

La longueur maximum de tous les tubes mis bout à bout ne doit pas être supérieure à 15 m pour les tubes d'un diamètre inférieur à 40 mm.

L'arceau de sécurité doit être constitué au moins des éléments suivants :

- Arceau principal,
- Arceau avant,
- Arceaux latéraux ou demi-arceaux latéraux
- Entretoises de portières, de chaque côté, conformes aux Dessins 253-8 ou 253-12 ou 253-17 et 253-17D et 253-17B,
- Deux jambes de force arrière,
- Renforts de toit conformes aux Dessins 253-9A ou 253-9B ou 253-9C,
- Deux entretoises diagonales conformes aux Dessins 253-4 ou 253-5,
- Entretoise conforme au Dessin 253-3,
- Renforts d'angle et de jonction conformes au Dessin 253-10.

En projection frontale, les renforts d'angle et de jonction des angles supérieurs de l'arceau avant doivent être uniquement visibles à travers la surface du pare-brise décrite par le dessin 253-17E.

Les composants constituant les renforts d'armature supplémentaires doivent avoir une épaisseur minimum de 1 mm et un diamètre minimum de 30 mm.

ARTICLE 7 : VOITURES D'UNE CYLINDREE CORRIGEE SUPERIEURE A 2L

Les articles suivants s'appliquent uniquement aux voitures dont la cylindrée corrigée est supérieure à 2L.

7.1. Moteur

7.1.1. Volant-moteur

Il sera possible d'utiliser le volant-moteur homologué en variante option Groupe N.

7.1.2. Système de refroidissement

Il sera possible d'utiliser les canalisations homologuées en variante option Groupe N.

7.1.3. Acquisition de données

Un système d'acquisition de données est autorisé même si le véhicule de série n'en est pas équipé.

Il devra être connecté uniquement :

- aux capteurs de série,
- aux capteurs suivants qu'il sera possible d'ajouter : température d'eau, température d'huile, pression d'huile et régime moteur.

Tout échange de données avec la voiture par une méthode autre que par liaison câblée ou carte à puce est interdit.

- 7.1.4. Système anti-lag**
Un interrupteur et un faisceau électrique pourront être ajoutés uniquement dans le but d'actionner le système anti-lag.
- 7.2. Transmission**
- 7.2.1. Embrayage**
Il sera possible d'utiliser le plateau de pression pour mécanisme d'embrayage ainsi que les commandes homologués en variante option Groupe N.
- 7.2.2. Commande de boîte de vitesse**
Il sera possible d'utiliser la commande homologuée en variante option Groupe N.
- 7.2.3. Différentiels avant et arrière**
Seuls les différentiels à glissement limité de type mécanique à disques sont autorisés. Les différentiels à glissement limité de type mécanique à disques devront :
- soit provenir du modèle de série,
- soit être homologué en variante-option Groupe N.
Par différentiel à glissement limité mécanique, on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique. Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique. Tout différentiel à gestion électronique est interdit. Le nombre et le type de disques sont libres.
- 7.3. Suspension**
- 7.3.1. Platine supérieure de suspension**
Il sera possible d'utiliser les platines supérieures de suspension homologués en variante option Groupe N.
- 7.3.2. Barres anti-roulis**
Il sera possible d'utiliser les diamètres de barres anti-roulis homologués en variante option Groupe N.
- 7.4. Freins**
- 7.4.1. Disques de freins**
Il sera possible d'utiliser les disques de freins homologués en variante option Groupe N.
- 7.4.2. Étriers de freins**
Il sera possible d'utiliser les étriers de freins homologués en variante option Groupe N.

ARTICLE 255 REGLEMENT SPÉCIFIQUE AUX VOITURES DE TOURISME Groupe A

ARTICLE 1. DEFINITION

Voitures de tourisme de grande production.

ARTICLE 2. HOMOLOGATION

Ces voitures devront avoir été fabriquées à au moins 2500 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs.

Toutes les homologations valables en Groupe N sont valables en Groupe A.

Une "World Rally Car" (WRC) est une variante d'un modèle de voiture déterminée, homologuée au préalable en Groupe A et doit donc être constituée comme un véhicule de Groupe A.

Tous les éléments homologués dans la fiche "World Rally Car" (WRC) doivent être utilisés dans leur totalité.

Une voiture du Groupe A doit, pour courir en Rallye, toujours posséder des dimensions de pièces ou caractéristiques inférieures ou égales aux dimensions ou caractéristiques définies pour une World Rally Car (ceci ne s'applique pas aux turbo compresseurs à géométrie variable des moteurs diesel suralimentés).

Si une voiture du Groupe A ne respecte pas d'origine le point ci-dessus, elle doit, pour courir en Rallye, se conformer aux dimensions et caractéristiques définies pour une World Rally Car par l'intermédiaire d'une homologation de type VO.

ARTICLE 3. NOMBRE DE PLACES

Les voitures de tourisme devront comporter au moins quatre places.

ARTICLE 4. POIDS

4.1 Les voitures sont soumises à l'échelle suivante de poids minimum en fonction de la cylindrée (voir l'art. 4.2 pour exception) :

En rallye :

Jusqu'à			1000 cm ³ :	720 kg
de plus de	1000 cm ³	à	1150 cm ³ :	790 kg
de plus de	1150 cm ³	à	1400 cm ³ :	840 kg
de plus de	1400 cm ³	à	1600 cm ³ :	920 kg
de plus de	1600 cm ³	à	2000 cm ³ :	1000 kg
de plus de	2000 cm ³	à	2500 cm ³ :	1080 kg
de plus de	2500 cm ³	à	3000 cm ³ :	1150 kg
de plus de	3000 cm ³	à	3500 cm ³ :	1230 kg
de plus de	3500 cm ³	à	4000 cm ³ :	1310 kg
de plus de	4000 cm ³	à	4500 cm ³ :	1400 kg
de plus de	4500 cm ³	à	5000 cm ³ :	1500 kg
de plus de	5000 cm ³	à	5500 cm ³ :	1590 kg
Plus de	5500 cm ³			1680 kg

NOTE FRANCE

En rallye national et régional, sauf si le règlement du Championnat ou de la Série (Coupe, Trophée, etc.) prévoit d'autres dispositions, ou obligations.

Pour les groupes A, y compris les kit cars et les groupes FA, le poids minimum restera celui de 1999. (L'article 4.2 ci-dessous reste d'application ainsi que l'article 6.2.)

Jusqu'à	1000 cm ³ :			700 kg
Au-delà de	1000 cm ³	à	1400 cm ³ :	790 kg
Au-delà de	1400 cm ³	à	1600 cm ³ :	880 kg
Au-delà de	1600 cm ³	à	2000 cm ³ :	960 kg
Au-delà de	2000 cm ³	à	2500 cm ³ :	1 060 kg
Au-delà de	2500 cm ³	à	3000 cm ³ :	1 140 kg
Au-delà de	3000 cm ³	à	3500 cm ³ :	1 230 kg
Au-delà de	3500 cm ³	à	4000 cm ³ :	1 310 kg
Au-delà de	4000 cm ³	à	4500 cm ³ :	1 400 kg

Pour les autres épreuves :

Jusqu'à			1000 cm ³ :	670 kg
de plus de	1000 cm ³	à	1400 cm ³ :	760 kg
de plus de	1400 cm ³	à	1600 cm ³ :	850 kg
de plus de	1600 cm ³	à	2000 cm ³ :	930 kg
de plus de	2000 cm ³	à	2500 cm ³ :	1030 kg
de plus de	2500 cm ³	à	3000 cm ³ :	1110 kg
de plus de	3000 cm ³	à	3500 cm ³ :	1200 kg
de plus de	3500 cm ³	à	4000 cm ³ :	1280 kg
de plus de	4000 cm ³	à	4500 cm ³ :	1370 kg
de plus de	4500 cm ³	à	5000 cm ³ :	1470 kg
de plus de	5000 cm ³	à	5500 cm ³ :	1560 kg
Plus de	5500 cm ³			1650 kg

- 4.2.** Pour les voitures à quatre roues motrices, en rallye, avec soit un moteur atmosphérique d'une cylindrée entre 1600 et 3000 cm³, soit un moteur turbocompressé et une bride imposée par l'art. 5.1.8.3 ainsi qu'une cylindrée équivalente inférieure ou égale à 3000 cm³, le poids minimum est fixé à 1230 kg.
- 4.3.** C'est le poids réel de la voiture, sans pilote ni copilote, ni leur équipement et avec au maximum une roue de secours.

Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans la voiture, la seconde roue de secours devra être retirée avant la pesée.

A aucun moment de l'épreuve, une voiture ne devra peser moins que ce poids minimum.

En cas de litige sur la pesée, l'équipement complet du pilote et du copilote sera retiré, ceci inclut le casque, mais les écouteurs externes au casque pourront être laissés dans la voiture.

En cas de doute, et en dehors des Rallyes, les Commissaires Techniques pourront vidanger les réservoirs de liquides consommables pour vérifier le poids.

L'utilisation de lest est autorisée dans les conditions prévues par l'article 252.2.2 des "Prescriptions Générales".

- 4.4.** Pour les rallyes uniquement, le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 4.3) avec l'équipage (pilote + copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote) sera : Poids minimum défini à l'article 4.1 + 150 kg.

Pour les voitures à quatre roues motrices, en rallye, avec, soit un moteur atmosphérique d'une cylindrée entre 1600 et 3000 cm³, soit un moteur turbocompressé et une bride imposée par l'art. 5.1.8.3 ainsi qu'une cylindrée équivalente inférieure ou égale à 3000 cm³, le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 4.3) avec l'équipage (pilote + copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote) sera : 1380 kg. De plus, le poids défini aux articles 4.1, 4.2 et 4.3 doit également être respecté.

NOTE FRANCE

La pesée avec équipage ne sera pas effectuée sauf si le Règlement particulier de l'épreuve ou de la série le stipule.

ARTICLE 5. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES GENERALITES

Indépendamment des pièces pour lesquelles le présent article prévoit une liberté de modification, les pièces mécaniques d'origine nécessaires à la propulsion ainsi que tous accessoires nécessaires à leur fonctionnement normal, et à l'exclusion de toute pièce de direction, de freinage ou de suspension, ayant subi toutes les phases de fabrication prévues par le constructeur pour la production en série, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage, mais non de remplacement.

En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce en série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage.

De plus, les traitements chimiques et thermiques sont autorisés.

Toutefois, les modifications définies par l'alinéa ci-dessus ne sont autorisées qu'à la condition de respecter les poids et dimensions mentionnés sur la fiche d'homologation.

Boulons et écrous :

Dans toute la voiture, tout écrou, boulon, vis, peut être remplacé par tout écrou ou boulon ou vis, et comporter toute sorte de blocage (rondelle, contre-écrou, etc.).

Addition de matériau et de pièces :

Toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article de ce règlement.

Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé.

La remise en état de la forme de la carrosserie et de la géométrie du châssis, suite à un accident, est permise par addition des matériaux nécessaires à la réparation (mastic à carrosserie, métal d'apport pour soudure, etc.) ; les autres pièces qui seraient usées ou endommagées ne pourront pas être réparées par addition ou fixation de matériau, à moins qu'un article de ce règlement ne l'autorise.

5.1. MOTEUR

5.1.1. Bloc-cylindres - Culasse :

Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans le bloc cylindre et la culasse, si la seule fonction de cette opération est la fermeture.

Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de classe de cylindrée.

Le rechemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage, et le matériau des chemises peut être modifié.

Les chemises doivent être de section interne circulaire, coaxiales avec les cylindres, sèches ou humides et distinctes entre-elles.

Le planage du bloc cylindre et de la culasse est autorisé.

Dans le cas des moteurs rotatifs, et à condition de respecter les dimensions originales des orifices d'entrée de l'admission et de sortie de l'échappement, les dimensions de conduits d'admission et d'échappement dans le bloc sont libres.

5.1.2. Rapport volumétrique :

Libre.

5.1.3. Joint de culasse :

Libre.

5.1.4. Pistons :

Libres, ainsi que les segments, les axes et leur verrouillage.

5.1.5. Bielles, vilebrequin :

Outre les modifications prévues par le paragraphe "Généralités" ci-dessus, le vilebrequin et les bielles d'origine peuvent être l'objet d'un traitement mécanique additionnel différent de celui prévu pour les pièces de série.

5.1.6. Coussinets :

Leur marque et leur matériau sont libres, mais ils doivent conserver leur type et dimensions d'origine.

5.1.7. Volant-moteur :

Il peut être modifié en accord avec le paragraphe "Généralités" ci-dessus, sous réserve qu'il soit toujours possible de reconnaître le volant d'origine.

5.1.8. Alimentation :

Les dessins I et II de la fiche d'homologation Groupe A/B doivent être respectés.

Le câble d'accélérateur et son arrêt de gaine sont libres.

Le filtre à air et sa boîte sont libres.

Pour un moteur atmosphérique, la chambre de tranquillisation est libre mais doit rester dans le compartiment moteur.

Le filtre à air (ainsi que sa boîte) peut être enlevé, déplacé dans le compartiment moteur ou remplacé par un autre (voir dessin 255-1).

En Rallye seulement, il est possible de découper une partie de la cloison située dans le compartiment moteur pour installer un ou des filtres à air, ou prendre l'air d'admission ; toutefois, ces découpes doivent être limitées strictement aux parties nécessaires à ce montage(voir dessin 255-6).

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales et Régionales de Courses de Côte et Slaloms, il est possible de découper une partie de la cloison située dans le compartiment moteur pour installer un ou des filtres à air, ou prendre l'air d'admission ; toutefois ces découpes doivent être limitées strictement aux parties nécessaires à ce montage (voir dessin 255-6).

Les véhicules Groupe A pour lesquels il y a une Variante Option concernant la découpe de la traverse d'avant pour la boîte à air où il est mentionné "En rallye seulement", "Only for Rally", sont admis en Courses de Côte.

De plus, si la prise d'air de ventilation de l'habitacle se trouve dans la zone où s'effectue la prise d'air pour le moteur, il faut que cette zone soit isolée du bloc filtre à air, en cas d'incendie.

Le tuyau entre le filtre à air et le (ou les) carburateur ou le dispositif de mesure de l'air (injection) est libre.

De même, le tuyau reliant le dispositif de mesure de l'air et le collecteur d'admission ou le système de suralimentation, est libre.

L'entrée d'air peut être grillagée.

Les éléments destinés à lutter contre la pollution peuvent être ôtés pourvu que cela ne conduise pas à une augmentation de la quantité d'air admise.

Les pompes à essence sont libres, à condition de ne pas être installées dans l'habitacle, sauf s'il s'agit d'un montage d'origine ; dans ce cas, la pompe devra être efficacement protégée.

Des filtres à essence d'une capacité unitaire maximale de 0,5 l pourront être ajoutés au circuit d'alimentation.

La commande d'accélérateur est libre.

Les échangeurs et intercoolers d'origine, ou tout autre dispositif ayant la même fonction, doivent être conservés et rester dans leur emplacement d'origine, ce qui implique que leurs supports et leurs positions doivent rester d'origine.

Les tuyaux reliant le dispositif de suralimentation, l'intercooler et le collecteur sont libres (à condition de rester dans le compartiment moteur), mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air et de relier plusieurs éléments entre eux.

De plus, pour un moteur turbocompressé, le volume total entre la bride et le(s) papillon(s) ne doit pas dépasser 20 litres.

Dans le cas des intercoolers air eau, les tuyaux reliant l'intercooler et son radiateur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'eau.

Tout système de pulvérisation d'eau sur l'intercooler est interdit.

Tout système d'injection d'eau dans le collecteur d'admission et/ou l'intercooler est interdit.

Les dimensions internes des lumières sont libres dans les chambres de rotor pour les moteurs rotatifs ainsi que pour les moteurs 2-temps.

La poulie de compresseur de type "G" est libre.

Pour les rallyes africains uniquement :

Il est possible de pratiquer un trou de diamètre maximum 10 cm dans le capot, pour l'alimentation en air du moteur, et d'y placer un tuyau d'un diamètre intérieur maximum de 10 cm (voir dessin 255-13).

5.1.8.1. Carburateur :

Les carburateurs sont libres, dans le respect de leur nombre, de leur principe de fonctionnement et de la conservation de leur emplacement.
De plus, le diamètre et le nombre des papillons, comme indiqué sur la fiche d'homologation, doivent être conservés.

5.1.8.2. Injection :

Le système original et son type, comme spécifiés dans la fiche d'homologation du véhicule en question (par exemple K-Jetronic) doit être retenu ainsi que son emplacement.
Il est permis de modifier les éléments du dispositif d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, mais pas le diamètre de l'ouverture du papillon.
Le dispositif de mesure de l'air est libre.
Les injecteurs sont libres, sauf pour leur nombre, leur position, leur axe de montage et leur principe de fonctionnement.
Les tuyaux d'essence qui les alimentent sont libres.
Le boîtier électronique est libre dans la mesure où il n'intègre pas plus de données.
Le régulateur de pression d'essence est libre.

5.1.8.3. Limitations en rallyes :

Le nombre de cylindres est limité à 6.
La cylindrée est limitée comme suit :

a) Moteurs atmosphériques

- 3 l maximum pour deux soupapes par cylindre.
- 2,5 l maximum pour plus de deux soupapes par cylindre.

Toutes les voitures à 2 roues motrices, d'une cylindrée supérieure à 1600 cm³ et utilisant des pièces homologuées en Variante Kit (VK) doivent être munies d'une bride à l'admission conformément à leur fiche d'homologation.

NOTE FRANCE

En rallye National et Régional, la bride VK ci-dessus n'est pas obligatoire.

b) Moteurs suralimentés

La cylindrée nominale est limitée à 2500 cm³ maximum.

Le système de suralimentation doit être celui du moteur homologué.

Toutes les voitures suralimentées doivent comporter une bride fixée au carter de compresseur.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de 34 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue (voir dessin 254-4).

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 40 mm, et être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

NOTE FRANCE

Pour les FA, FN dont la fin d'admission dans ces groupes est antérieure ou égale au 31.12.2006, le diamètre extérieur 40 mm réglementaire décrit dans la phrase ci-dessus, n'est pas obligatoire (exemple : pour la Sierra Cosworth et la Renault 5 GT turbo...).

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur. Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin 254-4).

Pour les véhicules à moteur diesel, la bride devra avoir une dimension maximale interne de 37 mm et une dimension externe de 43 mm, aux conditions données ci-dessus (ce diamètre est révisable à tout moment sans préavis).

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité par une bride d'un diamètre maximum intérieur de 24,0 mm, et d'un diamètre extérieur maximum de 30 mm, dans les conditions précisées ci-dessus.

Cette bride, obligatoire en rallye et en Championnat d'Europe de la Montagne, n'est pas interdite dans les autres épreuves, si un concurrent décide de l'utiliser.

NOTE FRANCE

Cette bride est également obligatoire en France en Courses de Côte internationales, nationales et régionales, et en slaloms .

Le compresseur «G» n'est pas soumis à la bride.

5.1.9. Arbre(s) à cames :

Libre(s), sauf le nombre et le nombre de paliers.

Il est autorisé d'ajouter des coussinets sur les paliers mais leurs largeurs ne peuvent être supérieures à celles des paliers d'origine.

Le calage de la distribution est libre.

Les poulies, les chaînes et les courroies pour l'entraînement des arbres à cames sont libres en matériau, type et dimensions.

Les engrenages, pignons associés à l'arbre à cames sont libres en matériau.

Le parcours et le nombre de courroies et de chaînes sont libres.

Les guides et tendeurs associés à ces chaînes ou courroies sont libres également, ainsi que les couvercles de protection.

5.1.10. Soupapes :

Le matériau et la forme des soupapes sont libres, ainsi que la longueur de la tige de soupape.

Les autres dimensions caractéristiques, indiquées sur la fiche d'homologation, doivent être conservées, y compris les angles respectifs des axes de soupapes.

La levée des soupapes est libre.

Dans le cas de moteurs rotatifs, en ce qui concerne les orifices de culasse (côté intérieur du moteur), seules les dimensions qui sont portées sur la fiche d'homologation devront être respectées.

Les couplettes, les clavettes et les guides (même s'ils n'existent pas d'origine) ne sont soumis à aucune restriction. Il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts.

Le matériau des sièges est libre.

5.1.11. Culbuteurs et poussoirs :

Les culbuteurs peuvent seulement être modifiés conformément à l'article 5 "Généralités" ci-dessus.

Le diamètre des poussoirs ainsi que la forme des poussoirs et des culbuteurs sont libres, mais les culbuteurs doivent être interchangeables avec ceux d'origine.

Il est possible d'utiliser des cales d'épaisseur pour le réglage.

5.1.12. Allumage :

La (les) bobine(s) d'allumage, le condensateur, le distributeur, le rupteur et les bougies sont libres sous réserve que le système d'allumage (batterie/bobine ou magnéto) reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Le montage d'un allumage électronique, même sans rupteur mécanique, est autorisé à condition qu'aucune pièce mécanique, autre que celles mentionnées ci-dessus, ne soit modifiée ou changée, sinon le vilebrequin, le volant ou la poulie de vilebrequin pour lesquels une modification limitée aux adjonctions nécessaires sera possible.

Dans les mêmes conditions, il sera possible de changer un allumage électronique en un allumage mécanique.

Le nombre de bougies ne peut être modifié. Celui des bobines est libre.

5.1.13. Refroidissement :

Sous réserve d'être monté dans l'emplacement d'origine, le radiateur et ses fixations sont libres, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur ; le montage d'un écran de radiateur est autorisé.

Le ventilateur peut être changé librement, ainsi que son système d'entraînement, ou être retiré. Il est autorisé d'ajouter un ventilateur par fonction.

Aucune restriction ne s'applique au thermostat.

Les dimensions et le matériau de la turbine/du ventilateur sont libres, ainsi que leur nombre.
 Le montage d'un récupérateur pour l'eau de refroidissement est permis.
 Le bouchon de radiateur peut être verrouillé.
 Le vase d'expansion peut être modifié ; s'il n'existe pas d'origine, on peut en ajouter un.

5.1.14. **Lubrification :**

Radiateur, échangeur huile eau, tubulures, thermostat, carter d'huile et crépines sont libres, sans modification de carrosserie.

Le nombre de crépines est libre.

Le rapport d'entraînement et les composants internes de la pompe à huile sont libres.

Le débit peut être augmenté par rapport à l'élément d'origine.

La pression d'huile peut être augmentée en changeant le ressort de la soupape de décharge.

Le corps de la pompe à huile, son éventuel couvercle ainsi que leur position dans le carter d'huile doivent rester d'origine mais l'intérieur du corps et son éventuel couvercle peuvent être usinés.

Le montage d'un tendeur de chaîne de pompe à huile est autorisé.

L'ajout de canalisations d'huile est autorisé à l'intérieur du bloc moteur, ces canalisations d'huile pourront être utilisées afin de pulvériser de l'huile. Ces canalisations d'huile ne doivent pas avoir de fonction structurelle. Elles pourront être munies de clapets de tarage uniquement dans le cas où le bloc moteur de série en est pourvu (le nombre et le type de clapets devront être identiques à ceux de série).

Le montage d'un radiateur à huile à l'extérieur de la carrosserie n'est autorisé qu'en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues et de telle façon qu'il ne dépasse pas le périmètre général de la voiture vue d'en haut, telle que présentée sur la ligne de départ, sans modification de carrosserie.

Le montage d'un radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique.

Toute prise d'air doit avoir pour unique effet d'amener l'air nécessaire au refroidissement du radiateur, à l'exclusion de tout effet aérodynamique.

Si le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, il devra être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur.

Celui-ci aura une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée moteur inférieure ou égale à 2.000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2.000 cm³.

Ce récipient sera en matière plastique translucide ou comportera un panneau transparent.

Il est possible de monter un séparateur air/huile à l'extérieur du moteur (capacité maximale 1 litre), selon le dessin 255-3. Il ne peut y avoir de retour de l'huile du récipient récupérateur vers le moteur que par gravité.

Il est autorisé de monter un ventilateur pour le refroidissement de l'huile moteur, mais sans que cela implique d'effet aérodynamique.

Jauge d'huile

La jauge d'huile est libre mais elle doit être présente à tout moment et n'avoir aucune autre fonction. Elle peut être déplacée par rapport à sa position d'origine.

Filtre à huile

Le montage d'un filtre à huile ou d'une cartouche en état de fonctionnement est obligatoire, et tout le débit d'huile doit passer par ce filtre ou cette cartouche.

Le filtre ou la cartouche sont libres à condition qu'ils soient interchangeables avec le filtre ou la cartouche d'origine.

5.1.15. **Moteur : Suspension - Inclinaison et position :**

Les supports sont libres (sauf leur nombre) à condition que l'inclinaison et la position du moteur à l'intérieur de son compartiment ne soient pas modifiées, et que les articles 5 et 5.7.1. soient respectés.

Les supports pourront être soudés au moteur et à la carrosserie et leur position est libre.

5.1.16. **Echappement :**

Les dessins III et IV de la fiche d'homologation Groupe A/B doivent être respectés.

Le dispositif d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur, à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits dans le (ou les) pays traversé par l'épreuve, s'il s'agit d'une épreuve sur route ouverte.

La sortie de l'échappement doit s'effectuer à l'intérieur du périmètre de la voiture (voir Prescriptions Générales, article 252.3.6).

Pour les voitures de type WRC, une protection thermique efficace doit être mise en place autour de l'échappement, afin d'éviter une chaleur trop importante de l'échappement et de canaliser les éventuelles fuites vers des zones plus froides de la voiture.

5.2.3. Couple final et différentiel :

Il est autorisé de monter un différentiel à glissement limité, à condition qu'il puisse se loger dans le carter d'origine, sans aucune autre modification que celles prévues au paragraphe "Généralités" ci-dessus.

Il est également permis de bloquer le différentiel d'origine.

Le principe de lubrification d'origine du pont arrière doit être conservé. Cependant, un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture), dans les mêmes conditions que dans l'article 5.1.14.

Un radiateur d'huile et/ou une pompe de circulation d'huile pourront être installés dans le compartiment à bagages (sans modification de la coque de série) mais une cloison étanche aux liquides et aux flammes devra les séparer des occupants du véhicule.

Les supports de différentiel sont libres.

L'utilisation de différentiels de type actif, c'est à dire de tout système agissant directement sur les réglages du différentiel (précontrainte, tarages...), est interdite pour toutes les voitures à deux roues motrices.

Pour les voitures à quatre roues motrices, les différentiels et autobloquants avant et arrière devront être conformes aux points suivants :

- ***Seuls les systèmes entièrement mécaniques sont autorisés ,***
- ***Le différentiel doit être de type planétaire ou de type épicycloïdal mono étage,***
- ***L'autobloquant doit être du type à plateaux et à rampes.***

Aucun paramètre des différentiels avant et arrière ne pourra être modifié excepté à l'aide d'outils lorsque la voiture est à l'arrêt.

Pour les WRC, seule l'utilisation de différentiels avant et arrière homologués est autorisée.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales l'Article 255-5.2.3. de l'Annexe « J » 2005 est applicable.

5.2.4. Les mesures suivantes s'appliquent aux circuits hydrauliques des voitures de type WRC :

- La pression hydraulique présente dans les canalisations doit être mise à zéro immédiatement après l'arrêt du moteur.
- La pression nominale dans les canalisations ne doit jamais être supérieure à 150 bars.

5.2.5. Arbres de transmission :

Les arbres transversaux en titane sont interdits.

A partir du 01/01/2006, les arbres longitudinaux en titane sont interdits, sauf cas exceptionnel étudié par le Groupe de Travail Technique Rallye.

5.3. SUSPENSION

L'emplacement des axes de rotation des points d'ancrage de la suspension aux porte moyeux et à la coque (ou châssis) doit rester inchangé.

Dans le cas d'une suspension oléopneumatique, canalisations et robinets connectés aux sphères (partie pneumatique) sont libres.

5.3.1. Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

La distance entre un point de fixation de la suspension et un point d'ancrage de la barre ne peut être supérieure à 100 mm, sauf s'il s'agit d'une barre transversale homologuée avec l'arceau et sauf dans le cas d'une barre supérieure fixée à une suspension Mac Pherson ou similaire.

Dans ce dernier cas, la distance maximale entre un point d'ancrage de la barre et le point d'articulation supérieur sera de 150 mm (dessins 255-4 et 255-2).

En dehors de ces points, cette barre ne doit pas posséder d'ancrage sur la coque ou les éléments mécaniques.

5.3.2. Le renforcement, par adjonction de matière, des points d'ancrage et du train roulant est autorisé mais il est interdit de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.**5.3.3. Barre anti-roulis :**

Les barres anti-roulis homologuées par le constructeur peuvent être remplacées ou supprimées, à condition que leurs points de fixation au châssis demeurent inchangés.

5.2.3. Couple final et différentiel :

Il est autorisé de monter un différentiel à glissement limité, à condition qu'il puisse se loger dans le carter d'origine, sans aucune autre modification que celles prévues au paragraphe "Généralités" ci-dessus.

Il est également permis de bloquer le différentiel d'origine.

Le principe de lubrification d'origine du pont arrière doit être conservé. Cependant, un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture), dans les mêmes conditions que dans l'article 5.1.14.

Un radiateur d'huile et/ou une pompe de circulation d'huile pourront être installés dans le compartiment à bagages (sans modification de la coque de série) mais une cloison étanche aux liquides et aux flammes devra les séparer des occupants du véhicule.

Les supports de différentiel sont libres.

L'utilisation de différentiels de type actif, c'est à dire de tout système agissant directement sur les réglages du différentiel (précontrainte, tarages...), est interdite pour toutes les voitures à deux roues motrices.

Pour les voitures à quatre roues motrices, les différentiels et autobloquants avant et arrière devront être conformes aux points suivants :

- *Seuls les systèmes entièrement mécaniques sont autorisés ,*
- *Le différentiel doit être de type planétaire ou de type épicycloïdal mono étage,*
- *L'autobloquant doit être du type à plateaux et à rampes.*

Aucun paramètre des différentiels avant et arrière ne pourra être modifié excepté à l'aide d'outils lorsque la voiture est à l'arrêt.

Pour les WRC, seule l'utilisation de différentiels avant et arrière homologués est autorisée.

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales l'Article 255-5.2.3. de l'Annexe « J » 2005 est applicable.

5.2.4. Les mesures suivantes s'appliquent aux circuits hydrauliques des voitures de type WRC :

- La pression hydraulique présente dans les canalisations doit être mise à zéro immédiatement après l'arrêt du moteur.
- La pression nominale dans les canalisations ne doit jamais être supérieure à 150 bars.

5.2.5. Arbres de transmission :

Les arbres transversaux en titane sont interdits.

A partir du 01/01/2006, les arbres longitudinaux en titane sont interdits, sauf cas exceptionnel étudié par le Groupe de Travail Technique Rallye.

5.3. SUSPENSION

L'emplacement des axes de rotation des points d'ancrage de la suspension aux porte moyeux et à la coque (ou châssis) doit rester inchangé.

Dans le cas d'une suspension oléopneumatique, canalisations et robinets connectés aux sphères (partie pneumatique) sont libres.

5.3.1. Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

La distance entre un point de fixation de la suspension et un point d'ancrage de la barre ne peut être supérieure à 100 mm, sauf s'il s'agit d'une barre transversale homologuée avec l'arceau et sauf dans le cas d'une barre supérieure fixée à une suspension Mac Pherson ou similaire.

Dans ce dernier cas, la distance maximale entre un point d'ancrage de la barre et le point d'articulation supérieur sera de 150 mm (dessins 255-4 et 255-2).

En dehors de ces points, cette barre ne doit pas posséder d'ancrage sur la coque ou les éléments mécaniques.

5.3.2. Le renforcement, par adjonction de matière, des points d'ancrage et du train roulant est autorisé mais il est interdit de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.**5.3.3. Barre anti-roulis :**

Les barres anti-roulis homologuées par le constructeur peuvent être remplacées ou supprimées, à condition que leurs points de fixation au châssis demeurent inchangés.

Ces points d'ancrage peuvent être utilisés pour la fixation de barres anti-rapprochement et anti-écartement.

- **Seuls les systèmes de barre anti-roulis fonctionnant mécaniquement sont autorisés.**
- **La raideur anti-roulis ne peut être ajustée que directement par le pilote, au moyen d'un système exclusivement mécanique sans alimentation externe.**
- **Toute connexion entre les amortisseurs est interdite.**
- **Toute connexion entre les barres anti-roulis avant et arrière est interdite.**
- **Les barres anti-roulis en alliage de titane sont interdites.**

5.3.4. Les articulations peuvent être d'un matériau différent de celui d'origine.

Les points d'attache de la suspension sur la coque ou sur le châssis peuvent être changés :

- par utilisation d'une articulation "Uniball" ; le bras d'origine peut être coupé et un nouveau siège pour l'"Uniball" peut être soudé. Des entretoises seront utilisées à côté de l'"Uniball" même.
- par utilisation d'une vis de diamètre supérieur ;
- par renforcement du point d'ancrage par adjonction de matériau dans la limite de 100 mm par rapport au point d'ancrage.

La position du centre de l'articulation ne peut être changée (voir dessin 255-5).

5.3.5. Les dimensions des ressorts sont libres, mais non le type et le matériau (qui doit être du matériau ferreux - ie 80% de fer).

Les plates-formes des ressorts peuvent être rendues réglables ou ajustables, y compris par adjonction de matière.

Un ressort hélicoïdal peut être changé pour deux ressorts ou plus du même type, concentriques ou en série, à condition qu'ils puissent être installés sans modification autre que celles spécifiées dans cet article.

5.3.6. Amortisseurs :

La marque est libre, mais pas le nombre, le type (télescopique, à bras, etc.), le principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.), ni les supports.

La vérification du principe de fonctionnement des amortisseurs sera effectuée de la façon suivante :

Une fois les ressorts et/ou les barres de torsion démontés, le véhicule doit s'affaisser jusqu'aux butées de fin de course en moins de 5 minutes.

Les amortisseurs à gaz seront considérés à l'égard de leur principe de fonctionnement comme des amortisseurs hydrauliques.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension de type MacPherson, ou d'une suspension fonctionnant d'une façon identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine, hormis l'élément amortisseur et la coupelle de ressort.

Si les amortisseurs possèdent des réserves de fluide séparées et qu'elles se trouvent dans l'habitacle, ou dans le coffre si celui-ci n'est pas séparé de l'habitacle, elles doivent être fixées solidement et recouvertes d'une protection.

Un limiteur de débattement peut être ajouté.

Un seul câble par roue est autorisé et sa seule fonction doit être de limiter la course de la roue lorsque l'amortisseur est en position de détente.

Toute servocommande activant un circuit de puissance agissant directement ou indirectement sur les éléments de suspensions sont interdite.

Un système permettant de modifier le tarage des amortisseurs électroniquement est autorisé.

Tout système de contrôle électronique des amortisseurs est interdit.

5.3.7. Porte moyeux

Les porte moyeux en titane sont interdits, sauf cas exceptionnel étudié par le Groupe de Travail Technique Rallye.

5.4. ROUES ET PNEUMATIQUES

Les roues complètes sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue complète, située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous.

L'utilisation de pneumatiques destinés aux motocyclettes est interdite.

En aucun cas, la largeur de l'assemblage jante pneu ne doit excéder les valeurs suivantes, fonctions de la cylindrée de la voiture :

En rallye :

Jusqu'à			1000 cm ³ :	7"
de plus de	1000 cm ³	à	1150 cm ³ :	7"
de plus de	1150 cm ³	à	1400 cm ³ :	8"
de plus de	1400 cm ³	à	1600 cm ³ :	8"
de plus de	1600 cm ³	à	2000 cm ³ :	9"
de plus de	2000 cm ³	à	2500 cm ³ :	9"
de plus de	2500 cm ³	à	3000 cm ³ :	9"
de plus de	3000 cm ³	à	3500 cm ³ :	9"
de plus de	3500 cm ³	à	4000 cm ³ :	9"
de plus de	4000 cm ³	à	4500 cm ³ :	9"
de plus de	4500 cm ³	à	5000 cm ³ :	9"
de plus de	5000 cm ³	à	5500 cm ³ :	9"
Plus de	5500 cm ³			9"

NOTE FRANCE

En rallye : - groupe FA : uniquement pour les voitures turbo de plus de 3 litres dont la fin d'admission en FA est antérieure ou égale au 31.12.2004 : la valeur est 10". (Exemple : A.5323 - Sierra RS Cosworth).

Pour les autres épreuves :

Jusqu'à			1000 cm ³ :	7"
de plus de	1000 cm ³	à	1150 cm ³ :	7"
de plus de	1150 cm ³	à	1400 cm ³ :	8"
de plus de	1400 cm ³	à	1600 cm ³ :	8"
de plus de	1600 cm ³	à	2000 cm ³ :	9"
de plus de	2000 cm ³	à	2500 cm ³ :	9"
de plus de	2500 cm ³	à	3000 cm ³ :	9"
de plus de	3000 cm ³	à	3500 cm ³ :	10"
de plus de	3500 cm ³	à	4000 cm ³ :	10"
de plus de	4000 cm ³	à	4500 cm ³ :	11"
de plus de	4500 cm ³	à	5000 cm ³ :	11"
Plus de	5000 cm ³			12"

Pour les World Rally Car et les Kit Car, le diamètre de la jante est libre mais ne doit pas dépasser 18".

Pour les autres, le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2" de la dimension d'origine. Cependant, le diamètre de la jante ne devra pas dépasser 18".

De plus, pour toutes les voitures et pour les épreuves sur terre uniquement, les dimensions des roues sont limitées de la façon suivante :

- Si la largeur de la roue est inférieure ou égale à 6", son diamètre maximal est limité à 16".
- Si la largeur de la roue est supérieure à 6", son diamètre maximal est limité à 15".

En rallye, le diamètre maximum des roues complètes est de 650 mm, non compris les clous en cas d'utilisation de pneus cloutés.

Il n'est pas nécessaire que toutes les roues soient du même diamètre.

En rallye seulement :

Le magnésium forgé est interdit pour les roues dont le diamètre est inférieur à 18".

Pour les roues de 8 x 18", le magnésium forgé ainsi qu'un poids inférieur à 7.8 kg sont interdits.

En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité doit être en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue.

Ces ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

5.5 SYSTEME DE FREINAGE

Le système de freinage est libre à condition :

- de comprendre au moins deux circuits indépendants commandés par la même pédale (entre la pédale de freins et les étriers, les deux circuits doivent être identifiables séparément, sans interconnexion autre que le dispositif mécanique de répartition).

- qu'aucun dispositif ou "système" ne soit monté entre le maître-cylindre et les étriers. Les capteurs de prise de données, les contacteurs de feux rouges arrière, les limiteurs mécaniques avant et arrière ou les freins à main actionnés directement par le pilote ne sont pas considérés comme des "systèmes".

NOTE FRANCE

Dans les épreuves Nationales, l'Article 255-5.5. de l'Annexe « J » 2005 est applicable.

- 5.5.1. Garniture de freins :**
Le matériau et le mode de fixation (riveté ou collé) sont libres à condition que les dimensions des garnitures soient conservées.
- 5.5.2. Servofreins, régulateurs de force de freinage, dispositifs antiblocage (limiteur de pression) :**
Les servofreins peuvent être déconnectés et enlevés ; les régulateurs de force de freinage et les dispositifs antiblocage peuvent être déconnectés, mais non enlevés. Le dispositif de réglage est libre. Les régulateurs de freinage ne doivent pas être déplacés du compartiment où ils se trouvent d'origine (habitacle, compartiment moteur, extérieur, etc.).
- 5.5.3. Refroidissement des freins :**
Il est permis d'enlever ou de modifier les tôles de protection des freins, mais sans adjonction de matière.
Une seule canalisation flexible pour amener l'air aux freins de chaque roue est permise, mais sa section intérieure doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 10 cm de diamètre.
Cette canalisation peut être double mais dans ce cas la section intérieure de chaque canalisation doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 7 cm de diamètre.
Les canalisations d'air ne peuvent dépasser du périmètre de la voiture vue du dessus.
- 5.5.4. Disques de freins :**
La seule opération permise est la rectification.
Un dispositif raclant la boue déposée sur les disques et / ou les roues peut être ajouté.
- 5.5.5.** Le dispositif de frein à main peut être démonté, mais uniquement pour les courses sur parcours fermé (circuit, courses de côte, slaloms).
- 5.5.6. Circuit hydraulique :**
Il est autorisé de changer les tuyauteries hydrauliques pour des canalisations de qualité aéronautique. Les réservoirs de liquide de frein peuvent être fixés dans l'habitacle. Dans ce cas, ils doivent être fixés solidement et recouverts d'une protection étanche aux liquides et aux flammes.
- 5.5.7. Etriers de freins :**
Seuls les étriers de frein homologués en Groupe A peuvent être utilisés.
Un seul étrier est autorisé sur chaque roue. La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire.
- 5.6 DIRECTION**
Il est permis de déconnecter un système de direction assistée.
- 5.6.1.** Tout système de direction permettant de réaligner plus de deux roues est interdit.
- 5.6.2.** Les systèmes de direction assistée ne peuvent pas être contrôlés électroniquement.
Aucun de ces systèmes ne peut avoir une fonction autre que celle de réduire l'effort physique requis pour diriger la voiture.
Dans le cas où le véhicule de série est équipé d'un système de direction assistée contrôlée électroniquement :
- si ce type de système est conservé, aucun élément du système ne peut être modifié, mais le boîtier électronique peut être reprogrammé.
- il est possible d'utiliser un nouveau système de direction assistée à condition que celui-ci ne soit pas contrôlé électroniquement et qu'il soit homologué.
- 5.7 CARROSSERIE - CHASSIS**
- 5.7.1. Allègements et renforts :**
Les renforts des parties suspendues du châssis et de la carrosserie sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

Les renforts par matériaux composites sont autorisés selon cet article, et quelle que soit leur épaisseur, selon le dessin 255-8.

Du matériau d'insonorisation peut être enlevé sous le plancher de la voiture, dans le compartiment moteur, dans le coffre à bagages et dans les passages de roues.

Les supports non utilisés (ex : roue de secours) situés sur le châssis/la carrosserie peuvent être supprimés, sauf s'ils sont des supports pour des parties mécaniques, qui ne peuvent être déplacées ou retirées.

Il est possible de fermer les trous dans l'habitacle, les coffres moteur et bagage, et dans les ailes.

La fermeture peut être réalisée par de la tôle métallique ou des matériaux plastique. Elle peut être soudée, collée ou rivetée.

Les autres trous de la carrosserie peuvent être fermés par du ruban adhésif uniquement.

5.7.2. Extérieur :

5.7.2.1. Pare-chocs :

Les "bananes" peuvent être enlevées.

5.7.2.2. Couvre-roues et enjoliveurs de roues :

Les couvre-roues peuvent être enlevés. Les enjoliveurs doivent être enlevés.

5.7.2.3. Essuie-glaces :

Moteur, emplacement, balais et mécanisme sont libres, mais au moins un essuie-glace doit être prévu sur le pare-brise.

Il est permis de démonter le dispositif lave phares.

La capacité du réservoir de lave-glace est libre, et le réservoir peut être déplacé dans l'habitacle selon l'Article 252.7.3, dans le coffre ou dans le compartiment moteur.

5.7.2.4. La suppression des baguettes décoratives extérieures est autorisée, c'est à dire celle de toute partie suivant le contour extérieur de la carrosserie, et d'une hauteur inférieure à 25 mm.

5.7.2.5. Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place ; on peut en augmenter le nombre.

5.7.2.6. Il est autorisé de monter des protège phares, destinés exclusivement à couvrir le verre des phares sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

5.7.2.7. Compte tenu des règlements de police différents dans les divers pays, l'emplacement et le type des plaques d'immatriculation peuvent être librement choisis.

5.7.2.8. La suppression des supports des plaques d'immatriculation est autorisée, mais pas celle de leur système d'éclairage.

5.7.2.9. Des fixations supplémentaires de sécurité pour le pare-brise et les vitres latérales peuvent être montées, à condition de ne pas améliorer les qualités aérodynamiques de la voiture.

Seuls les pare-brise de série et les pare-brise homologués en variante-option dont le poids est supérieur à 9.2 kg peuvent être utilisés.

5.7.2.10. Le montage de protections inférieures n'est autorisé qu'en rallye, à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoir, transmission, échappement, bonbonnes d'extincteur. Seulement en avant de l'axe des roues avant, ces protections inférieures peuvent s'étendre à toute la largeur de la partie inférieure du bouclier avant.

5.7.2.11. Il est autorisé de rabattre les bords de tôle d'acier ou de réduire les bords de plastique des ailes et des pare-chocs lorsqu'ils font saillie à l'intérieur du logement des roues.

Les pièces d'insonorisation en plastique peuvent être retirées de l'intérieur des passages de roues.

Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium ou en plastique, de même forme.

La fixation des ailes par soudure pourra être modifiée pour une fixation par boulons / vis.

5.7.2.12. Il est permis d'utiliser des crics pneumatiques démontables, mais sans la bouteille d'air comprimé à bord (circuits seulement).

5.7.2.13. Les "jupes" sont interdites.

Tout dispositif ou construction, non homologué, et qui est conçu de façon à combler complètement ou partiellement l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

Aucune protection autorisée par l'article 255.5.7.2.10 ne pourra jouer un rôle dans l'aérodynamique de la voiture.

5.7.2.14. Les charnières de portes ne peuvent pas être modifiées.

Les charnières et/ou articulations de capot avant, de couvercle de coffre, de hayon arrière, sont libres, mais il n'est pas possible de changer leurs emplacements, d'en ajouter et de changer leurs fonctions.

5.7.3. Habitacle :

5.7.3.1. Sièges :

Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine.

La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appui-tête, et si l'appui-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.

Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges arrière.

5.7.3.2. Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges arrière enlevés, une cloison résistant au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir.

Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurale de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir.

Pour les voitures à deux volumes homologuées à partir du 01.01.98 avec un réservoir installé dans le compartiment à bagages, un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides devra entourer le réservoir et ses orifices de remplissage.

Pour les voitures à trois volumes, homologuées à partir du 01.01.98, une cloison résistante au feu, étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir.

Cependant, il est conseillé de remplacer cette cloison étanche par un caisson étanche comme pour les voitures à deux volumes.

5.7.3.3. Tableau de bord :

Les garnitures situées en dessous de celui-ci et n'en faisant pas partie peuvent être enlevées.

Il est permis de retirer la partie de la console centrale qui ne contient ni le chauffage, ni les instruments (selon dessin 255-7).

5.7.3.4. Portières - Garnitures latérales :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation des portières, à condition que leur aspect n'en soit pas modifié.

Dans le cas d'une voiture à deux portes, les garnitures situées sous les vitres latérales arrière pourront également être enlevées mais devront être remplacées par des panneaux en matériau composite.

a) Il est permis d'enlever la garniture de la porte ainsi que la barre de protection latérale dans le but d'installer un panneau de protection latéral constitué de matériau composite.

La configuration minimale de ce panneau devra être conforme au dessin 255-14.

b) Dans le cas où la structure originelle des portes n'a pas été modifiée (suppression même partielle des tubes ou renforts), les panneaux de portes peuvent être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimale de 0,5 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1 mm ou un autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2 mm.

La hauteur minimale de ce panneau devra s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

Il est permis de remplacer un lève-glace électrique par un lève-glace manuel.

5.7.3.5. Plancher :

Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

5.7.3.6. Autres matériaux d'insonorisation et garnitures :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures, exceptés ceux mentionnés aux articles 5.7.3.4 (Portières) et 5.7.3.3 (Tableau de bord).

5.7.3.7. Système de chauffage :

L'appareil de chauffage d'origine peut être supprimé mais un système de désembuage électrique ou similaire doit être conservé.

5.7.3.8. Dispositif de climatisation :

Peut être ajouté ou enlevé, mais le chauffage doit être assuré.

5.7.3.9. Volant de direction :

Libre ; il est permis d'en enlever le dispositif antivol.

Le mécanisme de déverrouillage rapide doit consister en un flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et installé sur la colonne de direction derrière le volant.

Le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur le flasque suivant l'axe du volant.

5.7.3.10. Le montage d'une armature de sécurité est autorisé (voir article 253.8).

5.7.3.11. Il est permis de démonter la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.

5.7.3.12. Canalisations d'air :

Le passage des canalisations d'air n'est permis que dans la mesure où il est destiné à la ventilation de l'habitacle.

5.7.4. Accessoires additionnels :

Sont autorisés sans restriction, tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, radio, etc.).

Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route.

Le rôle de toutes les commandes doit rester celui prévu par le constructeur.

Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

Toute prise de vitesse ne peut être effectuée qu'avec des capteurs à effet hall ou inductifs fonctionnant avec une roue dentée.

Est permis ce qui suit :

1) Le vitrage d'origine du véhicule homologué peut être modifié mais doit être homologué par la FIA et faire l'objet d'une fiche d'homologation.

2) Des instruments de mesure, compteurs, etc. peuvent être installés ou remplacés, avec des fonctions éventuellement différentes.

Pareille installation ne doit pas entraîner de risques.

Toutefois, le compteur de vitesse ne pourra pas être retiré si le règlement particulier de l'épreuve l'en empêche.

3) L'avertisseur peut être changé et/ou il peut être ajouté un avertisseur supplémentaire à la portée du passager.

Sur route fermée, l'avertisseur n'est pas obligatoire.

4) Les interrupteurs électriques et les commandes fixées sur la colonne de direction peuvent être changés librement, en ce qui concerne leur destination, leur position ou leur nombre dans le cas d'accessoires supplémentaires.

5) Le mécanisme du levier de frein de stationnement peut être changé de façon à obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").

6) La (les) roue(s) de secours n'est (ne sont) pas obligatoire(s).

Toutefois, s'il y en a, elles doivent être solidement fixées, ne pas être installées dans l'espace réservé au conducteur et au passager avant (si celui-ci est à bord) et ne pas entraîner de modification dans l'aspect extérieur de la carrosserie.

7) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires dans la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières pour autant qu'elles s'appliquent sur les panneaux d'origine.

8) Des plaques de matériau isolant peuvent être montées contre les cloisons existantes, afin de protéger les passagers du feu.

9) Il est permis de changer les articulations du système de commande de la boîte de vitesses.

5.8. SYSTEME ÉLECTRIQUE

5.8.1. La tension nominale du système électrique, y compris celle du circuit d'alimentation de l'allumage, doit être maintenue.

5.8.2. Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles au circuit électrique, d'allonger ou d'ajouter des câbles électriques.
Les câbles électriques et leurs gaines sont libres.

5.8.3. Batterie :

La marque et la capacité de la (des) batterie(s) sont libres. Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

Le nombre de batteries prévues par le constructeur doit être maintenu.

Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 10 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

Une batterie humide devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation. Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant.

Dans ce cas, et si il s'agit d'une batterie humide, la boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors de l'habitacle (voir dessins 255-10 et 255-11).

Dans le cas où la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle devra être protégée électriquement par un couvercle la recouvrant complètement.

5.8.4. Générateur et régulateur de tension :

Libres, mais le système d'entraînement du générateur ne doit pas être modifié.

Le générateur de tension et le régulateur de tension peuvent être déplacés mais doivent rester dans leur emplacement d'origine (compartiment moteur etc...)

5.8.5. Eclairage - Signalisation :

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la Circulation Routière.

Compte tenu de cette remarque, il est permis de modifier l'emplacement des feux de signalisation et de position, mais les orifices originaux doivent être obstrués.

La marque des appareils d'éclairage est libre.

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal, doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement, à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré.

Les phares d'origine peuvent être remplacés par d'autres présentant les mêmes fonctions d'éclairage, s'il n'y a pas de découpe de carrosserie et si l'orifice original se trouve totalement obturé.

Il est permis de modifier le système de commande des phares escamotables, ainsi que sa source d'énergie.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules.

Les phares supplémentaires sont autorisés à condition que le nombre total de tous les phares équipant la voiture n'excède pas 8 (non compris les lanternes ou feux de position) et à condition que ce total soit pair.

Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares.

Les phares d'origine peuvent être rendus inopérants, et peuvent être couverts par du ruban adhésif.

Il sera permis de remplacer un phare rectangulaire par deux circulaires, ou vice-versa, montés sur un support aux dimensions de l'orifice et l'obturant complètement.

Le montage d'un phare de recul est autorisé, au besoin par encastrement dans la carrosserie, à condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesses est sur la position "marche arrière" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Si un nouveau support de plaque d'immatriculation est prévu avec éclairage, le système original (support et éclairage) peut être retiré.

En dehors des rallyes, l'éclairage de plaque n'est pas obligatoire.

Le règlement particulier d'une épreuve pourra apporter des dérogations aux prescriptions ci-dessus.

5.9. RESERVOIRS DE CARBURANT

5.9.1. La capacité totale des réservoirs de carburant ne doit pas excéder les limites suivantes, en fonction de la cylindrée du moteur :

jusqu'à		700 cm ³ :	60 l
de plus de	700 cm ³	à 1000 cm ³ :	70 l
de plus de	1000 cm ³	à 1400 cm ³ :	80 l
de plus de	1400 cm ³	à 1600 cm ³ :	90 l
de plus de	1600 cm ³	à 2000 cm ³ :	100 l
de plus de	2000 cm ³	à 2500 cm ³ :	110 l
plus de	2500 cm ³ :		120 l

En rallye uniquement, et pour une cylindrée supérieure à 1400 cm³, la capacité est limitée à 95 l.

5.9.2. Le réservoir peut être remplacé par un réservoir de sécurité homologué par la FIA (spécification FT3 1999, FT3.5 ou FT5), ou un autre homologué par le constructeur de la voiture.

Dans ce cas, le nombre de réservoirs est libre et ils devront être placés à l'intérieur du compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

Les réservoirs collecteurs d'une capacité inférieure à 1 litre sont de construction libre.

On peut également combiner les différents réservoirs homologués (y compris le réservoir standard) et des réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5, dans la mesure où le total de leurs capacités n'excède pas les limites déterminées par l'article 5.9.1.

L'emplacement du réservoir d'origine ne peut être modifié que pour les voitures dont le réservoir a été placé par le constructeur à l'intérieur de l'habitacle ou à proximité des occupants.

Dans ce cas, il sera permis soit de monter une protection étanche entre le réservoir et les occupants de la voiture, soit de le placer dans le coffre à bagages et, si besoin est, de modifier ses accessoires annexes (orifices de remplissage, pompe à essence, tubulure d'écoulement).

En tous cas, ces déplacements de réservoirs ne peuvent donner lieu à d'autres allègements ou renforts que ceux prévus par l'article 5.7.1, mais l'ouverture laissée par la suppression du réservoir d'origine peut être obturée par un panneau.

Il est possible de monter un radiateur dans le circuit de carburant (capacité maximale un litre).

5.9.3. L'utilisation d'un réservoir de carburant de capacité accrue pourra être autorisée par une ASN avec accord de la FIA pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales (parcours en pays désertique ou tropical par exemple)

ARTICLE 6. RESTRICTIONS POUR LES VOITURES HOMOLOGUEES EN VARIANTE KIT SUPER 1600

6.1. DEFINITION

Une variante kit Super 1600 (VK-S1600) est une variante d'un modèle de voiture déterminée, homologuée au préalable en Groupe A et doit donc être constituée comme un véhicule de Groupe A.

Les véhicules admis sont des modèles deux roues motrices de type traction, jusqu'à 1.6 litres de cylindrée en variante kit, atmosphériques.

Les éléments homologués dans la fiche "Variante Kit Super 1600" (VK-S1600) doivent être utilisés dans leur totalité et ne doivent pas être modifiés.

6.2. POIDS

Le poids minimum est de 1000 kg dans les conditions de l'article 4.3 (et avec une seule roue de secours).

Le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 4.3 et avec une seule roue de secours) avec l'équipage (pilote + copilote) est de 1150 kg.

Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans la voiture, la seconde roue de secours devra être retirée avant la pesée.

6.3. RESTRICTIONS**6.3.1. Moteur :****a) Rapport volumétrique :**

Le taux de compression maximal est de 13/1.

A tout moment, le taux de compression doit être inférieur ou égal à cette valeur.

La surface du piston pourra être usinée dans le seul but d'ajuster le taux de compression.

b) Tout système de pulvérisation d'eau est interdit.**c) Les systèmes de distribution variables sont interdits (loi de levée et levée de soupapes).****d) Les collecteurs d'admission et d'échappement à géométrie variable sont interdits.**

Si le véhicule de série en est équipé, il doit être désactivés.

Les collecteurs d'admission et d'échappement doivent être homologués.

L'épaisseur des tubes de la ligne d'échappement doit être supérieure ou égale à 0.9 mm, mesurée au niveau des parties non cintrées.

e) Le régime moteur est limité à 9000 tr/min.**6.3.2. Transmission :****a) Embrayage**

Le diamètre minimum de l'embrayage est de 184 mm.

Le ou les disques de friction ne doivent pas être constitués de carbone.

b) Boîte de vitesse

Une seule boîte de vitesse peut être homologuée. Elle doit comporter au maximum 6 rapports et 1 marche arrière.

Un seul jeu de 6 rapports + 1 marche arrière ainsi que 3 rapports de ponts peuvent être homologués.

Le carter doit impérativement être fabriqué en alliage d'aluminium.

Le poids minimum de la boîte de vitesse complète (boîte de vitesse complète avec différentiel monté, sans supports, sans huile, sans embrayage, sans commande externe, sans demi arbres) est de 35 kg.

c) Différentiel

Un différentiel à glissement limité de type mécanique à disques doit être homologué et celui-ci sera le seul différentiel utilisable.

Cela signifie qu'aucun autre différentiel ne pourra être ajouté.

Par différentiel à glissement limité mécanique, on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Tout différentiel à gestion électronique est interdit.

Le nombre et le type de disques sont libres.

6.3.3. Suspension :**a) Barre anti-roulis**

Les barres anti-roulis ajustables du cockpit sont interdites.

b) Amortisseurs

Ils doivent être homologués et un seul amortisseur par roue est autorisé.

Le système de refroidissement par eau doit être celui homologué.

6.3.4. Roues et pneumatiques :

Les jantes doivent obligatoirement être construites en aluminium coulé.

a) Pour les Rallyes sur terre, seules les jantes de 6" x 15" sont autorisées.

Pour les Rallyes sur asphalte, seules les jantes de 7" x 17" sont autorisées.

b) L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

6.3.5. Système de freinage :

Les seuls disques et étriers de freins utilisables sont ceux figurants dans la Variante Kit Super 1600.
Le diamètre maximum des disques de freins avant est de 300mm pour les rallyes sur terre et de 355mm pour les rallyes sur asphalte.
Le diamètre maximum des disques de freins arrière est de 300mm.

- 6.3.6.** Tout système électronique d'aide au pilotage (ainsi que ses capteurs) est interdit (ABS/ASR/EPS...). Seul un système de coupure de l'allumage et/ou de l'injection moteur pour le changement de rapport de la boîte de vitesses est autorisé. Ce système doit être homologué.
Les seuls capteurs autorisés pour l'acquisition de données sont les capteurs homologués dans la fiche d'extension VK-S1600. Tout autre capteur est interdit.
Toutefois, il est permis d'ajouter un seul et unique capteur de vitesse sur l'une des roues motrices. En aucun cas, l'information fournie par ce capteur ne devra entrer dans le boîtier électronique ou dans le boîtier d'acquisition de données.
La transmission des données par radio et/ou télémétrie est interdite.

6.3.7. Carrosserie :

- a) Toute nouvelle voiture homologuée en «Variante Kit Super 1600» (VK S1600) ne pourra avoir une largeur supérieure à 1805 mm.
b) Le Dispositif aérodynamique arrière (à l'exception des supports) doit être construit en fibre de verre.

6.3.8. Matériau :

- a) L'utilisation de titane et de magnésium est interdite sauf s'il s'agit de pièces montées sur le modèle (de série) dont est issue l'extension VK-S1600.
Le titane est uniquement autorisé pour les raccords rapides du circuit de freinage.
b) L'utilisation de carbone ou de kevlar est autorisée à la condition qu'une seule couche de tissus soit utilisée et soit apposée sur la face visible de la pièce.

6.3.9. Arceau de sécurité :

L'arceau de sécurité doit être homologué par la FIA.
Un seul arceau de sécurité peut être utilisé avec la Variante Kit Super 1600 (VK-S1600) et celui-ci doit être mentionné en information complémentaire de l'extension VK-S1600.
Les spécifications du tube utilisé pour l'arceau principal doivent être au minimum : diamètre 45mm, épaisseur 2.5 mm et résistance à la traction 50 daN/mm².

6.3.10. Réservoirs de carburant :

Les réservoirs d'essence doivent provenir d'un constructeur agréé par la FIA (spécification minimale FIA FT3 1999).
Ces réservoirs doivent être homologués.

ARTICLE 7. RESTRICTIONS POUR LES VOITURES HOMOLOGUEES EN VARIANTE WORLD RALLY CAR 2

7.1. DEFINITION

Une variante World Rally Car 2 (WR2) est une variante d'un modèle de voiture déterminée, homologuée au préalable en Groupe A et doit donc être constituée comme un véhicule de Groupe A.
Tous les éléments homologués dans la fiche "World Rally Car 2" (WR2) doivent être utilisés dans leur totalité et ne doivent pas être modifiés.

7.2. POIDS

Le poids minimum est de 1280 kg dans les conditions de l'Article 4.3.
Le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 4.3) avec l'équipage (pilote + copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote) est : 1430 kg.

7.3. RESTRICTIONS**7.3.1. Moteur :**

La cylindrée nominale de la version "World Rally Car 2" (WR2) est d'au plus 2 litres.

a) Collecteurs d'admission :

Dans le cas d'une admission mono-papillon ou multi-papillons, la liaison entre la pédale d'accélérateur et le(s) papillon(s) devra être purement mécanique (les systèmes hydrauliques et/ou électroniques sont interdits).

b) Les collecteurs d'admission et d'échappement à géométrie variable sont interdits.

Si le véhicule de série en est équipé, ils doivent être désactivés.

Les collecteurs d'admission et d'échappement doivent être homologués.

c) Distribution (loi de levée et levée de soupape) :

Les systèmes de distribution variable sont interdits.

d) Injection d'eau et pulvérisation d'eau :

Tout système de pulvérisation d'eau sur l'intercooler est interdit.

Tout système d'injection d'eau dans le collecteur d'admission et/ou l'intercooler est interdit.

e) Refroidissement :

L'emplacement du radiateur peut être modifié, s'il reste dans sa position d'origine par rapport au moteur (par exemple en avant du moteur).

f) Lubrification :

La lubrification par carter sec est interdite.

La pompe à huile doit être mono-étage et l'orifice d'aspiration ainsi que la crépine de la pompe à huile doivent être fixés en dessous de l'axe du vilebrequin lorsque le moteur est dans sa position de montage dans la voiture.

L'ajout de tubulures d'huile avec clapets de tarage pour le refroidissement des pistons est autorisé.

g) Démarreur, alternateur :

Le générateur / l'alternateur et le démarreur sont libres, sous réserve qu'ils restent à l'intérieur du compartiment moteur et conservent leur système d'entraînement d'origine.

h) Pot d'échappement catalytique :

Le pot catalytique est obligatoire.

i) Echappement :

Pour les voitures de type WRC2, une protection thermique efficace doit être mise en place autour de l'échappement, afin d'éviter une chaleur trop importante de l'échappement et de canaliser les éventuelles fuites vers des zones plus froides de la voiture.

7.3.2. Transmission :

Les mesures suivantes s'appliquent aux circuits hydrauliques des voitures de type WRC2 :

- La pression hydraulique présente dans les canalisations doit être mise à zéro immédiatement après l'arrêt du moteur.
- La pression nominale dans les canalisations ne doit jamais être supérieure à 150 bars.

a) Embrayage :

Il doit être homologué.

Les systèmes de types « pilotés » sont autorisés.

b) Boîte de vitesse et couples finaux :

Seuls les carters et les rapports homologués dans l'extension de type WR2 peuvent être utilisés.

c) Commande de boîte de vitesses :

Elle doit être homologuée. La liaison entre le levier de vitesse et la boîte de vitesse doit être purement mécanique. Les boîtes de vitesses semi-automatiques ou automatiques à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdites.

d) Différentiels avant et arrière :

Seuls les différentiels et les carters homologués peuvent être utilisés.

Tout différentiel à gestion électronique est interdit. Le nombre et le type de disques sont libres.

e) Différentiel central :
Seuls le différentiel et le carter homologués peuvent être utilisés.

f) Arbres de transmission :
Les arbres de transmission en titane sont interdits.

7.3.3. Suspension :

a) Barre anti-roulis :
Les barres anti-roulis ajustables du cockpit sont interdites.
Les barres anti-roulis doivent être de type purement mécanique (aucun élément de type hydraulique ne peut être connecté à la barre anti-roulis ou à l'un de ses composants)

b) Berceau avant et berceau arrière :
Seuls les berceaux homologués peuvent être utilisés.

c) Porte moyeu :
Seuls les porte moyeux homologués peuvent être utilisés.

d) Triangles :
Seuls les triangles homologués peuvent être utilisés.

7.3.4. Roues et pneumatiques :

Diamètre maximum de la roue complète : 650 mm.
Largeur maximum de la roue complète : 9 pouces.
Diamètre des jantes libre.

7.3.5. Système de freinage :

Les seuls disques et étriers de freins utilisables sont ceux figurant dans la Variante World Rally Car 2 (WR2).
Les systèmes de refroidissement par eau sont interdits.

7.3.6. Tout système électronique d'aide au pilotage (ainsi que ses capteurs) est interdit (ABS / ASR / EPS...). Seul un système de coupure de l'allumage et/ou de l'injection moteur pour le changement de rapport de la boîte de vitesses est autorisé. Ce système doit être homologué.
Les seuls capteurs autorisés pour l'acquisition de données sont les capteurs homologués dans la fiche d'extension WR2. Tout autre capteur est interdit.
Toutefois, il est permis d'ajouter un seul et unique capteur de vitesse sur l'une des roues motrices. En aucun cas, l'information fournie par ce capteur ne devra entrer dans le boîtier électronique ou dans le boîtier d'acquisition de données.
La transmission des données par radio et/ou télémétrie est interdite.

7.3.7. Carrosserie :

Tous les éléments de carrosserie homologués en variante World Rally Car 2 (WR2) doivent être utilisés sans aucune modification.

a) Dispositif aérodynamique avant :
Le matériau du pare-chocs avant doit être soit de la fibre de verre soit du polycarbonate. Le poids minimum du pare-choc avant est de 4.5 kg.

b) Pare-chocs arrière :
Le matériau du pare-chocs arrière doit être soit de la fibre de verre soit du polycarbonate.
Le poids minimum du pare-choc arrière est de 3 kg.

7.3.8. Arceau de sécurité :

L'arceau de sécurité doit être homologué par la FIA.
Un seul arceau de sécurité peut être utilisé avec la Variante World Rally Car 2 (WR2) et celui-ci doit être mentionné en information complémentaire de l'extension WR2.

7.3.9. Réservoirs de carburant :

Les réservoirs d'essence doivent provenir d'un constructeur agréé par la FIA (spécifications minimales FIA/FT3 ou FIA/FT3 1999).

7.3.10. Vitrages :

a) Pare-brise :

Un pare-brise chauffant en verre feuilleté peut être homologué si et seulement si son poids est supérieur à 9.2 kg et si celui-ci est conforme à l'Article 7.2.2 du règlement d'homologation pour voitures des Groupes A et B.

b) Lunette arrière et vitres latérales :

Seules les vitres de série sont autorisées.

ARTICLE 8. MODIFICATIONS POUR LE 01.01.2007**5.1.2. Rapport volumétrique :**

Libre.

Le rapport volumétrique peut être modifié.

Pour les moteurs turbocompressés, il ne devra pas dépasser 11.5/1 à tout moment.

Si la voiture est homologuée avec un taux supérieur, celui-ci devra être modifié de façon à ne pas dépasser 11.5/1.

5.3.5. Les dimensions des ressorts sont libres, mais non le type et le matériau (qui doit être du matériau ferreux - ie 80% de fer).

Les plates-formes des ressorts peuvent être rendues réglables ou ajustables, y compris par adjonction de matière.

Un ressort hélicoïdal peut être changé pour deux ressorts ou plus du même type, concentriques ou en série, à condition qu'ils puissent être installés sans modification autre que celles spécifiées dans cet article.

La hauteur de caisse ne peut être réglable qu'au moyen d'outils et lorsque la voiture est à l'arrêt.

5.7.2.10. Le montage de protections inférieures n'est autorisé qu'en rallye, à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoir, transmission, échappement, bonbonnes d'extincteur.

Ces protections devront être, soit en alliage d'aluminium, soit en acier et d'une épaisseur minimum de 4 mm.

Néanmoins, il sera possible de renforcer la partie supérieure par des membrures métalliques ou composites et d'ajouter des éléments composites non-structuraux.

Seulement en avant de l'axe des roues avant, ces protections inférieures peuvent s'étendre à toute la largeur de la partie inférieure du bouclier avant.

VEHICULES HOMOLOGUES FIA

N° Homol	Descriptif	Début	Fin
(C) Chine / China			
Faw-Volkswagen			
A 5599	JETTA GTX - 1'S95cc	01.03.1999	2006+
N 5599	JETTA GTX - 1'S95cc	01.03.1999	2006+
Shangai Volkswagen Automotive Co, Ltd			
A 5669	POLO 1.6 - 1'S95cc	01.01.2004	2011
N 5669	POLO 1.6 - 1'S95cc	01.01.2004	2011
(CZ) République Tchèque / Czech Rep.			
Skoda			
A 5528	FELICIA- 1289.4cc	01.12.1994	2006+
A 5551	FELICIA 1.6- 1'598cc	01.03.1996	2006+
A 5573	OCTAVIA 1.8 20V-1'781cc	01.09.1997	2006+
A 5606	OCTAVIA 1.9 TDI -1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.07.1999	2006+
A 5633	FABIA 1.4 - 1'397.2cc	01.09.2001	2008+
A 5634	FABIA 1.9 TDI -1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.10.2001	2008+
A 5635	FABIA 1.4 16V -1'389.9cc	01.10.2001	2008+
A 5663	FABIA RS - 1'896.2 x 1.6 = 2'844.3	01.07.2003	2010
A 5670	OCTAVIA 1,8 20V 4x4 TURBO - 1 781 x 1,7 = 3 027,7cc	01.03.2004	2011
Homologation Valable Uniquement en Groupe N			
N 5528	FELICIA -1'289.4cc	01.12.1994	2006+
N 5551	FELICIA 1.6 - 1'S98cc	01.03.1996	2006+
N 5573	OCTAVIA 1.8 20V - 1'781 cc	01.09.1997	2006+
N 5606	OCTAVIA 1.9 TDI - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.07.1999	2006+
N 5633	FABIA 1.4 - 1'397.2cc	01.10.2001	2008+
N 5634	FABIA 1.9 TDI - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.10.2001	2008+
N 5635	FABIA 1.4 16V - 1'389.9cc	01.10.2001	2008+
N 5663	FABIA RS - 1'896.2 x y,5 = 2'844.3	01.01.2004	2010
N 5670	OCTAVIA 1.8 20V 4x4 TURBO - 1'781 x 1.7 = 3'027.7cc	01.03.2004	2011
Tatra S.A. Koprivnice			
T4 4026	T815 290R75101 4x4.1 - 19'000cc	01.01.1995	2006+
T4 4037	T815 2ZER55.16.400 4x4.1 - 15'874cc	01.01.1998	2006+
T4 4050	T815 2ZVR45 16.400 4x4.1 - 15'874cc	01.01.2003	2010
T4 4051	T815 2TVR45 14.450 4x4.1 - 19'000cc	01.01.2003	2010
(D) Allemagne / Germany			
Audi			
ST 17	AUDI A4	01.04.1995	2006+
ST 28	AUDI A4 (Mj.96)	01.04.1996	2006+
B.M.W.			
A 5526	318 IS-4 (E36) -1'796cc	01.07.1994	2006
A 5624	BMW 320i (E46)	01.03.2001	2008+
A 5654	8MW 330d - 2926.1 X1.5 = 4'389.1cc	01.01.2003	2010+
A 5658	BMW 320 E46J4FL - 2'174.2cc	01.04.2003	2010+
F3 325	318iS	01.03.1999	2006
N 5624	BMW 320i (E46)	01.03.2001	2008+
N 5654	BMW 330d - 2926.1 X1.5 = 4'389.1cc	01.01.2003	2009+
N 5658	BMW 320 E4614FL - 2' 174.2cc	01.04.2003	2010+
Daimler-Chrysler			
F3 330	MERCEDES BENZ M 271	01.04.2002	2009
T 1102	MERCEDES BENZ ML 320 - 3'199cc	01.01.2000	2007+
T 1103	MERCEDES BENZ ML 430 - 4'266cc	01.01.2000	2007+
T2 2001	MERCEDES BENZ G 270 CDI - 2'703 x 1.5 = 4054.5cc	01.01.2005	2012
T4 4058	UNIMOG U400 - 6'374.00cc	01.01.2004	2011
T4 4059	UNIMOG U500 - 6'374.00cc	01.01.2004	2011
General Motor Europe			
F3 327	OPEL/VAUXHALL ZAFIRA X 18 XE - 1'796cc	01.03.2000	2007+

M.A.N.

T4	4019	19.422 FA -11'967cc	01.01.1993	2007
T4	4042	L2000 10.224 LAEC	01.01.1999	2009+
T4	4044	MAN M 2000 18.284 LAEC	01.05.2001	2008+
T4	4047	MAN F2000 19.464 FAC	01.12.2001	2008+
T4	4049	MAN 27.464 DFAC - 17816.5cc	01.01.2003	2010
T4	4060	M.A.N. 18.530 FAC - 12'816.5cc	01.01.2005	2012

Adam Opel AG

A	5516	OPEL/VAUXHALL CORSA-B 1.6i - 1'S98cc	01.04.1994	2006+
A	5589	OPEL/VAUXHALL ASTRA-G-CC -1'998cc	01.07.1998	2006+
A	5613	OPEL ASTRA - OPC - 1'998.4cc	01.04.2000	2007+
A	5638	OPEL CORSA 1.8 16 V - 1'795.6cc	01.01.2002	2009+
C2	6	OPNAUXH ASTRA-F 2.0 C20XE 16V - 1'998cc	01.04.1993	2005
F3	310	OPEL/VAUXHALL ASTRA-A 16V -1'998cc	01.04.1993	2006+
N	5516	OPEL/VAUXHALL CORSA-B 1.6i -1'S98cc	01.04.1994	2006+
N	5613	OPEL ASTRA - OPC - 1'998.4cc	01.04.2000	2007+
ST	27	OPEL/VAUXHALL VECTRA	01.12.1995	2006+
ST	39	OPEL VECTRA CD	01.04.1998	2006+
ST	40	OPEL VECTRA GL PLUS	01.04.1998	2006+

Porsche

GT	9	911 GT 3 Cup (996)	01.04.1999	2006+
NGT	2	PORSCHE 911 GT 3	01.03.2000	2007+
NGT	8	911 GT3 RS - 3'598.1cc	01.03.2004	2011

Volkswagen

A	5568	POLO 16V 1.4 -1'390cc	01.03.1997	2006+
A	5584	GOLF 1.8 -20V -1'781 cc	01.04.1998	2006+
A	5603	GOLF TDI (Mk4) - 1'896.4cc	01.03.1999	2006+
A	5615	POLO GTI - 1'598cc	01.04.2000	2007+
A	5620	POLO 1.4 - 1'389.9cc	01.11.2000	2007+
A	5648	GOLF TDI GTI (110kw) -1'896.2 x 1.5 = 2'884.3cc	01.05.2002	2009
A	5653	POLO 1.4 (MK4) - 1'389.9cc	01.01.2003	2010+
F3	302	PASSAT - 1'984cc	01.08.1991	2006+
F3	309	19 GOLF GTI - 1'781 cc	01.04.1993	2006+
F3	311	17 GOLF GTI - 1'588cc	01.04.1993	2006+
N	5568	POLO 16V 1.4 -1'390cc	01.03.1997	2006+
N	5603	GOLF TDI (Mk4) - 1'896.4cc	01.03.1999	2006+
N	5615	POLO GTI - 1'598cc	01.04.2000	2007+
N	5620	POLO 1.4 - 1'389.9cc	01.11.2000	2007+
N	5648	GOLF TDI GTI (110kw) - 1'896.2 x 1.5 = 2'884.3cc	01.05.2002	2009
N	5653	POLO 1.4 (MK4) - 1'389.9cc	01.01.2003	2010+

(E) Espagne / Spain**Seat**

A	5563	IBIZA GTI 2.0 16V- 1'989.1cc	01.03.1997	2006+
A	5586	CORDOBA- 1'595.4cc	01.04.1998	2009
A	5600	IBIZA GT TDi - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.03.1999	2006+
A	5610	IBIZA TDi (GP'99) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.01.2000	2007+
A	5623	IBIZA 1.8 20V T	01.01.2001	2008+
A	5640	LEON 1.9 TDI (110 KW) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.01.2002	2011
A	5643	IBIZA 1.9 TDI (96 KW) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.04.2002	2011
A	5657	TOLEDO 1.8 20V - 1'780cc	01.04.2003	2011
A	5664	LEON CUPRA R - 1'780.8 x 1.7 = 3'027.4cc	01.08.2003	2011
A	5675	ALTEA 2.0 FSI - 1'984.3cc	01.08.2004	2011
A	5683	IBIZA CUPRA D - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.07.2005	2012+
A	5687	LEON 2.0 TFSI - 1'984.3 x 1.7 = 3'373.3cc	01.08.2005	2012
N	5563	IBIZA GTI 2.0 16V - 1'989.1 cc	01.03.1997	2006+
N	5586	CORDOBA- 1595.4cc	01.04.1998	2009
N	5600	IBIZA GT TDi -1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.03.1999	2006+
N	5610	IBIZA TDi (GP'99) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.01.2000	2007+
N	5623	IBIZA 1.8 20V T	01.01.2001	2008+
N	5640	LEON 1.9 TDI (110KW) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.01.2002	2011
N	5643	IBIZA 1.9 TDI (96 KW) - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.04.2002	2011
N	5657	TOLEDO 1.8 20V - 1'780cc	01.04.2003	2011
N	5664	LEON CUPRA R - 1'780.8 x 1.7 = 3'027.4cc	01.08.2003	2011
N	5675	ALTEA 2.0 FSI - 1'984.3cc	01.08.2004	2011
N	5683	IBIZA CUPRA D - 1'896.2 x 1.5 = 2'844.3cc	01.07.2005	2012+
N	5687	LEON 2.0 TFSI - 1'984.3 x 1.7 = 3'373.3cc	01.08.2005	2012

(F) France / France

Citroën

A	5564	SAXO VTS - 1'590cc	01.03.1997	2010
A	5583	XSARA VTS - 1'998.9cc	01.04.1998	2006+
A	5612	XSARA VTS 1,8116V - 1'761.7cc	01.03.2000	2007+
A	5626	XSARA 2 VTS 2,0 L 16V - 1'999.16cc	01.03.2001	2011
A	5672	C2 GT- 1'592.64cc	01.04.2004	2011+
N	5564	SAXO VTS - 1'590cc	01.03.1997	2010
N	5583	XSARA VTS - 1'998.9cc	01.02.1999	2006+
N	5626	XSARA 2 VTS 2,0 L 16V- 1'999.16cc	01.01.2002	2011

Peugeot

A	5510	306 16S - 1'998.2cc	01.04.1994	2006+
A	5565	106 S 16 - 1'587.5cc	01.03.1997	2006+
A	5576	306 S16 BASE TYPE 7CRFSW- 1'999.16cc	01.01.1998	2006+
A	5604	206 GRAND TOURISME	01.05.1999	2006+
A	5622	406 ST 1.8 16S - 1'761.68cc	01.12.2000	2007+
A	5627	206 XS - 1'587.46cc	01.03.2001	2008+
A	5665	307cc TYPE 3BRFKC - 1'997.43cc	01.01.2004	2011+
A	5666	307 XSI - 1'997.42cc	01.01.2004	2011
A	5667	206 RC I GTi 180 - 1'997.43cc	01.01.2004	2011+
A	5682	407 2.2e - 2'230.6cc	01.05.2005	2012
C2	36	406 SV 1,8L	01.03.1997	2006+
N	5565	106 S 16 - 1'587.5cc	01.02.1999	2006+
N	5576	306 S16 BASE TYPE 7CRFSW -1'999.16cc	01.01.1998	2006+
N	5666	307 XSI - 1'997.42cc	01.01.2004	2011
N	5667	206 RC / GTi 180 - 1'997.43cc	01.01.2004	2011+
N	5682	407 2.2e - 2'230.6cc	01.05.2005	2012

Renault Véhicule Industriel

T4	4046	KERAX 420 33BVB4 - 11'121.6cc	01.12.2001	2011+

Renault

A	5511	LAGUNA B56 - 1'998cc	01.04.1994	2006+
A	5601	MEGANE COUPE DIESEL DTI DAON - 1'870 x 1.5 = 2'805cc	01.03.1999	2009
A	5616	CLIO RENAULT SPORT 2.0 16v (CBOM) - 1'998cc	01.05.2000	2007+
A	5636	CLIO 1.6 - 16V TYPE CB1 DO - 1'597.5cc	01.12.2001	2011
A	5637	CLIO SPORT 2.0 TYPE CB1 N - 1'998.4cc	01.12.2001	2011
A	5659	CLIO RS 2.0 (CB1 N) RAGNOTTI - 1'998.4cc	01.04.2003	2010+
C2	43	CLIO WILLIAMS	01.02.1999	2006+
F3	314	CLIO WILLIAMS -1'998cc	01.03.1994	2006+
F3	321	MEGANE COUPE	01.03.1998	2006+
N	5601	MEGANE COUPE DIESEL DTI DAON - 1'870 x 1.5 = 2'805cc	01.07.2001	2009
N	5616	CLIO RENAULT SPORT 2.0 16v (CBOM) - 1'998cc	01.05.2000	2007+
N	5636	CLIO 1.6 - 16V TYPE CB1 DO - 1'597.5cc	01.12.2001	2011
N	5637	CLIO SPORT 2.0 TYPE CB1 N - 1'998.4cc	01.12.2001	2011
N	5659	CLIO RS 2.0 (CB1 N) RAGNOTTI - 1'998.4cc	01.04.2003	2010+
ST	41	LAGUNA B56 Mi 98	01.04.1998	2005
T4	4041	KERAX 385 6X6 Type 33EVC2 -11'121.6cc	01.01.1999	2014+

Renault Sport

F3	328	CLIO RENAULT SPORT 2.0 -1'998.4cc	01.03.2001	2008+
GT2	7	SPIDER TYPE EFOH	01.05.1997	2006+

(GB) Grande Bretagne / Great Britain

Aston Martin Lagonda Ltd

GT	16	DB 9 COUPE	01.06.2004	2011

Ford

A	5567	KA-1'298cc	01.03.1997	2006+
A	5578	PUMA- 1'679cc	01.02.1998	2006+
A	5596	FOCUS - 1'990.4cc	01.01.1999	2006+
A	5649	FOCUS ST 170 - 1'988.04cc	01.07.2002	2009
A	5662	FIESTA (B257) - 1'596cc	01.07.2003	2010
A	5680	FOCUS (C307) - 1'998.Scc	01.05.2005	2012
A	5681	FIESTA ST - 1'998.8cc	01.05.2005	2012
C2	35	ZETEC	01.12.1996	2006+
F3	317	ESCORT RS COSWORTH - 1'994.5cc	01.01.1995	2006+
F3	329	Zetec SE Engine	01.07.2001	2008+
N	5567	KA - 1'298cc	01.03.1997	2006+

N	5578	PUMA - 1'679cc	01.02.1998	2006+
N	5596	FOCUS -1'990.4cc	01.01.1999	2006+
N	5649	FOCUS ST 170 - 1'988.04cc	01.07.2002	2009
N	5662	FIESTA (8257) - 1'596cc	01.07.2003	2010
N	5680	FOCUS (C307) -1'998.8cc	01.05.2005	2012
N	5681	FIESTA ST- 1'998.8cc	01 05.2005	2012
ST	45	MONDEO ZETEC	01.03.1999	2006+

Honda Motor Europe

A	5618	ACCORD SEDAN CG 9 - 1'997cc	01.05.2000	2007+
N	5618	ACCORD SEDAN CG 9 - 1'997cc	01.05.2000	2007+
ST	46	ACCORD (CG)	01.03.1999	2006+

Lister Cars

GT	8	STORM	01.04.1999	2006+
Lotus				
GT2	2	EXIGE - 1'796cc	01.09.2005	2012

Marcos Sales Ltd

GT	10	MANTARA LM600	01.06.1999	2006+

Morgan Motors Co Ltd

NGT	6	AERO 8 - 4'398cc	01 07.2003	2010

Nissan Motor Manufacturing Ltd

A	5608	PRIMERA (P11) - 1'998.4cc	01.11.1999	2006+
N	5608	PRIMERA (P11) - 1'998.4cc	01.11.1999	2006+
ST	48	PRIMERA (P11)	01.11.1999	2006+

Rover Cars

A	5639	MG ROVER 25 - 1'588.4cc	01.01.2002	2009+
A	5644	MG ZR 105 - 1'396cc	01 04.2002	2009
A	5645	MG ZR 160 - 1'796cc	01.04.2002	2009
N	5644	MG ZR 105 - 1'396cc	01.04.2002	2009
N	5645	MG ZR 160 - 1'796cc	01.04.2002	2009

(HU) Hongrie / Hungary**Magyar Suzuki Corporation**

A	5686	IGNIS - 1490.9cc	01.07 2005	2012
N	5686	IGNIS - 1'490.9cc	01.09.2005	2012

(D) Italie / Italy**Alfa Romeo**

A	5549	145 T.SPARK 2.0 16V QUADRIFOGLIO - 1'969.46cc	01.04.1996	2006+
A	5574	156 T.SPARK 2.0 16V - 1'969.46cc	01.01.1998	2006+
A	5625	147 T.SPARK 2.0 16V - 1'969.47cc	01.03.2001	2012
A	5642	156 T.SPARK 1.8 16V	01.03.2002	2010
C2	39	T.SPARK 1.8 16V	01.07.1997	2006+
C2	42	T. SPARK 1.8 16V	01.03.1998	2006+
F3	304	TWIN SPARK 2.0 - 1'995cc	01.01.1993	2006+
F3	318	155 2.0 T.SPARK SUPER 16V	01.06.1995	2006+
F3	322	T. SPARK 1.4 / 1.6 16V	01.03.1998	2006+
N	5549	145 T.SPARK 2.0 16V QUADRIFOGLIO - 1'969.46cc	01.04.1996	2006+
N	5574	156 T.SPARK 2.0 16V - 1'969.46cc	01.01.1998	2006+
N	5625	147 T.SPARK 2.0 16V - 1'969.47cc	01.03.2001	2012
N	5642	156 T.SPARK 1.8 16V	01.03.2002	2010

Ferrari

GT	11	F50	01.08.1999	2006+
GT	14	575M MARANELLO	01.10.2003	2010
NGT	1	360 MODENA - 3'586.2cc	01.03.2000	2007+
NGT	7	360 CHALLENGE STRADALE - 3'S86.2cc	01.03.2004	2011

Fiat

A	5558	BRAVO HGT 2.0 20V - 1'997.5cc	01.01.1997	2006+
A	5593	SEICENTO SPORTING - 1'108.3cc	01.10.1998	2006+
A	5595	SEICENTO SPORTING ABARTH - 1'108.3cc	01.12.1998	2006+
A	5602	PALIO 1.6 16V - 1'580.66cc	01.03.1999	2009
A	5609	PUNTO HGT 1.8 16v - 1'746.96cc	01.11.1999	2011
A	5641	STILO 1.8 16V - 1'746.96cc	01 02.2002	2009

A	5678	PANDA 1.2 8V - 1241.86cc	01.03.2005	2012
F3	303	TIPO i.e. 16V - 1'755.6cc	01.10.1992	2006+
N	5558	BRAVO HGT 2.0 20V - 1'997.5cc	01.01.1997	2006+
N	5593	SEICENTO SPORTING - 1'108.3cc	01.10.1998	2006+
N	5595	SEICENTO SPORTING ABARTH - 1'108.3cc	01.12.1998	2006+
N	5602	PALIO 1.6 16V - 1'580.66cc	01.03.1999	2049
N	5609	PUNTO HGT 1.8 16v - 1'746.96cc	01.11.1999	2011
N	5641	STILO 1.8 16V- 1'746.96cc	01.02.2002	2009

Iveco S.p.A.

T4	4055	ML140 E24W - 5'883.3cc	01.01.2004	2011
T4	4056	MP190 E44W - 12'882.5cc	01.01.2004	2011

Automobili Lamborghini S.p.A.

GT	15	MURCIELAGO	01.04.2004	2011

Maserati

GT	12	3200 GT	01.04.2002	2009
GT	17	MC 12 - 5'998.8cc	01.11.2004	2011
N-GT	4	COUPE - 4'243.83cc	01.03.2003	2018
GT2	1	COUPE GRAN SPORT -4'243.83cc	01.04.2005	2012

SCAM Sri

T4	4045	SMT 35,3D/4 - 2'800cc	01.10.2001	2008+

(J) Japon / Japan

Daihatsu

A	5494	CHARADE (G200) -1'295.5cc	01.07.1993	2006+
A	5661	SIRIONISTORIA (M101S) - 1'298cc	01.07.2003	2Q11+
A	5685	SIRION 1 BOON (M301S) - 1'298.OOcc	01.07.2005	2012+
N	5494	CHARADE (G200) - 1'295.5cc	01.07.1993	2006+
N	5661	SIRIONISTORIA (M1 01S)- 1'298cc	01.07.2003	2011+
N	5685	SIRION I BOON (M301S) -1'298.OOcc	01.07.2005	2412+
T	1019	FEROZA RESIN TOP (F300G) (EFI Mod) - 1'589.58cc	01.04.1989	2006+
T	1066	ROCKY HARD TOP (F73) - 2'765.5 x 1.7 = 4'701.5ec	01.04.1994	2006+

Fuji

A	5464	SUB. VIVIO SEDAN 4WD SUPER. KK- 1'118.5cc	01.11.1992	2006+
A	5480	SUB. IMPREZA 555 GC8 - 1'994.4 x 1.7 = 3'390.5cc	01.04.1993	2008
A	5575	SUB FOR 2.0 4WD T SF -1'994.4 x 1.7 = 3'390.5cc	01.01.1998	2009
A	5591	SUB LEG 2.0 4WD TUR BH - 1'994.4 x 1.7 = 3'390.5	01.10.1998	2010
A	5598	SUB. IMPREZA SEDAN 1.6 FF, GC3- 1'597.2cc	01.02.1999	2006+
A	5614	SUB. PLEO SEDAN-RA-658 x 1.7 = 1'118.5cc	01.04.2000	2011
A	5621	SUB. IMPREZA WRX SEDAN 2.0 4WD TURBO	01.12.2000	2009
A	5650	SUB.IMPREZA WRX Sti, GDB - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.07.2002	2009+
A	5651	SUB.IMPREZA WRX Sti(E), GDB - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.12.2002	2009+
A	5652	SUB.IMPREZA WRX (E), GDA - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.01.2003	2011+
A	5656	SUB.IMPREZA WRX Sti (2002) - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.03.2003	2011+
A	5871	SUB. IMPREZA RS (A), GDE - 2'457.2cc	01.04.2004	2011+
A	5676	SUB IMPREZA WRX STi (2004) - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.11.2004	2011+

Homologation Valable Uniquement en Groupe N

C2	10	EJ20 ENGINE (A-5422) -1'994.4cc	01.04.1993	2011
C2	11	EJ20 ENGINE - 1'994.4cc	01.04.1993	2011
N	5464	SUB. VIVIO SEDAN 4WD SUPER. KK- 1'118.5cc	01.07.1993	2006+
N	5480	SUB. IMPREZA 555 GC8 -1'994.4 x 1.7 = 3'390.5cc	01.04.1993	2008
N	5575	SUB FOR 2.0 4WD T SF - 1'994.4 x 1.7 = 3'390.5cc	01.01.1998	2009
N	5598	SUB. IMPREZA SEDAN 1.6 FF, GC3 1597.2	01.02.1999	2006+
N	5614	SUB. PLEO SEDAN-RA-658 x 1.7 = 1'118.5cc	01.04.2000	2011
N	5621	SUB. IMPREZA SEDAN 2.0 4WD TURBO, GD	01.12.2000	2009
N	5650	SUB.IMPREZA WRX Sti, GDB - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.07.2002	2009+
N	5651	SUB.IMPREZA WRX Sti(E), GDB - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.12.2002	2009+
N	5652	SUB.IMPREZA WRX (E), GDA - 1'994.3 X 1.7 = 3'390.3cc	01.04.2003	2011+
N	5656	SUB.IMPREZA WRX Sti (2002) - 1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01 03.2003	2011+
N	5671	SUB. IMPREZA RS (A), GDE - 2'457.2cc	01.04.2004	2011+
N	5676	SUB. IMPREZA WRX STi (2004) -1'994.3 x 1.7 = 3'390.3cc	01.11.2004	2011+
T	1090	SUB. SF 4WD, SF - 1'994.4 x 1.7 = 3'390.5cc	01.01.1997	2009

Hino Motors, Ltd

T4	4030	RANGER FT, FTJ1GB-LU - 1'962 x 1.7 = 13'535.5cc	01.01.1996	2006
T4	4033	RANGER FT, FTJ1GB-LD 13535.5cc	01.01.1997	2007
T4	4057	RANGER PRO FT. FT1JGP-7'962.OOcc	01.01.2004	2011

Honda

A	5552	CIVIC 3 DOOR SiR (EK4) - 1'S96cc	01.04.1996	2006+
A	5590	INTEGRA TYPE-R (DC2) European - 1'797.2cc	01.07.1998	2006+
A	5646	CIVIC TYPE R (EP3) - 1'998.2cc	01.04.2002	2011
C2	15	B18C ENG1NE - 1'798cc	01.10.1993	2006+
F3	301	B21A1 ENGINE-2'056cc	01.07.1991	2006+
F3	306	CIVIC 3 DOOR SiR.11 (A-5444) - 1'596cc	01.01.1993	2006+
F3	307	PRELUDE 4WS(BA5) (A-5357) - 1'958cc	01.01.1993	2006+
F3	308	PRELUDE 4WS(BA5) (A-5357 04/01 ET) - 1'958cc	01.01.1993	2006+
F3	313	B18C ENGINE - 1'798cc	01.10.1993	2006+
F3	319	H22A ENGINE - 2'156cc	01.01.1997	2006+
F3	323	H22A/F20B ENGINE	01.07.1998	2006+
F3	331	F20C ENGINE 1 K20A ENGINE	01.01.2003	2010
F3	332	F20C ENGINE 1 K20A ENGINE	01.03.2004	2011
N	5552	CIVIC 3 DOOR SiR (EK4) - 1'596cc	01.04.1996	2006+
N	5590	INTEGRA TYPE-R (DC2) European -1'797.2cc	01.07.1998	2006+
N	5646	CIVIC TYPE R (EP3) - 1'998.2cc	01.04.2002	2011

Isuzu

T	1092	VehiCROSS (UGS250) - 3'165.5cc	01.10.1997	2006+
T	1098	BIGHORN (UBS73G) - 2'999.3 x 1.7 = 5'098.8cc	01.07.1999	2010
T	1099	BIGHORN (UBS26G) - 3'494.2cc	01.07.1999	2010
T	1112	D-MAX (TFS26) - 3'494.3cc	01.07.2003	2011
T	1113	D-MAX (TFS77) - 7999.3 x 1.5 = 4'499cc	01.07.2003	2011
T2	2002	D-MAX (TFS-85) - 2'999.3 x 1.5 = 4499cc	01.10.2005	2012

Mazda Motor Co

NGT	3	MX-5 - 1'839.6cc	01.08.2002	2011

Mitsubishi

A	5585	LANCER EV (CP9A) -1'998.8 x 1.7 = 3'398cc	01.04.1998	2007
A	5629	LANCER EV (CT9A) - 1'997.4 x 1.7 = 3'395.6cc	01.04.2001	2008+
A	5632	LANCER (CS2A) - 1'468.4cc	01.07.2001	2011
A	5660	LANCER EVO VIII (CT9A) - 1'997.4 x 1.7 = 3'395.6cc	01.04.2003	2010
A	5673	LANCER EVO VIII MR (CT9A) - 1'998.8 x 1.7 = 3'398cc	01.04.2004	2011

Homologation Valable Uniquement en Groupe N

A	5688	LANCER EVO IX (CT9A) - 2'002 x 1.7 = 3'403.4cc	01.09.2005	2012+
F3	315	4G93 ENGINE - 1'834cc	01.03.1994	2006+
F3	324	4G93 (GDI) ENGINE	01.07.1998	2006+
N	5585	LANCER EV (CP9A) - 1'998.8 x 1.7 = 3'398cc	01.04.1998	2007
N	5629	LANCER EV (CT9A) - 1'997.4 x 1.7 = 3'395.6cc	01.04.2001	2008+
N	5660	LANCER EVO VIII (CT9A) - 1'997.4 x 1.7 = 3'395.6cc	01.04.2003	2010
N	5673	LANCER EVO VIII MR (CT9A) - 1'998.8 x 1.7 = 3'398cc	01.04.2004	2011
N	5688	LANCER EVO IX (CT9A) - 2'002 x 1.7 = 3'403.4cc	01.09.2005	2012+
T	1044	PAJERO 3000 (V23) - 7972.3cc	01.07.1991	2006+
T	1045	PAJERO WAGON 3000 (V43) - 2'972.3cc	01.07.1991	2006+
T	1046	PAJERO TURBO (V24) - 2'476.8 x 1.7 = 4'210.6cc	01.07.1991	2006+
T	1047	PAJERO WAGON TU (V44)	01.07.1991	2006+
T	1062	PAJERO 3500 (V25) - 3'497cc	01.01.1994	2006+
T	1063	PAJERO WAGON 3500 (V45) - 3'497cc	01.01.1994	2006+
T	1086	CHALLENGER - 2'835.2 x 1.7 = 4'819.8cc	01.01.1997	2009
T	1100	PAJERO TURBO DIESEL (V68) - 3'200 x 1.5 = 4'800cc	01.10.1999	2011
T	1104	PAJERO WAGON TD (V78) - 3'200.5 x 1.5 = 4'800.75cc	01.10.2000	2011
T	1105	PAJERO WAGON 3500 GDI (V75) - 3'497cc	01.10.2000	2011
T	1107	PAJERO 3500 GDI (V65) - 3'497cc	01.12.2000	2011

Nissan

A	5523	SUNNY (FB14) - 1'498cc	01.07.1994	2006+
A	5546	MICRA 1.3 SUPER S (K11)- 1'275cc	01.01.1996	2006+
A	5570	ALMERA GTi (N15)- 1'998cc	01.04.1997	2006+
A	5582	MAXIMA QX (A32) - 2'987.4cc	01.03.1998	2006+
A	5592	CEDRIC (HY33) - 2'987.5cc	01.10.1998	2006+
C2	16	SR20DE ENGINE (A-5427) -1'998.2cc	01.10.1993	2011
C2	17	SR20DE ENGINE (A-5461) - 1'998cc	01.10.1993	2011
C2	18	SR20DE ENGINE - 1'998cc	01.10.1993	2011
C2	19	SR20DE ENGINE - 1'998cc	01.10.1993	2011
F3	326	SR20VE ENGINE	01.01.2000	2007+
N	5546	MICRA 1.3 SUPER S (K11) - 1'275cc	01.01.1996	2006+
N	5570	ALMERA GTi (N15) - 1'998cc	01.04.1997	2006+

N	5582	MAXIMA QX (A32) - 2'987.4cc	01.03.1998	2006+
NGT	5	FAIRLADY Z (Z33) - 3'498.4cc	01.03.2003	2011+
ST	10	PULSAR (FN14)	01.04.1995	2006+
ST	23	SUNNY (FB14)	01.10.1995	2006+
ST	29	PRIMERA (HP11)	01.04.1996	2006+
T	1076	TERRANO (LR50) - 3'274cc	01.01.1996	2006+
T	1093	PATROL (TBSY61) - 4'478.8cc	01.01.1998	2011
T	1095	PATROL(KASY61)-4'169.2cc	01.04.1998	2011
T	1106	PATHFINDER (LR50)-3498.6cc	01.10.2000	2011
T	1108	DOUBLE CAB (D22) - 2'494.4 x 1.5 = 3'741.6cc	01.01.2001	2011
T	1109	PATROL (TESY61) - 2'953.2 x 1.5 = 4'429.8cc	01.01.2001	2011
T	1110	DOUBLE CAB (D22) - 2'485.4 x 1.5 = 3728.0cc	01.03.2002	2012
T	1111	PATROL (TGPSY61) - 4'758.7cc	01.04.2002	2111

Suzuki

A	5545	BALENO 1300 (GA11 S) - 1'299cc	01.01.1996	2006+
A	5555	BALENO 1600 (GC31 S) - 1'590.5cc	01.07.1996	2009
A	5556	BALENO 1600 (GA31 S) - 1'590.5cc	01.07.1996	2006+
A	5557	BALENO WAGON 1800 (GC41 W) - 1'839.6cc	01.10.1996	2009
A	5605	BALENO 1800 (GC41 S) - 1'839.9cc	01.07.1999	2009
A	5628	IGNIS (FH) - 1'328.4cc	01.04.2001	2011
A	5668	IGNIS (MH) - 1'328.4cc	01.01.2004	2011+
A	5674	IGNIS SPORT - 1'490.9cc	01.07.2004	2011+
A	5684	2005 SWIFT (RS) - 1'328.4cc	01.07.2005	2012+
N	5545	BALENO 1300 (GA11 S) - 1'299cc	01.01.1996	2006+
N	5555	BALENO 1600 (GC31 S) - 1'590.5cc	01.07.1996	2009
N	5556	BALENO 1600 (GA31 S) - 1'590.5cc	01.07.1996	2006+
N	5557	BALENO WAGON 1800 (GC41 W) - 1'839.6cc	01.10.1996	2009
N	5605	BALENO 1800 (GC41 S) - 1'839.9cc	01.07.1999	2009
N	5628	IGNIS (FH) - 1'328.4	01.04.2001	2011
N	5668	IGNIS (MH) - 1'328.4cc	01.01.2004	2011+
N	5674	IGNIS SPORT - 1'490.9cc	01.07.2004	2011+
T	1101	GRAND VITARA 2500 (TD62V) - 2'493.8cc	01.01.2000	2011

Toyota

A	5572	COROLLA 3DOOR HATCHBACK (EE111)- 1'331.5cc	01.08.1997	2006+
A	5594	CELICA ST202 - 1'998.2cc	01.10.1998	2006+
A	5597	COROLLA 3 DOOR HATCHBACK (AE111) - 1'587cc	01.01.1999	2006+
A	5619	TOYOTA YARIS 3DOOR (NCP10) - 1'299cc	01.08.2000	2011
C2	33	3S-GTE ENGINE	01.10.1996	2011
C2	40	3S-GE ENGINE - 1'998cc	01.10.1997	2011
F3	305	3S-GE ENGINE - 1'998cc	01.01.1993	2006+
F3	312	3S-GE ENGINE - 1'998cc	01.10.1993	2006+
F3	316	3S-GE ENGINE - 1'998cc	01.07.1994	2006+
F3	320	3S-GE ENGINE - 1'998cc	01.10.1997	2006+
N	5597	COROLLA 3 DOOR HATCHBACK (AE111)- 1'587cc	01.01.1999	2006+
N	5619	TOYOTA YARIS 3DOOR (NCP10) - 1'299cc	01.08.2000	2011
ST	42	COROLLA 5DOOR LIFTBACK (EE111)	01.07.1998	2006+
ST	47	TOYOTA CHASER (JZX 100)	01.05.1999	2006+
T	1087	LAND CRUISER (VZJ95) - 3'378cc	01.01.1997	2009
T	1088	LAND CRUISER (KZJ90) - 2'982 x 1.7 = 5'069.4cc	01.01.1997	2009
T	1089	LAND CRUISER (KZJ95) - 2'982 x 1.7 = 5'069.4cc	01.01.1997	2009
T	1091	RAV4 (SAX11) - 1'998cc	01.07.1997	2006+
T	1096	LAND CRUISER (HDJ100) - 4'163.9 x 1.7 = 7'078.6cc	01.07.1998	2011
T	1097	LAND CRUISER (HDJ101) - 4'163.9 x 1.7 = 7'078.6cc	01.07.1998	2011
T	1114	LAND CRUISER (KDJ120) - 2'982.2 x 1.5 = 4'473.2cc	01.11.2003	2011+
T	1115	LAND CRUISER (KDJ125) - 2'982.2 x 1.5 = 4'473.2cc	01.11.2003	2011+

(MAL) Malaisie/ Malaysia

Proton

A	5524	WIRA/PERSONA 1.6LXI (C98S) - 1'597cc	01.07.1994	2008+
A	5617	PROTON SATRIA 1.3 GLi - 1'299cc	01.05.2000	2007+
N	5524	WIRA/PERSONA 1.6LXI (C98S) - 1'597cc	01.07.1994	2008+
N	5617	PROTON SATRIA 1.3 GLi - 1'299cc	01.05.2000	2007+

(NL) Pays Bas / Netherlands

DAF Trucks B.V.

T4	4052	FAV CF 75.530 - 12'583cc	01.01.2003	2010

Ginaf Trucks B.V.

T4	4043	GINAF M2223 - 12'S80cc	01.12.2000	2007+

T4	4053	GINAF X2222 - 12'S83cc	01.12.2003	2010
T4	4054	GINAF X2223 - 12'S83cc	01.12.2003	2010

(RI) Indonésie / Indonesia

Pt Timor Putra Nasional

A	5630	S 515 i (DOHC) - 1'598cc	01.04.2001	2008+
N	5630	S 515 i (DOHC)	01.04.2001	2008+

(RO) Roumanie / Rumania

SC Roman SA

SC Roman SA				
T4	4039	26.550 DFA- 14593.8cc	01.12.1998	2009+
T4	4040	16.550 FA - 14593.8cc	01.12.1998	2009+

(ROK) Coree / Korea

Hyundai Motor Compagny

A	5611	ACCENT	01.02.2000	2007+

(RU) Russie / Russia

Kamaz Inc. Naberezhnye Tchelny

T4	4048	KAMAZ-4911 - 17'241 cc	01.01.2003	2010

Vaz

A	5655	LADA 112 (VAZ-2112) - 1'499.8cc	01.03.2003	2010+
N	5655	LADA 112 (VAZ-2112) - 1'499.8cc	01 03.2004	2010+

(S) Suède / Sweden

Saab

A	5525	900 TURBO -1'985 x 1.7 = 3'374.5cc	01.07.1994	2010
A	5577	SAAB 900 2.0 1 - 1'985cc	01.02.1998	2006+
A	5677	SAAB 9-3 AERO SPORT SEDAN - 1'998.2 x 1.7 = 3'396.9cc	01.01.2005	2012
N	5525	900 TURBO - 1'985 x 1.7 = 3'374.5cc	01.07.1994	2010
N	5577	SAAB 900 2.0 1 - 1'985cc	01.02.1998	2006+

Volvo

A	5631	S40 2.0 PHASE II - 1'948cc	01.06.2001	2008+
A	5647	S60 2.0 T - 3'360.9cc	01.04.2002	2009
N	5631	S40 2.0 PHASE II - 1'948cc	01.06.2001	2008+
N	5647	S60 2.0 T - 3'360.9cc	01 04.2002	2009
ST	44	VOLVO S40, MY 1999	01.02.1999	2006+

(USA) Etats Unis / United States

Chevrolet

A	5679	OPTRA / LACETTI - 1'998cc	01.04.2005	2012
N	5679	OPTRA ! LACETTI - 1'998cc	01.04.2005	2012

Chrysler

GT2	5	DODGE VIPER GTS	01.04.1996	2009

Saleen Mustang SR

GT	13	SALEEN S7	01.04.2003	2012

(YU) Yougoslavie / Yu-goslavia

Zavodi Crvena Zastava

A	5245	YUGO 55 - 11 16cc	01.11.1984	2006+
A	5387	YUGO 1.3 - 1'289.6cc	01.05.1989	2006+
N	5245	YUGO 55 - 1'116 cc	01.10.1987	2006+
N	5387	YUGO 1.3 - 1'289.6 cc	01.05.1989	2006+

(ZA) Afriiue du Sud / South Africa

Toyota

A	5607	COROLLA RSi 20v 157cc	01.10.1999	2006+
N	5607	COROLLA RSi 20v 157cc	01.10.1999	2006+

VOITURES ADMISES EN FA / FN

- Cette liste est classée par pays.

La lettre placée juste avant le numéro représente le groupe dans lequel le véhicule est admis : FA / FN / T2F

La date mentionnée après la dénomination commerciale indique la dernière année d'admission du véhicule en FA / FN / T2F.

Ex : (2006) homologation valable jusqu'au 31/12/2006.

Ex : FA / FN caduque au 31/12/2005 = admission en F 2000 jusqu'au 31/12/2015 sous condition de répondre à la Définition 1 du règlement Technique F2000.

Tarifs 2004 des fiches d'homologations :

Tous groupes : 95 €.

Les fiches descriptives F 2000 définition 2 sont gratuites.

Pour obtenir une fiche d'homologation :

Adresser une demande par courrier à la F.F.S.A., en précisant la fiche souhaitée, avec un règlement à l'ordre de la F.F.S.A.

La fiche d'homologation est envoyée par retour du courrier.

Pour actualiser sa fiche d'homologation :

Les fiches d'homologation FA/FN sont des fiches archivées qui n'évoluent plus depuis leur caducité en groupes A et N.

Une ou des variantes manquantes sont gratuites et peuvent être demandées à la F.F.S.A. en indiquant le numéro de la fiche et le numéro de la dernière extension que possède le demandeur.

AUSTRALIE

TOYOTA Motor Corp. Austral

FA 5542	COROLLA SECA RV 1762 cc	2012
FN 5542	COROLLA SECA RV 1762 cc	2012

CZ – REP. TCHEQUE

SKODA

FA 5373	FAVORIT 136 L 1289.4 cc	2009
FN 5373	FAVORIT 136 L 1289.4 cc	2009

D – Allemagne

AUDI

FA 5284	COUPE QUATTRO 2226 cc	2006
FA 5294	200 QUATTRO 2144,4 x 1,7 = 3645,48 cc	2006
FA 5316	200 QUATTRO M86 2144,4 x 1,7 = 3645,48 cc	2007
FA 5346	90 QUATTRO B3 2309,5 cc	2008
FA 5383	80-2.0 E	2009
FA 5409	AUDI V8 QUATTRO 3561.8 cc	2010
FA 5457	80 2.0 E B4 1984.3 cc	2012
FA 5467	AUDI COUPE S2 2226 x 1.7 = 3784.2 cc	2010
FA 5479	80 QUATTRO 2.8 E 2771 cc	2013
FA 5515	80 COMPETITION 1984.5 cc	2014
FN 5284	COUPE QUATTRO 2226 cc	2006
FN 5294	200 QUATTRO 2144,4 x 1,7 = 3645,48 cc	2006

FN 5316	200 QUATTRO M86 2144,4 x 1,7 = 3645,48 cc	2007
FN 5346	90 QUATTRO B3 2309,5 cc	2008
FN 5467	AUDI COUPE S2 2226 x 1.7 = 3784.2 cc	2013

BMW

FA 5292	325i 2494 cc	2007
FA 5327	M3 2302.1 cc	2007
FA 5348	325iX 2494 cc	2008
FA 5401	318i S 1796 cc	2010
FA 5440	325i (E36) 2494 cc	2011
FA 5441	320i (E36) – 1'991 cc	2011
FA 5454	325i (E36/2) 2494 cc	2011
FA 5490	M3 (E36) 2990,5 cc	2013
FA 5500	318i (E36) – 1'796 cc	2013
FA 5526	318 IS-4 (E36) – 1'796 cc	2014
FA 5562	M3 - 3,2 (E36) – 3'201 cc	2017
FN 5292	325i 2494 cc	2007
FN 5327	M3 2302.1 cc	2007
FN 5348	325i x 2494 cc	2008
FN 5401	318i S 1796 cc	2010
FN 5440	325i (E36) 2494 cc	2012
FN 5441	320i (E36) – 1'991 cc	2011
FN 5454	325i (E36/2) 2494 cc	2012
FN 5490	M3 (E36) 2990,5 cc	2012
FN 5562	M3 - 3,2 (E36) – 3'201 cc	2017

DAIMLER BENZ

FA 5269	190 E 2.3-16 (W201) 2302.2 cc	2010
FA 5390	500 SEC (C126) 4973 cc	2008
FA 5498	MERCEDES C220 (W202) 2199 cc	2013
FN 5269	190 E 2.3-16 (W201) 2302.2 cc	2010
T2F 1051	MERCEDES-BENZ 300GD (BM 463) 2996 cc	2013
T2F 1052	MERCEDES-BENZ 300GE (BM 463) 2996 cc	2013
T2F 1051	MERCEDES-BENZ 300GE 2996 cc	2013

GENERAL MOTORS EUROPE / ADAM OPEL AG

FA 5315	VAUXHALL NOVA 1300 (Mod 87) 1297 cc	2008
FA 5320	KADETT-E-GSi 2.0L 1998 cc	2008
FA 5338	OPEL/VAUX KADETT-E-GSi 2.0 MY88 1998 cc	2008
FA 5369	KADETT/ASTRA -E GSi/GTE 16V 1998 cc	2008
FA 5391	OMEGA-A 3.0/CARLTON-A 3.0 2969 cc	2009
FA 5375	NOVA GTE/CORSA GSi 1598 cc	2009
FA 5426	OMEGA-A 3.0 24V/CARLTON-A 3.0 24V 2969 cc	2011
FA 5430	CALIBRA A 16V	2011
FA 5431	OPEL VECTRA 16V/VAUXH. CAVALIER 16V 1998 cc	2012
FA 5452	ASTRA F GSi/GTE 16V	2012
FA 5477	CALIBRA A TU 4X4	2013
FA 5484	ASTRA 2,0	2013
FN 5254	VAUXHALL NOVA SALOON 1196 cc	2008
FN 5315	VAUXHALL NOVA 1300 (Mod 87) 1297 cc	2008
FN 5320	KADETT-E-GSi 2.0L 1998 cc	2008
FN 5369	KADETT/ASTRA - E GSi/GTE 16V 1998 cc	2008
FN 5375	NOVA GTE/CORSA GSi 1598 cc	2010
FN 5426	OMEGA-A 3.0 24V/CARLTON-A 3.0 24V 2969 cc	2011
FN 5431	OPEL VECTRA 16V/VAUXH. CAVALIER 16V 1998 cc	2012
FN 5430	OPEL/VAUXHALL CALIBRA 16V – 1'998 cc	2011
FN 5452	OPEL/VAUXH ASTRA-F GSi/GTE 16V – 1'998 cc	2012
FN 5477	OP/VAUX CALIBRA-A TU 4x4 – 1'998x1.7=3'396.6 cc	2013
FN 5484	ASTRA 2,0	2013

VEB AUTOMOBILWERKE EISENACH

FA 5411	WARTBURG 1.3 1272 cc	2010
FN 5411	WARTBURG 1.3 1272 cc	2010

VOLKSWAGEN

FA 5295	19 GOLF GTi 16V 1781 cc	2008
FA 5314	SCIROCCO 16V	2009
FA 5333	FUSCA	2007
FA 5336	GOLF 1600	2007
FA 5337	19 GOLF SYNCRO 1781,3 cc	2008
FA 5398	RALLYE-GOLF G 60 1764 x 1.7 = 2998.8 cc	2009
FA 5412	GOLF GTi	2010
FA 5425	GOLF GTi G60 1781 x 1,7 = 3028 cc	2011
FA 5438	POLO COUPE G40 (86C) 1272.5 x 1,7= 2163 cc	2011
FA 5439	86 POLO COUPE 1275.5 cc	2011
FA 5482	VENTO GT 2,0	2013
FA 5483	GOLF GTi 16V 2.0 – 1'984 cc	2013
FN 5295	19 GOLF GTi 16V 1781 cc	2008
FN 5314	53 SCIROCCO 16 V 1781,3 cc	2009
FN 5337	19 GOLF SYNCRO 1781,3 cc	2008
FN 5398	RALLYE-GOLF G 60 1764 x 1.7 = 2998.8 cc	2009
FN 5425	GOLF GTi G60 1781 x 1,7 = 3028 cc	2011
FN 5438	POLO COUPE G40 (86C) 1272.5 x 1,7= 2163 cc	2011
FN 5439	86 POLO COUPE 1275.5 cc	2011
FN 5482	VENTO GT 2,0	2013
FN 5483	GOLF GTi 16V 2.0 – 1'984 cc	2013

E - ESPAGNE**SEAT**

FA 5358	MARBELLA GL 5 Vel. 903 cc	2008
FA 5368	IBIZA 1.5 Sxi 1461 cc	2008
FA 5478	TOLEDO GT 16V 1781.32 cc	2013
FA 5504	IBIZA GTi 2.0 - 1'984.5 cc	2014
FN 5368	IBIZA 1.5 Sxi 1461 cc	2008
FN 5478	TOLEDO GT 16V 1781.32 cc	2013
FN 5504	IBIZA GTi 2.0 - 1'984.5 cc	2014

F - FRANCE**CITROËN**

FA 5288	VISA GTi	2006
FA 5289	BX SPORT	2006
FA 5347	AX SPORT 1293.5 cc	2008
FA 5365	AX GT 1360.5 cc	2008
FA 5376	BX GTi 16 SOUPAPES 1904,5 cc	2009
FA 5377	BX DIESEL TURBO 1769.5 x 1.7 = 3008.15 cc	2009
FA 5443	ZX VOLCANE 1904.5 cc	2012
FA 5445	AX GTi 1360.5 cc	2012
FA 5468	ZX 16V 1998 cc	2013
FA 5488	XANTIA - 1'761.5 cc	2013
FA 5532	ZX TUR DIES VOLCANE 1904.5x1.7=3237.5 cc	2015
FN 5288	VISA GTi	2006
FN 5289	BX SPORT	2006
FN 5347	AX SPORT 1293.5 cc	2008
FN 5365	AX GT 1360.5 cc	2008
FN 5376	BX GTi 16 SOUPAPES 1904.5 cc	2009
FN 5377	BX DIESEL TURBO 1769.5 x 1.7 = 3008.15 cc	2009
FN 5443	ZX VOLCANE 1904.5 cc	2012

FN 5445	AX GTI 1360.5 cc	2012
FN 5468	ZX 16V 1998 cc	2013
FN 5532	ZX TUR DIES VOLCANE 1904.5x1.7=3237.5 cc	2015

PEUGEOT

FA 5301	205 GTI (115CV) 1580 cc	2008
FA 5325	205 GTI 1900 1905 cc	2011
FA 5332	309 GTI 1905 cc	2008
FA 5366	205 RALLYE 1293,55 cc	2009
FA 5380	405 MI 16 1905.53 cc	2009
FA 5419	309 GTI 16 1904,5 cc	2010
FA 5453	106 XSI 1360.5 cc	2012
FA 5489	106 XN 954 cc	2013
FA 5505	106 RALLYE 1294 cc	2014
FA 5507	405 MI 16 1998 cc	2014
FA 5561	106 Rallye S20 - 1'587 cc	2017
FN 5301	205 GTI (115CV) 1580 cc	2008
FN 5325	205 GTI 1900 1905 cc	2011
FN 5332	309 GTI 1905 cc	2008
FN 5366	205 RALLYE 1293,55 cc	2009
FN 5419	309 GTI 16 1904,5 cc	2010
FN 5453	106 XSI 1360.5 cc	2013
FN 5489	106 XN 954 cc	2014
FN 5505	106 RALLYE 1294 cc	2014
FN 5510	306 16S - 1'998.2 cc	2014
FN 5561	106 Rallye S20 - 1'587 cc	2017
FN5576	306 S16 BASE TYPE 7CRFSW - 1'999.16 cc	2018

RENAULT

FA 5262	5 GT TURBO C405 1397.2 x 1.7 = 2375.24 cc	2007
FA 5311	21 RX L483 1995 cc	2010
FA 5312	21 RS L482 1721 cc	2010
FA 5313	4 GTL 1128 1108 cc	2010
FA 5342	11 TURBO TYPE C375 1397.2 x 1.7 = 2375.24 cc	2007
FA 5349	21 2 LITRES TURBO 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2010
FA 5378	R19 GTS TYPE B 53705 1390cc	2012
FA 5379	R19 GTX TYPE B 53305 1721 cc	2009
FA 5393	R11 TXE	2009
FA 5395	25 GTX TYPE B 29 2165 cc	2009
FA 5396	R12 TOROS	2009
FA 5407	19 GTR C53105 1797 cc	2010
FA 5418	19 16S TYPE C539 1764 cc	2010
FA 5433	CLIO 16S TYPE C575 1764 cc	2011
FA 5474	19 16S TYPE L53D 1764 cc	2013
FA 5485	CLIO RN 1200 TYPE C57A23 1171 cc	2013
FA 5548	MEGANE COUPE - 1'995 cc	2016
FN 5262	5 GT TURBO C405 1397.2 x 1.7 = 2375.24 cc	2007
FN 5311	21 RX L483 1995 cc	2010
FN 5312	21 RS L482 1721 cc	2010
FN 5313	4 GTL 1128 1108 cc	2010
FN 5342	11 TURBO TYPE C375 1397.2 x 1.7 = 2375.24 cc	2007
FN 5349	21 2 LITRES TURBO 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2010
FN 5378	R19 GTS TYPE B 53705 1390 cc	2009
FN 5379	R19 GTX TYPE B 53305 1721 cc	2009
FN 5418	19 16S TYPE C539 1764 cc	2010
FN 5433	CLIO 16S TYPE C575 1764 cc	2011
FN 5474	19 16S TYPE L53D 1764 cc	2013
FN 5485	CLIO RN 1200 TYPE C57A23 1171 cc	2013
FN 5548	MEGANE COUPE - 1'995 cc	2016
T2F 1054	21 2L TURBO QUADRA 1995 x 1.7 = 3391.5cc	2010

GB - Grande-Bretagne

B.L CARS/ ROVER CARS

FA 5299	MG MAESTRO EFI 1994 cc	2007
FA 5447	METRO GTI 1396 cc	2012
FA 5475	200GTI 1996.5 cc	2014
FA 5502	MINI COOPER 1.3i 1274 cc	2013
FA 5560	MINI COOPER 1.3i – 1'274 cc	2017
FN 5299	MG MAESTRO EFI 1994 cc	2007
FN 5447	METRO GTI 1396 cc	2012
FN 5475	200GTI 1996.5 cc	2013
FN 5560	MINI COOPER 1.3i – 1'274 cc	2017

FORD

FA 5272	ESCORT RS TURBO 1597.2 x 1.7 = 2715.24 cc	2007
FA 5285	SIERRA XR 4x4 2795 cc	2008
FA 5323	SIERRA RS COSWORTH 1993.9 x 1.7 = 3389.63 cc	2007
FA 5370	SIERRA COSWORTH 4 DOORS 1993.9 x 1.7 = 3389.6 cc	2008
FA 5403	FIESTA XR2i 1598,5 cc	2010
FA 5404	FIESTA 1.4 S 1392 cc	2010
FA 5414	SIERRA COSWORTH 4 x4 1994,5 x 1,7 = 3390.5 cc	2010
FA 5442	ESCORT 1.6 EFI 1598,5 cc	2011
FA 5450	ESCORT RS 2000 MK.3 – 1'998 cc	2012
FA 5466	ESCORT RS COSWORTH 1994.5 x 1.7 = 3390.5 cc	2010
FA 5497	MONDEO 2.0L Si 1998 cc	2013
FN 5272	ESCORT RS TURBO 1597.2 x 1.7 = 2715.24 cc	2007
FN 5285	SIERRA XR 4x4 2795 cc	2008
FN 5323	SIERRA RS COSWORTH 1993.9 x 1.7 = 3389.63 cc	2007
FN 5370	SIERRA COSWORTH 4 DOORS 1993.9 x 1.7 = 3389.6 cc	2008
FN 5403	FIESTA XR2i 1598,5 cc	2010
FN 5404	FIESTA 1.4 S 1392 cc	2010
FN 5414	SIERRA COSWORTH 4 x 4 1994.5 x 1.7 = 3390.5 cc	2010
FN 5442	ESCORT 1.6 EFI 1598,5 cc	2011
FN 5450	ESCORT RS 2000 MK.3 – 1'998 cc	2012
FN 5466	ESCORT RS COSWORTH 1994.5 x 1.7 = 3390.5 cc	2013
FN 5497	MONDEO 2.0L Si 1998 cc	2012
T2F 1067	MAVERICK 2389 cc	2012

LAND ROVER

T2F 1061	RANGE ROVER 4278 cc	2013
T2F 1071	DISCOVERY 3955 cc	2013

I - ITALIE

ALFA-ROMEIO

FA 5264	ALFA 33 4x4 – 1.5 1489.5 cc	2010
FA 5300	ALFA 75 QUADRIFOGLIO 2492.5 cc	2009
FA 5307	ALFA 75 TURBO 1762 x 1.7 = 2995.4 cc	2009
FA 5326	ALFA 75 2.0 SUPER 1962 cc	2009
FA 5350	ALFA 75 6V 3.0 2959 cc	2009
FA 5362	33 1.7 QUADRIFOGLIO VERDE 1712.1 cc	2008
FA 5392	33 1.7 QUADRIFOGLIO VERDE (modèle 89) 1712.1 cc	2009
FA 5413	ALFA 33 16 V 1.7 1712 cc	2010
FA 5432	164 3.0 QV 2959 cc	2011
FA 5449	ALFA 33 1.5 I.E. 1489 cc	2012
FA 5456	33S 16V PERMANENT 4 1712 cc	2012
FA 5460	164 V 6 TURBO 1996 x 1.7 = 3393.2 cc	2012

FA 5471	155 T. SPARK 2.0 1995 cc	2013
FA 5472	155 V6 2492.4 cc	2013
FA 5476	155 QUADRIFOGLIO 4 1995x1.7=3391.5	2013
FA 5513	155 T.SPARK 1.8 1773cc	2015
FA 5544	155 T.SPARK 2.0S 16V 1969.46 cc	2015
FA 5503	164 QUADRIFOGLIO 3.0 V6 24V - 2'959 cc	2014
FN 5256	ALFA 33 QUADRIFOGLIO VERDE 1489.5 cc	2010
FN 5264	ALFA 33 4x4 - 1.5 1489.5 cc	2010
FN 5265	ALFA 90 -2.5 QUADRIFOGLIO 2492.5 cc	2004
FN 5307	ALFA 75 TURBO 1779.4 x 1.7 = 3024.98 cc	2009
FN 5326	ALFA 75 2.0 SUPER 1962 cc	2009
FN 5350	ALFA 75 6V 3.0 2959 cc	2009
FN 5362	33 1.7 QUADRIFOGLIO VERDE 1712.1 cc	2010
FN 5413	ALFA 33 16 V 1.7 1712 cc	2010
FN 5432	164 3.0 QV 2959 cc	2010
FN 5449	ALFA 33 1.5 I.E. 1489 cc	2010
FN 5456	33 S 16 V PERMANENT 4 1712 cc	2010
FN 5460	164 V 6 TURBO 1996 x 1.7 = 3393.2 cc	2010
FN 5471	155 T. SPARK 2.0 1995 cc	2012
FN 5472	155 V6 2492.4 cc	2013
FN 5476	155 QUADRIFOGLIO 4 1995x1.7=3391.5	2013
FN 5503	164 QUADRIFOGLIO 3.0 V6 24V - 2'959 cc	2014
FN 5544	155 T.SPARK 2.0S 16V 1969.46 cc	2013

FIAT

FA 5278	UNO TURBO IE 1300.9 x 1.7 = 2211.53 cc	2009
FA 5335	REGATTA	2007
FA 5359	127 BIS	2008
FA 5402	UNO TURBO IE 1372.1x1.7=2332.6 cc	2010
FA 5406	TIPO i.e. 16V 1755.6 cc	2010
FA 5428	UNO 70 XS i.e. 1372.1 cc	2011
FA 5436	TIPO 2.0/16V 1995 cc	2011
FA 5463	CINQUECENTO - 902.6 cc	2012
FA 5529	CINQUECENTO SPORTING- 1'108.3 cc	2015
FA 5530	COUPE 2.0 16V - 1'995 cc	2015
FA 5531	COUPE 2.0 16V TURBO - 1'995 x 1.7 = 3'391.5 cc	2015
FN 5278	UNO TURBO IE 1300.9 x 1.7 = 2211.53 cc	2009
FN 5402	UNO TURBO IE 1372.1x1.7=2332.6 cc	2013
FN 5406	TIPO i.e. 16V 1755.6 cc	2010
FN 5428	UNO 70 XS i.e. 1372.1 cc	2011
FN 5436	TIPO 2.0/16V 1995 cc	2011
FN 5463	CINQUECENTO - 902.6 cc	2012
FN 5529	CINQUECENTO SPORTING - 1'108.3 cc	2015
FN 5530	COUPE 2.0 16V - 1'995 cc	2015
FN 5531	COUPE 2.0 16V TURBO - 1'995 x 1.7 = 3'391.5 cc	2015

LANCIA

FA 5324	DELTA HF 4WD 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2007
FA 5355	DELTA HF INTEGRALE 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2008
FA 5394	DELTA HF INTEGRALE 16V 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2009
FA 5448	DELTA HF INTEGRALE 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2012
FN 5324	DELTA HF 4WD 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2007
FN 5355	DELTA HF INTEGRALE 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2008
FN 5394	DELTA HF INTEGRALE 16V 1995x1,7 = 3391,5cc	2009
FN 5448	DELTA HF INTEGRALE 1995 x 1.7 = 3391.5 cc	2012

I - INDE**MARUTI UDYOG Ltd**

FA 5371	MARUTI 800 796 cc	2011

J - JAPON

DAIHATSU

FA 5343	CHARADE 3 DOOR (G100S) 993 cc	2009
FA 5344	CHARADE GT (G100S) 993 x 1.7 = 1688.1 cc	2008
FA 5374	CHARADE 1.3i (G102S) 1295.6 cc	2009
FA 5509	CHARADE GTI (G201) (DETOMASO) - 1'589.5 cc	2014
FA 5541	MIRA(L210) PORODUA KANCIL 659x1.7=1120.5 cc	2015
FN 5374	CHARADE 1.3i (G102S) 1295.6 cc	2009
FN 5509	CHARADE GTI (G201) (DETOMASO) - 1'589.5 cc	2014
FN 5541	MIRA(L210) PORODUA KANCIL 659x1.7=1120.5 cc	2015
T2F 1018	FEROZA RESIN TOP(F300G)(Carb.Mod) - 1'589.58 cc	2009

FUJI

FA 5259	SUBARU 4WD TUR SEDAN 1782 x 1.7 = 3029.4 cc	2009
FA 5302	SUBARU 1.8 4 WD S/W AL AN 1782 cc	2009
FA 5305	SUBARU COUPE 4WD TURBO 1782 x 1.7 = 3029.4 cc	2006
FA 5306	SUBARU 4WD 1.2 KA 1189.2 cc	2006
FA 5397	SUBARU 4WD (1.2) SEDAN. JA 1189.2 cc	2009
FA 5399	SUBARU LEGACI 4WD TUR 1994.3x1.7=3390.3 cc	2010
FA 5420	SUBARU LEGACI SEDAN 2.2 4WD BC 2212.4 cc	2010
FA 5421	SUBARU LEG W 2.0 4WDBF 1994.4x1.7=3390.5 cc	2010
FA 5422	SUBARU LEGACI SEDAN 2.0 4WD BC 1994.4 cc	2010
FN 5259	SUBARU 4WD TUR SEDAN 1782 x 1.7 = 3029.4 cc	2009
FN 5305	SUBARU COUPE 4WD TURBO 1782 x 1.7 = 3029.4 cc	2006
FN 5306	SUBARU 4WD 1.2 KA 1189.2 cc	2006
FN 5397	SUBARU 4WD (1.2) SEDAN. KA 1189.2cc	2009
FN 5399	SUBARU LEGACI 4WD TUR 1994.3x1.7=3390.3 cc	2010
FN 5420	SUBARU LEGACI SEDAN 2.2 4WD BC 2212.4 cc	2010
FN 5421	SUBARU LEG W 2.0 4WDBF 1994.4x1.7=3390.5 cc	2010
FN 5422	SUBARU LEGACI SEDAN 2.0 4WD BC 1994.4 cc	2010

HONDA

FA 5290	QUINT INTEGRA AV 1590.4 cc	2006
FA 5291	PRELUDE BA1 1958 cc	2006
FA 5351	PRELUDE BA4 1958 cc	2008
FA 5356	CIVIC 3DOOR (EF3) 1590.4 cc	2008
FA 5357	PRELUDE 4WS (BA5) 1958 cc	2008
FA 5400	CIVIC 3 DOOR (EF9) 1595.0 cc	2010
FA 5444	CIVIC 3 DOOR SIR.II (EG6) 1596 cc	2012
FA 5487	CIVIC FERIO 4 DOOR SIR (EG9) 1596 cc	2013
FA 5499	DOMANI (MA5) 1834 cc	2013
FA 5588	CIVIC 5 DOOR (MB86) - 1'797.5 cc	2018
FN 5268	CIVIC 3 DOOR (AT) 1590.4 cc	2005
FN 5351	PRELUDE BA4 1958 cc	2008
FN 5356	CIVIC 3 DOOR (EF3) 1590.4 cc	2008
FN 5357	PRELUDE 4WS (BA5) 1958 cc	2007
FN 5400	CIVIC 3 DOOR (EF9) 1595 cc	2010
FN 5444	CIVIC 3 DOOR SIR.II (EG6) 1596 cc	2012
FN 5588	CIVIC 5 DOOR (MB86) - 1'797.5 cc	2018

ISUZU

FA 5309	GEMINI TURBO JT150 1464 x 1.7= 2488.8 cc	2006
FA 5367	GEMINI 1600 SEDAN JT190 1558.3 cc	2008
FA 5423	GEMINI 1588.3 cc	2013
FN 5367	GEMINI 1600 SEDAN JT190 1558.3 cc	2008
FN 5423	GEMINI 1558.3 cc	2013

T2F 1057	BIGHORN (UBS69GW)	2012
T2F 1058	BIGHORN (UBS25DW) - 3165.5 cc	2013

MAZDA MOTOR CO

FA 5286	FAMILIA 4WD BFMR 1598 x 1.7 = 2716.6 cc	2008
FA 5415	FAMILIA 4WD (BG8) 1939.6 x 1.7 = 3127.3 cc	2010
FA 5473	FAMILIA GT-R 4WD 1839.6 x 1.7 = 3127.5 cc	2013
FA 5495	XEDOS 6 2.0 1995.5 cc	2013
FA 5496	626 2.5 SEDAN 2496.5 cc	2013
FA 5514	LANTIS COUPE 2.0 1995 cc	2014
FN 5286	FAMILIA 4WD BFMR 1598 x 1.7 = 2716.6 cc	2008
FN 5415	FAMILIA 4WD (BG8) 1939.6 x 1.7 = 3127.3 cc	2010
FN 5473	FAMILIA GT-R 4WD 1839.6 x 1.7 = 3127.5 cc	2013

MITSUBISHI

FA 5317	STARION 2600 TURBO A187A 2555 x 1.7 = 4343.5 cc	2007
FA 5339	PAJERO	2007
FA 5340	PAJERO TURBO	2007
FA 5341	PAJERO WAGON TURBO	2007
FA 5364	GALANT VR-4 (EA39A) 1997,4 x 1,7 = 3395,6 cc	2008
FA 5388	MIRAGE 1600 (C53A) 1595,9 cc	2009
FA 5469	LANCER EV CD9A(PROTON WIRA)1997.5x1.7=3395.5 cc	2013
FA 5559	LANCER EVOLUTION (CN9A) - 1'997.5 x 1.7 = 3'395.5 cc	2017
FN 5364	GALANT VR-4 (EA39A) 1997,4 x 1,7 = 3395,6cc	2008
FN 5388	MIRAGE 1600 (C53A) 1595,9 cc	2009
FN 5469	LANCER EVOLUTION CD9A 1997.5x1.7=3395.5 cc	2013
FN 5559	LANCER EVOLUTION (CN9A) - 1'997.5 x 1.7 = 3'395.5 cc	2017
T2F 1073	RVR (N23)	2013
T2F 1079	PAJERO W TUR 2800 (V46)	2016
T2F 1080	PAJERO TURBO 2800 (V26)	2016
T2F 1094	PAJERO EVOLUTION (V55) - 3'947 cc	2018

NISSAN

FA 5318	200 SX RVS12 2960 cc	2007
FA 5319	PULSAR 3 DOOR 1600 EN13 1598 cc	2007
FA 5329	MARCH TURBO K10T 988 x 1.7 = 1679 cc	2007
FA 5330	SKYLINE GTS TURBO HR31 1988 x 1.7 = 3379.6 cc	2007
FA 5389	MARCH SUPER TURBO (EK10) 930,6 x 1.7 = 1582 cc	2009
FA 5405	SKYLINE GTR TUR(BNR32) 2568.7x1.7=4366.8 cc	2010
FA 5427	PULSAR GTI-R (RNN14) 1998.2x1.7=3396.9 cc	2011
FA 5461	PRIMERA (HP10) 1998 cc	2012
FA 5470	SUNNY GTI (N14) 1998 cc	2013
FA 5501	SKYLINE GTS25 (ER33) - 2'499 cc	2014
FN 5389	MARCH SUPER TURBO (EK10) 930,6 x 1.7 = 1582 cc	2009
FN 5405	SKYLINE GTR TUR(BNR32) 2568.7x1.7=4366.8 cc	2010
FN 5427	PULSAR GTI-R (RNN14) 1998.2x1.7=3396.9 cc	2011
FN 5461	PRIMERA (HP10) 1998 cc	2012
FN 5470	SUNNY GTI (N14) 1998 cc	2013
T2F 1016	PATROL (Y60) - 4'169.2 cc	2009
T2F 1017	PATROL DIESEL (RY60) -4'169.2cc	2009
T2F 1036	PATHFINDER MPI (WD21) 2960.5 cc	2010
T2F 1037	PATROL DIES TUR (YY60)	2010
T2F 1059	PATROL (GY60) - 4'169.0 cc	2013
T2F 1081	TERRANO II LONG BODY 2389 cc	2016
T2F 1082	TERRANO II 2389 cc	2016
T2F 1083	NEW TERRANO II I - 2'389 cc	2017
T2F 1084	NEW TERRANO II LONG BODY-2'389 cc	2017
T2F 1085	NEW TERRANO II LONG BODY	2017

SUZUKI

FA 5310	CULTUS 1300 AA33S 1298.8 cc	2006
FA 5382	SUZUKI SWIFT 1300 (AA34S) 1298.8 cc	2009
FN 5310	CULTUS 1300 AA33S 1298.8 cc	2006
FN 5382	SUZUKI SWIFT 1300 (AA34S) 1298.8 cc	2009
T2F 1005	SUZUKI VITARA (TA01V) - 1'590.4 cc	2009
T2F 1049	VITARA 4V LONG (TD01) - 1'590.4 cc	2011
T2F 1050	VITARA 4V (TA01) - 1'590.4 cc	2011
T2F 1072	VITARA (TD1 1 W) - 1'998.5 cc	2015

TOYOTA

FA 5296	CELICA 2,0gt coupe (ST162) 1998,2cc	2006
FA 5297	CELICA 2.0 GT LIFTBACK (ST162) 1998.2 cc	2007
FA 5303	STARLET TURBO (EP71) 1296 x 1.7 = 2303.2 cc	2007
FA 5331	SUPRA MA70 2954.2 cc	2007
FA 5334	SUPRA TURBO MA70 2954.2 x 1.7 = 5022.14 cc	2009
FA 5352	COROLLA LEVIN AE92 1587 cc	2008
FA 5353	SPRINTER TRUENO AE92 1587 cc	2008
FA 5354	COROLLA 3 DOOR SEDAN GT AE92 1587 cc	2009
FA 5363	CELICA 2000GT-FOUR ST165 1998,2 X 1,7 = 3397 cc	2008
FA 5429	STARLET (EP81) 1295.8 cc	2011
FA 5437	COROLLA LEVIN (AE101) 1587.1cc	2011
FA 5451	CE.T.4WD/2000GT-F(ST185) 1998.2x1.7=3397 cc	2012
FA 5481	COROLLA LEVIN (AE101) 1587 cc	2013
FA 5521	CELICA GT-FOUR 1998.2X1.7=3397 cc	2014
FA 5465	CARINA E (ST191) - 1'998cc	2013
FA 5566	STARLET 3 DOOR (EP91) - 1'331.5 cc	2017
FN 5297	CELICA 2000 GT LIFTBACK (ST162) 1988.2 cc	2007
FN 5354	COROLLA 3 DOOR SEDAN GT AE92 1587 cc	2009
FN 5363	CELICA 2000GT-FOUR ST165 1998,2 X 1,7 = 3397 cc	2008
FN 5429	STARLET (EP81) 1295.8 cc	2011
FN 5451	CE.T.4WD/2000GT-F(ST185) 1998.2x1.7=3397 cc	2012
FN 5521	CELICA GT-FOUR 1998.2X1.7=3397 cc	2014
FN 5566	STARLET 3 DOOR (EP91) - 1'331.5 cc	2017
T2F 1008	LAND CRUISER (FJ73V) 3955.7 cc	2010
T2F 1032	LAND CRUISER (LJ70LV) 2446.3 x 1.7 = 4158.7 cc	2010
T2F 1035	LAND CRUISER(LJ73LV) 2446.3 x 1.7 = 4158.7 cc	2010
T2F 1078	LAND CRUISER (HDJ 80) 4 163,9 x 1,7 = 7 078,6cc	2016
T2F 1042	LAND CRUISER (HZJ73V) -4'163.9 cc	2010
T2F 1064	LAND CRUISER (KZJ70)	2014
T2F 1065	LAND CRUISER (KZJ73)	2014
T2F 1077	LAND CRUISER (HDJ81V)	2016
T2F 1078	LAND CRUISER (HDJ80)	2016

Kia Motors Corporation

FA 5458	SPORTAGE	2012
FA 5538	SEPHIA – 1'793 cc	2015
FA 5539	SEPHIA 1.6D (TIMOR) – 1'598 cc	2015
FN 5538	SEPHIA – 1'793 cc	2015
FN 5539	SEPHIA 1.6D – 1'598 cc	2015

M – MALAISIE**PROTON**

FA 5547	PROTON SATRIA 1.6 GLi – 1'597.4 cc	2016
FA 5553	WIRA 1.8EXi/PERSONA 1.8EXi – 1'834cc	2016
FN 5547	PROTON SATRIA 1.6 GLi – 1'597.4 cc	2016
FN 5553	WIRA 1.8EXi/PERSONA 1.8EXi – 1'834cc	2016

NL - PAYS-BAS

VOLVO

FA 5416	440 TURBO 1721,7 x 1,7 = 2925,9 cc	2010
FA 5417	480 TURBO 1721,7 x 1,7 = 2925,9 cc	2010
FN 5416	440 TURBO 1721,7 x 1,7 = 2925,9 cc	2010
FN 5417	480 TURBO 1721,7 x 1,7 = 2925,9 cc	2010

S - SUÈDE

SAAB

FA 5293	900 TURBO 16 1985 x 1.7 = 3374.5 cc	2006
FA 5304	9000 TURBO 16 1985 x 1.7 = 3374.5 cc	2006
FA 5321	900 S 16 SEDAN 1985 cc	2007
FA 5322	900 S COMBI COUPE 1985 cc	2007
FA 5435	9000 T16-2,3 2290 x 1,7 = 3893,5 cc	2011
FN 5293	900 TURBO 16 1985 x 1.7 = 3374.5 cc	2006
FN 5304	9000 TURBO 16 1985 x 1.7 = 3374.5 cc	2006
FN 5435	9000 T16-2,3 2290 x 1,7 = 3893,5 cc	2011

PL - POLOGNE

F.S.O.

FA 5359	POLSKI FIAT 126 BIS 703.7 cc	2009

RA - ARGENTINE

AUTOLATINA ARGENTINA S.A.

FA 5462	FORD ESCORT 1.8 1781 cc	2010

RENAULT

FA 5160	R 18 GTX 1995 cc	2011

SEVEL ARGENTINA S.A.

FA 5459	FIAT REGATTA 2000 1995.2 cc	2011

RO - ROUMANIE

OLTCIT

FA 5251	TA-QB - OLTCIT CLUB 1128,5 cc	2008
FA 5298	OLTCIT CLUB 12TRS 1299.25 cc	2009

INTERPRINDEREA DE AUTO PITEST

FA 5408	DACIA 1320 1397 cc	2012
FA 5579	DACIA NOVA R524 - 1'557 cc	2018
FN 5579	DACIA NOVA R524 - 1'557 cc	2018

ROK - COREE

HYUNDAI MOTOR COMPANY

FA 5434	ELANTRA 16V 1596 cc	2008
FA 5492	LANTRA (ELANTRA) 1.8 16 V 1836 cc	2010
FA 5508	PONY 1500 GSI 1468 cc	2011
FA 5540	NEW LANTRA(ELANTRA) 18.8 16V 1795 cc	2012
FA 5554	PONY EXCEL (ACCENT) 1.5 16V 1495.3 cc	2013
FA 5571	COUPE TIBURON - 1'975.2 cc	2017
FN 5434	ELANTRA 16V 1596 cc	2008
FN 5492	LANTRA (ELANTRA) 1.8 16 V 1836 cc	2010

FN 5508	PONY 1500 GSI 1468 cc	2011
FA 5554	PONY EXCEL (ACCENT) 1.5 16V 1495.3 cc	2013

KIA MOTORS CORPORATION

FA 5458	SPORTAGE	2009
FA 5538	SEPHIA – 1'793 cc	2015
FA 5539	SEPHIA 1.6D (TIMOR) – 1'598 cc	2015
FA 5538	SEPHIA – 1'793 cc	2015
FA 5539	SEPHIA 1.6D – 1'598 cc	2015
T2F 1056	SPORTAGE 1998 cc	2009

DAEWOO

FA 5537	CIELO (NEXIA) 1.5D H/B 4DR 1498.5 cc	2012
FA 5550	NEXIA(CIELO) 1.5DOHC H/B 3D – 1'498.4	2016
FA 5580	NUBIRA 2.0 DOHC H/B 5 DOOR - 1'998 cc	2018
FA 5581	LANOS 1.6 DOHC H/B 3 DOOR - 1'598 cc	2018
FN 5537	CIELO (NEXIA) 1.5D H/B 4DR 1498.5 cc	2012
FN 5550	NEXIA(CIELO) 1.5DOHC H/B 3D – 1'498.4 cc	2016
FN 5580	NUBIRA 2.0 DOHC H/B 5 DOOR - 1'998 cc	2018
FN 5581	LANOS 1.6 DOHC H/B 3 DOOR - 1'598 cc	2018

SSAGYONG MOTOR COMPANY

T2F 1075	MUSSO 3199 cc	2013

RUSSIE

MOSKOVICH

FA 5361	AZLK 2141 ALEKO-RALLY 1568.5 cc	2012

VAZ

FA 5174	LADA 2105 1295 cc	2012
FA 5308	LADA 2108 1288 cc	2012
FA 5345	LADA-SAMARA 21083 1500 cc	2012
FA 5381	LADA (BA3-21074) 1568.5 cc	2012
FA 5587	LADA 110-2,0 (VAZ-21106) - 1'998.2 cc	2018
T2F 1039	LADA NIVA VAZ-2121 1568.5 cc	2012

SUEDE

VOLVO

FA5493	850 SE/GLT 2.0 1984 cc	2012
FA5512	850 SE/GLT 2.0 1984 cc	2012
FA5534	850 T-5 SEDAN 2319 X 1.7 = 3942.3 cc	2012
FA5535	850 T-5 ESTATE 2319 x 1.7 = 3942.3 cc	2012
FA 5569	S40 2.0 - 1'948 cc	2017
FN5534	850 T-5 SEDAN 2319 x 1.7 = 3942.3 cc	2012
FN5535	850 T-5 ESTATE 2319 x 1.7 = 3942.3 cc	2012
FN 5569	S40 2.0 - 1'948 cc	2017

SAAB

FA 5455	9000 CS 2.3 TURBO - 2'290 x 1.7 = 3'893 cc	2012
FN 5455	9000 CS 2.3 TURBO - 2'290 x 1.7 = 3'893 cc	2012

USA - U.S.A.

CHEVROLET

FA 5360	CAMARO IROC 5733.5 cc	2006

FORD

FA 5266	MUSTANG 5.0 GT/85 4968 cc	2007

CHRYSLER

FA 5384	LE BARON COUPE 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006
FN 5384	LE BARON COUPE 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006

DODGE

FA 5385	DAYTONA SHELBY Z 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006
FN 5385	DAYTONA SHELBY Z 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006

GENERAL MOTOR CORPORATION

T1F 1074	CHEVROLET BLAZER 4302 cc	2013

PLYMOUTH

FA 5386	SUNDANCE 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006
FN 5386	SUNDANCE 2213 x 1.7 = 3762.1 cc	2006

JEEP EAGLE CORPORATION

T2F 1055	JEEP CHEROKEE XJL72 x 3964cc	2009

T - TURQUIE**OYAK – RENAULT**

FA 5393	RENAULT 11 TXE B37N 1721 cc	2011
FA 5396	RENAULT 12 TOROS R 1179 1397 cc	2011
FN 5393	RENAULT 11 TXE B37N 1721 cc	2011
FN 5396	RENAULT 12 TOROS R 1179 1397 cc	2011

REGLEMENTATION TECHNIQUE VEHICULES HISTORIQUES DE COMPETITION

La réglementation technique est contenue dans l'annexe K du code sportif de la FIA et présentée dans ce livret technique de France Auto .

L'annexe K complète (voitures éligibles, préparation, pneus, sécurité, publicité), particulière aux Véhicules Historiques de Compétition, est disponible sur simple demande à la FFSA et sur le site FIA.com.

ARTICLE 1. CLASSIFICATION DES VOITURES ADMISES PAR PRINCIPALES PERIODES

- A) avant le 1/1/1905.
- B) du 1/1/1905 au 31/12/1918.
- C) du 1/1/1919 au 31/12/1930.
- D) du 1/1/1931 au 31/12/1946.
- E) du 1/1/1947 au 31/12/1961 (au 31/12/1960 pour les monoplaces et biplaces de course).
- F) du 1/1/1962 au 31/12/1965 (à partir du 1/1/1961 pour les monoplaces et biplaces de course et jusqu'au 31/12/1966 pour la Formule 2), à l'exclusion de la Formule 3 et des Formules à moteur de marque unique.
- GR) du 1/1/1966 (1/1/1964 pour F3) au 31/12/1971 pour monoplaces et biplaces de course.
- G1) du 1/1/1966 au 31/12/1969 pour les Voitures de Tourisme GT homologuées.
- G2) du 1/1/1970 au 31/12/1971 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- HR) du 1/1/1972 au 31/12/1976 pour les monoplaces et biplaces de course.
- H1) du 1/1972 au 31/12/1975 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- H2) du 1/1/1976 au 31/12/1976 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- IR) du 1/1/1977 au 31/12/1982 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion du Groupe C) et du 1/1/1977 au 31/12/1985 pour les F1 3 litres.
- I) du 1/1/1977 au 31/12/1981 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- IC) du 1/1/1982 au 31/12/1990 pour les voitures du Groupe C et les voitures IMSA.
- JR) du 1/1/1983 au 31/12/1990 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1 3 litres du 1.1.1983 au 31.12.85).
- J) du 1/1/1982 au 31/12/1990 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- KC) du 1/1/1991 au 31/12/1993 pour toutes les voitures du Groupe C et les voitures IMSA.
- Z) du 1/1/1991 à deux ans avant le 1er janvier de l'année en cours pour les autres voitures.

ARTICLE 2. PRINCIPES DES REGLEMENTS TECHNIQUES

2.1. SECURITE

Toutes les voitures sont réglementées par l'annexe K.

2.2. PNEUMATIQUES

Toutes les voitures sont réglementées par l'annexe K.

2.3. PREPARATION

Les voitures des périodes A/B/C/D et E et F sont réglementées par l'annexe K.

Les voitures des périodes GR/HR/IR et JR ainsi que les GTP sont réglementées par l'annexe K.

Les voitures des périodes G1/G2/H1/H2/I et J sont réglementées par l'annexe J de l'année de fin de période .

(Fiche d'identité FIA devenue Passeport Technique Historique)

Le candidat à l'homologation de son véhicule historique de compétition doit faire une demande à la FFSA pour obtenir un dossier spécifique.

La FFSA organise 4 sessions spéciales d'homologation par an, statuant sur les dossiers conformes, reçus dans les délais prévus par les Services Techniques de la FFSA.
Seuls les dossiers conformes pourront être étudiés .

3.1. **EN PARTICULIER**

Tous les articles seront remplis (données chiffrées si demandées).

Les photos seront en double exemplaires identiques, claires, de la voiture définitive sans publicité.

L'historique en compétition sera porté dans la dernière page et pour les voitures concernées une documentation sera jointe.

Coût administratif : 95 € TTC.

Date limite de réception du dossier

15 février

15 mai

15 août

15 novembre

Tous concurrents participant à une épreuve historique doit être en possession d'un passeport technique historique (PTH), portant le N° d'identification de la FIA. La voiture sera inspectée par un CT avant délivrance, identifiée au marquage FIA et répertoriée à la FIA.

La fiche d'identité FIVH et le passeport technique PTH délivré avant le 1^{er} janvier 2006 sont encore acceptés mais il convient de les commuer en « PTH portant le N° FIA » décrit plus haut et ceci dans les meilleurs délais (31.12.2006).

Pour ce faire, le concurrent procédera comme suit :

Demande

Conserver sa fiche d'identité FIVH et remplir une demande de PTH.

Conserver son PTH établi avant le 1^{er} janvier 2006 et adresser une copie à la FFSA.

Obtention

La FFSA établira un PTH selon la procédure 2006. en échange de l'ancien document.

En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, tout véhicule devant être strictement conforme à sa fiche. Une non conformité lors des contrôles d'une épreuve entraînera le rejet du véhicule, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe. La FFSA reste propriétaire de cette fiche.

Les fiches d'identité ou PTH doivent être signées par les concurrents.

Tout changement de propriétaire doit être indiqué.

Pour les licenciés FFSA, le passeport technique fédéral est obligatoire pour tout véhicule.

LAISSER-PASSER DE VEHICULE POUR RALLYE DE REGULARITE HISTORIQUE SPORTIF

ARTICLE 1. INTRODUCTION

Dans les Rallyes de Régularité Historique Sportif, une Fiche d'Identité pour Véhicule Historique FIA ou PTH (voir VHC) ou un Laisser-Passer de Véhicule pour Rallye de Régularité Historique doit être présenté aux Commissaires Techniques aux vérifications techniques.

Seules les voitures correspondant à l'annexe K sont autorisées.

ARTICLE 2. DELIVRANCE D'UN LAISSER-PASSER

- 1/ Le candidat demande un formulaire « Laisser-Passer ».
- 2/ Le candidat remplit le formulaire et le retourne à la FFSA avec une photo et un règlement de 60 €.
- 3/ Le Laisser-Passer définitif visé par la FFSA sera adressé au candidat.

NOTE :

En dehors de la section réservée à l'ASN, la demande doit être complètement remplie, en particulier au point « la voiture est-elle conforme à ses spécifications de période » le demandeur mentionnera clairement les modifications effectuées sur sa voiture par rapport au modèle de base de série. La photo couleur (9 x 13 cm) ¾ avant de la voiture complète sera de très bonne qualité.

ARTICLE 3. INFORMATION

Nous rappelons ici les grandes lignes que devra respecter la voiture pour laquelle ont sollicité un laissez-passer.

3.1. GENERALITE

La voiture sera conforme à la législation routière et construite au moins 15 ans avant le 1^{er} janvier de l'année en cours.

3.2. HISTOIRE

En général les voitures admises sont, suivant leur âge, des modèles identiques à ceux homologués par la FIA pour le sport automobile dans les anciens groupes Tourisme, Grand Tourisme, ou Groupes 1, 2, 3 et 4, puis dans les Groupes N, A et B. Ceci en conformité avec le règlement technique de leur groupe respectif.

3.3. CONFORMITE

Toutes les modifications effectuées sur la voiture de série doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.

3.4. PRINCIPE

La Régularité Historique Sportive permet la célébration active de l'histoire du sport automobile. Un organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à « l'esprit » et à l'aspect de la période donnée.

NOTE :

D'autre part, ces documents sont conseillés pour les Rallyes de Régularité Historique.

DEFINITION GROUPE F2000

VOITURES ADMISES

ARTICLE 1. DEFINITION 1

1.1. Modèle de voiture 2 roues motrices, homologuées ou ayant été homologuées.

1°/ Homologuées dans les groupes N/A depuis plus de 5 ans.

2°/ Homologuées dans les groupes FN/FA et B selon une liste établie par la FFSA.

1.2. Fin d'admission :

- 10 ans après la fin d'homologation en Groupe FN, FA
- 15 ans après la fin d'homologation en Groupe B

• Nota : c'est le « modèle » qui est admis, mais les seules modifications autorisées par rapport à la voiture de base sont celles décrites dans le présent règlement.

La conformité de la voiture présentée sera jugée par comparaison avec le modèle auquel le concurrent déclare se référer, charge à lui de présenter les justificatifs permettant de statuer sur ce point.

ARTICLE 2. DEFINITION 2

2.1. Voitures de tourisme ou de grand tourisme de grande diffusion à essence jusqu'à 2000 cm³, 2 roues motrices (revue automobile suisse), commercialisées depuis plus de 5 ans, n'ayant jamais été homologuées par la FIA ou par la FFSA selon une liste établie par la FFSA.

Pour les voitures de type « GT » ne possédant pas les « cotes d'habitabilité » des groupes A, mais construites en grande série, les critères d'admissibilité seront les suivants :

- moteur à essence atmosphérique d'une cylindrée maximum de 2 litres.
- 2 roues motrices.
- carrosserie fermée de type coupé ou hard-top.
- châssis de type monocoque en acier (pas de châssis tubulaire ni en aluminium, ni en composites).
- une armature de sécurité avec une croix dans le pavillon selon le dessin 253.9 sera obligatoire dans le cas d'une voiture avec « hard-top ».

2.2. Un concurrent qui fait une demande à la FFSA déclenche, après acceptation de la FFSA dans le mois qui suit, l'éligibilité de la voiture et/ou de son moteur, ainsi que son inscription sur la liste qui sera mise à jour le 1er de chaque mois.

2.3. Une fiche descriptive de chaque modèle de cette liste sera disponible à la FFSA et devra être présentée aux vérifications techniques.

2.4. Fin d'admission :

- 20 ans après la date de début de commercialisation du modèle.
- 15 ans après la date d'arrêt de commercialisation du modèle si celle-ci peut être clairement établie.

C'est la valeur permettant la plus longue durée d'admissibilité qui sera retenue.

• Nota : c'est le « modèle » qui est admis, mais les seules modifications autorisées par rapport à la voiture de base sont celles décrites dans le présent règlement.

La conformité de la voiture présentée sera jugée par comparaison avec le modèle auquel le concurrent déclare se référer, charge à lui de présenter les justificatifs permettant de statuer sur ce point.

ARTICLE 3. F2000 Spécial

3.1. Le Groupe F 2000 spécial est une catégorie du Groupe F 2000.

Il est ouvert aux voitures :

Dont le modèle a été commercialisé avant la fin de l'année 1981 et qui a été homologué par la FIA dans les Groupes 1, 2, 3 ou 4 titulaires d'un passeport technique Groupe F 2000 Spécial (***voir chapitre Passeport Technique de la Réglementation Technique***).

REGLEMENT TECHNIQUE GROUPE F2000

Toute modification est interdite sur la voiture et/ou le moteur de base si elle n'est pas expressément autorisée par le présent règlement.

Toutes les définitions sont celles de l'annexe J article 251.

En cas de litige d'interprétation, il sera fait recours à l'annexe J pour étayer les propos et notamment aux articles 251, 252, 253, 254 et 255.

ARTICLE 1. MOTEUR (ensemble bloc/culasse)

1.1. TYPES DE MOTEUR ADMIS

1.1.1. La cylindrée du moteur doit être inférieure à 2 litres.

Le remplacement d'un moteur atmosphérique par un moteur suralimenté n'est pas permis, mais l'inverse est permis.

1.1.2. Moteur d'origine de la voiture de base.

1.1.3. Moteur issu d'une voiture homologuée en groupes N/A ou FN/FA de la même marque que la voiture de base.

1.1.4. Moteur issu d'une voiture de grande série jamais homologuée par la FIA de la même marque que la voiture de base et homologuée par la FFSA selon la définition 2.

1.1.5. Pour les véhicules des marques ayant disparu et qui ont été "absorbées", les moteurs provenant des marques du groupe leur ayant succédé pourront être utilisés après accord du Service Technique de la FFSA (exemple : moteurs du groupe PSA pour voitures de marque Talbot).

Le moteur sera l'ensemble bloc cylindre et culasse d'un même modèle de voiture. Le panachage bloc/culasse n'est pas autorisé.

En cas de changement de moteur, le nombre de cylindres et/ou la cylindrée de celui-ci ne devront pas être supérieurs à ceux du moteur d'origine du modèle de référence (voir classes ci-dessous).

Pour les voitures « F 2000 Spécial », le nombre de soupapes par cylindre du moteur d'origine devra également être conservé.

1.2. CLASSES DE CYLINDREE

- Cylindrée inférieure ou égale à 1150 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1150 et inférieure ou égale à 1400 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1400 et inférieure ou égale à 1600 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³.

La cylindrée d'origine du moteur peut être modifiée jusqu'aux limites supérieures des classes ci-dessus.

1.3. POSITION DU MOTEUR

Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et orienté comme sur la voiture de base.

1.4. MONTAGE DU MOTEUR

Le montage du moteur ne doit pas entraîner une modification du châssis/coque de la voiture de base par déformation ou retrait de matière.

Les supports moteur sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support moteur.

Les supports non utilisés sur le châssis/carrosserie peuvent être supprimés sauf s'ils ont des supports pour des éléments mécanique qui ne peuvent être déplacés ou retirés.

1.5. MODIFICATIONS AUTORISEES

Sous réserve de reconnaître la pièce d'origine le retrait de matière est autorisé. Les dimensions des orifices dans la culasse sont libres.

Les pièces mécaniques d'origine complétant le bloc moteur et la culasse du moteur de base sont libres. Le principe de lubrification doit être maintenu. Les carters secs sont interdits.

1.6. MATERIAUX

Les matériaux suivants sont interdits : magnésium, céramiques et titane. Le titane est autorisé seulement pour les soupapes et les coupelles de soupapes.

ARTICLE 2. MARQUE (définition)

2.1. Les références de la marque d'une voiture de base ou d'un moteur issu d'une voiture de la même marque sont :

2.1.1. Pour la définition 1 : Les listes FIA.

2.1.2. Pour la définition 2 : Le catalogue de la revue automobile SUISSE.

ARTICLE 3. ALIMENTATION

3.1. Libre en amont du plan de joint de la culasse.

Mais les trompettes d'admission variables avec le régime moteur sont interdites ainsi que tout système équivalent modifiant la géométrie (longueur ou section) des orifices d'admission ou système d'admission, à l'exception du/des papillon(s) des gaz.

3.2.1. Dans toutes les disciplines, il est possible de découper une partie de la cloison située dans le compartiment moteur pour installer un ou des filtres à air, ou prendre l'air d'admission ; toutefois, ces découpes doivent être limitées strictement aux parties nécessaires à ce montage (voir dessin 255-6 du groupe A).

ARTICLE 4. SURALIMENTATION (exception)

4.1. Seules les voitures suralimentées possédant une homologation en groupe FA et ayant une cylindrée de base d'origine de moins de 1428 cm³ amenant la cylindrée corrigée avec le coefficient 1,4 à moins de 2000 cm³ sont autorisées. Tous les éléments du groupe motopropulseur, à l'exception de la transmission (embrayage et sa commande, boîte de vitesses et sa commande, arbres de transmission) devront respecter le règlement du groupe A et la fiche d'homologation FIA de la voiture sur l'article 3, ses photos C à J, et ses dessins I à IV & XIV. Tous les articles du présent règlement sont applicables à ces voitures à l'exception des articles 1, 2, 3, 5, 6.

4.2. Le système d'alimentation est libre aux conditions suivantes :

- conserver le collecteur d'admission sans autres modifications que celles permises par l'article 255.5,
- que le type original de l'alimentation (carburateur ou injection) soit conservé : dans ce cas les modèles et type de carburateur ou d'injections sont libres,
- que le nombre de carburateur ou d'injecteur soit conservé.

Les supports moteur/boîte sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support moteur/boîte.

4.3. Bride :

Seules les voitures ayant une cylindrée de base inférieure ou égale à 1428 cm³ peuvent conserver leur suralimentation. Si la cote A de la roue de compression d'origine portée sur la fiche d'homologation est supérieure à 34 mm, une bride de diamètre 34 devra être fixée au carter de compresseur.

Cette bride devra respecter l'article 255.5.1.8.3 et le dessin 254.4 de la réglementation groupe A.

La FFSA se réserve la possibilité d'ajuster les équivalences entre moteurs atmosphériques et suralimentés.

ARTICLE 5. SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Libre depuis les sorties de la culasse jusqu'à son extrémité et doit comporter au moins un silencieux, à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits par la FFSA.

Le montage de l'échappement ne doit pas entraîner de modification du châssis/coque.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

Les valves commandées par le régime moteur sont interdites ainsi que tout système équivalent modifiant la géométrie (longueur ou section) du système d'échappement.

ARTICLE 6. AUTRES ELEMENTS MECANQUES ET SERVITUDES DU MOTEUR

Libres mais aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie de la voiture et à l'intérieur de l'habitacle d'origine.

ARTICLE 7. TRANSMISSION

7.1. La transmission est libre mais le mode de transmission d'origine doit être conservé :

- Une traction restera traction,
- Une propulsion restera propulsion,
- Les 4 roues motrices sont interdites,
- Maximum 6 vitesses AV + marche arrière,
- Commande manuelle exclusivement mécanique, de type en H ou séquentielle.

7.1.1. Sont strictement interdits :

- Tout système facilitant le passage des vitesses par action sur l'embrayage du fait du levier de changement de vitesses.

Nota: le système connu sous le nom de "Shifter" facilitant le passage des vitesses par action sur la gestion moteur (allumage ou injection) au moyen d'un interrupteur actionné par le déplacement du levier ou de la tringlerie de changement de vitesses est autorisé.

- Tout système se substituant, même partiellement, à l'effort développé par le pilote pour effectuer le changement de vitesses (notamment les servo-mécanismes actionnant les fourchettes de façon hydraulique, pneumatique, électrique, etc.)

Exception : seule la boîte automatique de série mentionnée à l'article 603 e de la fiche d'homologation FIA des voitures de la définition 1 peut être éventuellement utilisée.

7.2. Montage de la boîte et/ou du pont

Le montage de la boîte et/ou du pont ne doit pas entraîner une modification du châssis/coque de la voiture de base par déformation ou retrait de matière.

Les supports boîte/pont sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support boîte/pont.

Les supports non utilisés sur le châssis/carrosserie peuvent être supprimés sauf s'ils ont des supports pour des éléments mécaniques qui ne peuvent être déplacés ou retirés.

ARTICLE 8. FREINS / DIRECTION

Freins libres : emplacement d'origine ou dans les roues s'ils y sont en sortie de boîte ou de pont sur le véhicule d'origine.

Le système de freinage à double circuit séparé devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale s'exerce sur toutes les roues. Le frein à main de secours et de parking est obligatoire.

Il est autorisé de monter une direction assistée.

La colonne de direction doit comporter un dispositif de rétraction en cas de choc, provenant d'un véhicule de série.

Pour les voitures « F 2000 Spécial », le montage de celui-ci n'est pas obligatoire, mais recommandé.

ARTICLE 9. EQUIPEMENTS ELECTRONIQUES

Est interdit tout équipement électronique pouvant agir sur :

- la suspension,
- la transmission,
- les freins.

La gestion moteur électronique peut être changée/modifiée (allumage injection). L'ABS d'origine non modifié est autorisé et peut être déconnecté.

ARTICLE 10. ROUE

Jantes : diamètre maxi : 18 pouces

Pneus : diamètre maxi : 650 mm

Largeur maxi de l'assemblage jantes-pneus : 9 pouces

La roue doit pouvoir se loger et se mouvoir dans le passage de roue d'origine sans aucune autre modification que celle permise à l'article 11 A, et ceci quels que soient les diamètres et largeurs utilisés.

ARTICLE 11. CARROSSERIE

11.1. La largeur hors tout de la voiture ne devra pas excéder 1,90 mètre.

La carrosserie d'origine doit être conservée, seules les modifications ci-après sont autorisées :

La suppression des baguettes décoratives extérieures est autorisée.

11.2. AILES

Libres de forme et de matériau. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins la moitié supérieure de la roue complète. Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et la seconde. Les ailes n'auront pas un caractère provisoire et seront solidement fixées. La définition d'une aile sera celle de l'article 251-2.5.7 de l'annexe "J" et ne concerne que la partie « enveloppe de la carrosserie »

Aucune modification n'est permise sur les passages de roue et la coque (tel que précisé à l'Article 10/ Roues).

Toutefois, il sera permis :

- de supprimer la partie du passage de roue arrière situé à l'extérieur de la roue d'origine en joignant directement le plus grand diamètre de celui-ci à l'enveloppe extérieure de l'aile d'origine (voir dessins).
- de rabattre les bords de tôle d'acier ou de réduire les bords de plastique des ailes et des pare-chocs lorsqu'ils font saillie à l'intérieur du logement des roues.
- Les pièces d'insonorisation en plastique peuvent être retirées de l'intérieur des passages de roues.
- Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium, de même forme.

- Il est possible de monter dans les ailes des pièces de protection en plastique, au même titre que celles en aluminium.
- La fixation des ailes par soudure pourra être modifiée pour une fixation par boulons / vis.

11.3. PORTIÈRES

Les portières avant complètes seront celles d'origine, sauf pour les vitres qui peuvent être remplacées par du polycarbonate d'épaisseur 5 mm. Dans ce cas, si sur le modèle d'origine, la vitre descendante est dépourvue d'encadrement, il est permis d'en ajouter un, réalisé soit dans le matériau de la porte d'origine soit en polyester renforcé de fibre de verre. Elles devront comporter une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide. Encadrement, charnière, ferrure, commandes seront conservés. Les portières arrière sont libres en matériau et peuvent être fixes mais doivent conserver leur aspect et forme d'origine (parties vitrées et opaques).

Si les systèmes de lève-vitres avant sont conservés, ils doivent être ceux d'origine. Ils peuvent être mécaniques ou électriques, sauf en cas de remplacement des vitres avant par du polycarbonate où elles pourront être rendues fixes par vis et écrous. Un trappon coulissant **dégageant une ouverture** de 100 à 400 cm² devra les équiper.

11.4. VITRES

Le pare-brise doit être en verre feuilleté ; le matériau des vitres arrière et de la lunette arrière pourra être changé par du polycarbonate d'une épaisseur minimum de 3 mm.

En Rallye, si les vitres latérales sont en verre trempé, l'utilisation de films anti-déflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

11.5. CAPOTS

Les capots avant et arrière sont libres en matériau. Ils doivent conserver leur aspect et leur forme extérieure strictement d'origine. En d'autres termes, les ouvertures, écopes, grilles, bombages, etc. ne sont pas autorisés.

11.6. PARE-CHOC

Pare-chocs arrière : matériau libre. Il doit conserver son aspect d'origine. Les parties latérales pourront être raccordées avec la nouvelle aile afin de respecter l'aspect de la voiture de base.

Pare-chocs avant : matériau et forme de conception libre, mais le périmètre en vue de dessus, pour la partie située au-dessus de l'axe des roues doit être identique à celui du véhicule de série. Les parties latérales pourront être raccordées avec la nouvelle aile afin de respecter l'aspect de la voiture de base. Une ouverture pratiquée dans le bouclier avant ne devra pas affecter son intégrité.

11.7. GARDE SOL

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques, situés d'un même côté, sont dégonflés (obus retiré) et que la voiture repose sur un sol de qualité "route nationale".

ARTICLE 12. COQUE-CHASSIS

12.1. Aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou au châssis sauf en ce qui concerne :

- L'adjonction de renforts épousant les formes d'origine,
- L'ajout de barres anti-rapprochement,
- **Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place, on peut en augmenter le nombre.**

12.2. DEFINITION

- 12.2.1. Châssis:** Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie y compris toutes pièces solidaires de ladite structure.
- 12.2.2. Rappel :** tous berceaux, traverses ou supports de bras de suspension démontables entrent dans la définition du châssis.
- 12.2.3. Coque :** Structure constituée d'éléments de carrosserie et possédant les fonctions du châssis.
- 12.2.4.** Les supports non utilisés (roue de secours) sur le châssis/carrosserie peuvent être supprimés sauf s'ils ont des supports pour des éléments mécanique qui ne peuvent être déplacés ou retirés.

ARTICLE 13. SUSPENSION

- 13.1.** Les éléments constitutifs de la suspension sont libres dans le respect du principe de fonctionnement d'origine.
Les points et axes d'articulation des suspensions sur la coque, le châssis ou berceau ne pourront être déplacés.
Les barres stabilisatrices sont considérées comme des composants de la suspension et l'emplacement de leur axe de pivotement doit également rester inchangé.
- 13.2.** Pour les voitures dont la suspension est du type « roues indépendantes avec à bras tirés et ressorts de type barres de torsion », les éléments fixés à la coque supportant les bras de suspension sont libres, pour autant que leurs points de fixation à la coque soient inchangés, de même que l'emplacement des axes de pivotement.
- 13.3.** Les principes de suspension doivent être conservés. Les articulations souples pourront être remplacées par des articulations métalliques (exemple : uniball). Les points supérieurs des suspensions Mac Pherson sont libres dans le respect de ses fixations sur la coque d'origine qui ne pourra être modifiée. Sous réserve que la nouvelle platine supérieure reprenne les fixations d'origine, il est permis d'augmenter le nombre des fixations de celle-ci.
- 13.4.** Si le ressort principal est constitué d'une barre de torsion, ou d'une ou plusieurs lames, il est permis de la remplacer par un ressort hélicoïdal concentrique à l'amortisseur, à la condition que l'emplacement du point d'articulation de celui-ci à la coque ou au châssis reste inchangé.
Dans le cas du remplacement des ressorts à lames de la suspension arrière, se reporter au dossier « F 2000 Spécial » sur le site Internet www.ffsa.org.

ARTICLE 14. TOIT OUVRANT

- 14.1.** Les voitures à toit ouvrant sont interdites.
Un toit ouvrant du constructeur pourra être admis sur présentation de la fiche d'homologation groupe A, FA, B ou FFSA définition 2 de la voiture considérée attestant de l'homologation de cet équipement. En Rallye, si cet équipement d'origine homologué est en verre trempé, l'utilisation d'un film anti-déflagrant transparent et incolore est obligatoire. Son épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.
- 14.2. SYSTEME DE VENTILATION :**
Est autorisé un système respectant les dimensions suivantes :
- *Hauteur maximale en tous points au dessus du pavillon : 100 mm.*
 - *Entièrement situé dans le premier tiers du toit.*
 - *Largeur maximale au dessus du pavillon du système : 500 mm.*
- S'il s'agit d'un ensemble de systèmes, la largeur maximale correspond à la somme des largeurs de chaque système.*

Les voitures pour lesquelles un système de ventilation est homologué en groupe A / N, pourront également l'utiliser, sur présentation de la Fiche d'Homologation.

ARTICLE 15. DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES

- 15.1.** Vus du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture, mais ne pourront en aucun cas dépasser la largeur de la carrosserie mesurée aux axes de roues.
- 15.2.** Les dispositifs aérodynamiques qui ne sont pas homologués sur la voiture de série doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture.
- 15.2.1. A l'avant :**
Ils ne pourront pas dépasser de plus de **100 mm** la limite hors-tout de la carrosserie d'origine vers l'avant et dans le respect de la projection verticale de la carrosserie d'origine. Ils seront obligatoirement installés en dessous du plan passant par l'axe des roues et pourront s'inscrire entre la partie suspendue la plus basse et le sol (voir art. 11.F).
- 15.2.2. A l'arrière :**
Ils ne pourront dépasser plus de **200 mm** la limite hors-tout de la carrosserie d'origine et le profil de sa projection verticale.
Le bord d'attaque de ces éléments AV et AR ne devra pas avoir un rayon inférieur à 10 mm.

ARTICLE 16. HABITACLE

- 16.1.** Toutes les garnitures peuvent être supprimées, mais en aucun cas l'habitacle ne devra comporter des éléments ou parties agressifs.
- 16.2.** Il n'est pas autorisé de monter des systèmes mécaniques à l'intérieur de l'habitacle.
- 16.3.** Le tableau de bord d'origine doit être conservé mais il pourra être adapté (idem groupe A).
- 16.4.** Le système de chauffage pourra être retiré ou changé mais un système de désembuage du pare-brise doit être assuré.
- 16.5.** Il est permis d'enlever les sièges arrière.
- 16.6.** Les containers pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non inflammables, et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques. Les outils et accessoires doivent être solidement fixés. Les fixations élastiques type sandow sont interdites.
- 16.7.** Seules les canalisations hydrauliques de freinage type aviation sont autorisées. Leurs raccords vissés, s'ils existent, devront être freinés par ligature.

ARTICLE 17. BATTERIE

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 8 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

La batterie devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation. Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant. Dans ce cas, la boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors de l'habitacle (voir dessins 255-10 et 255-11 de l'annexe J), sauf pour une batterie totalement étanche et sans liquide.

Une prise extérieure pour le branchement ponctuel d'une batterie annexe est autorisée sous réserve de ne pas saillir de la carrosserie.

ARTICLE 18. ESSUIE-GLACE

Le mécanisme est libre mais le nombre de balais d'origine sur le pare-brise doit être conservé. Il devra être en état de fonctionner à tout moment de l'épreuve.

ARTICLE 19. PAROI ANTI-FEU

Les voitures doivent comporter des cloisons étanches aux liquides et aux flammes séparant l'habitacle, le compartiment moteur, le réservoir. Si des ouvertures destinées au passage des pédales, câbles électriques et commandes diverses doivent y être pratiquées, elles seront aussi restreintes que possible et rendues étanches.

ARTICLE 20. RETRO-VISION

Les 2 rétroviseurs extérieurs, droit et gauche, sont obligatoires et devront être seulement des rétroviseurs. Ils devront avoir une surface réfléchissante utile d'au moins 90 cm² chacun.

ARTICLE 21. FIXE-CAPOT ET COFFRE

Si les charnières d'origine sont conservées et opérationnelles, les fixations supplémentaires de sécurité seront de 2 minimum par capot, sinon ce nombre sera de 4, minimum.

Les fermetures d'origine se manœuvrant de l'intérieur pourront être supprimées. Dans tous les cas, les fixations supplémentaires seront du type métallique à goupille.

ARTICLE 22. HARNAIS

Port minimum de deux sangles d'épaule et d'une sangle abdominale. Points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaule.

Ces harnais doivent être homologués FIA 8854/98 ou 8853/98 et en cours de validité (voir identification des harnais).

NOTE : les harnais FIA 8854/91 et 8853/85 ainsi que les 8854/98 et 8853/98 périmés ne sont plus admis.

Les sangles d'épaule doivent être dirigées en arrière vers le bas et doivent être montées de façon à créer un angle de moins de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°.

Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent.

Si possible, les points d'ancrage montés d'origine par le constructeur de la voiture devraient être utilisés.

Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur sous la coque.

ARTICLE 23. RECUPERATEUR D'HUILE

Si le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, il devra être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur.

Celui-ci aura une capacité minimale de 2 litres et sera en matière plastique translucide ou comportera un panneau transparent pour la visibilité du niveau .

ARTICLE 24. MISE EN ROUTE

Le démarreur de la voiture actionné par son pilote est obligatoire.

ARTICLE 25. COUPE CIRCUIT

25.1. Facultatif en rallye et slalom. Obligatoire en circuit et course de côte.

25.1.1. Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, pompe à essence, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur.

Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté pilote. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

ARTICLE 26. SIEGES, FIXATIONS ET SUPPORTS DE SIEGES

26.1. Les sièges et montages d'origine peuvent être conservés dans leur intégralité et sans aucune modification.

Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges arrière.

26.2. En cas de remplacement des sièges d'origine, l'utilisation de sièges homologués FIA est recommandée. Dans tous les cas, le siège devra présenter toutes les garanties de sécurité.

26.2.1. Ancrages

Si les fixations sur la coque ou/et les supports d'origine de/et glissières sont changés, les nouvelles pièces doivent être conformes aux spécifications suivantes .

Les fixations sur la coque/châssis doivent comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin 253-52 de l'annexe J. Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation. Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux montés et fournis à l'origine avec la voiture homologuée et avec le siège d'origine ou avec un siège.

Si l'ancrage est constitué d'une traverse tubulaire, celle-ci devra être démontable, réalisée en acier et avoir un diamètre minimal de 35 mm, et une épaisseur minimale de 2,5 mm.

Cette traverse comportera à chaque extrémité une platine de fixation avec les dimensions suivantes :

- ***épaisseur minimale : 3 mm***
- ***surface minimale : 40 cm²***

La traverse devra être fixée à la coque à chacune de ses extrémités au moyen d'au moins 2 vis M8 sur des contreplaques d'une épaisseur minimale de 2 mm et soudées à celle-ci.

L'utilisation d'une traverse tubulaire directement fixée à la coque est interdite.

26.2.2. Supports

Chaque traverse devra comporter deux supports de siège d'une épaisseur minimale de 2,5 mm et d'une surface minimale de 40 cm².

Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux montés et fournis à l'origine avec la voiture homologuée et avec le siège d'origine ou avec un siège.

La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège homologué.

L'épaisseur minimum des pièces fixant le siège à ses supports est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger.

Dans tous ces cas un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

ARTICLE 27. EQUIPEMENT LUMINEUX

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes au code de la route. Compte tenu de cette remarque, il est permis de modifier l'emplacement des feux de signalisation et de position, mais les orifices originaux doivent être obstrués. La marque des appareils d'éclairage est libre.

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal prévus par le constructeur doivent rester conformes quant à leur fonctionnement et à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré. Les phares d'origine peuvent être remplacés par d'autres présentant les mêmes fonctions d'éclairage, s'il n'y a pas de découpe de carrosserie et si l'orifice original se trouve totalement obturé.

Il est permis de modifier le système de commande des phares escamotables, ainsi que sa source d'énergie.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules. Les phares supplémentaires sont autorisés à condition que le nombre total de tous les phares équipant la voiture n'excède pas 8 (non compris les lanternes ou feux de position) et à condition que ce total soit pair. Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares. Les phares d'origine peuvent être rendus inopérants, et peuvent être couverts par du ruban adhésif.

Il sera permis de remplacer un phare rectangulaire par deux circulaires, ou vice versa, montés sur un support aux dimensions de l'orifice et l'obstruant complètement.

ARTICLE 28. CANALISATIONS

- 28.1.** Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage devra être prévue à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie.

Les canalisations d'essence et de fluide hydraulique pourront passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccord ou connexion sauf sur les parois avant et arrière selon les dessins 253.1 et 253.2 et sauf sur le circuit de freinage.

Les canalisations d'huile et d'eau de refroidissement doivent être efficacement protégées et être en dehors de l'habitacle.

- 28.2.** Pour les voitures « F 2000 Spécial », les canalisations devront être réalisées conformément aux spécifications suivantes :

28.2.1. Moteurs à carburateurs :

Toutes les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connexions par colliers à vis (type "Serflex") sont admises. La pression de refoulement de la pompe d'alimentation ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis A)

28.2.2. Moteurs à injection :

En amont de la pompe haute pression, et **en aval du réservoir collecteur (catch-tank) vers** le réservoir principal, les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connexions par colliers à vis (type "Serflex") sont admises.

En aval de la pompe haute pression, et jusqu'au **réservoir collecteur (catch-tank) ou à défaut jusqu'au réservoir principal**, toutes les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit conformes à l'article 253 de l'Annexe J Article 3 points 3.1 & 3.2.

Si un réservoir collecteur est utilisé, sa capacité devra être inférieure à 1 litre, et il devra être situé hors de l'habitacle.

Si une pompe d'alimentation "basse pression" (pompe de gavage) est utilisée, sa pression de refoulement ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis B).

ARTICLE 29. RESERVOIR

29.1. Réservoir d'origine à l'emplacement d'origine et remplissage d'origine.

29.2. Réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés dans une structure étanche aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche laissant apparaître la date de validité (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, il ne fera pas saillie par rapport à la carrosserie.

ARTICLE 30. ANNEAU DE REMORQUAGE

Un anneau métallique situé dans le périmètre de la voiture permettant un remorquage efficace devra être solidement fixé à l'avant et à l'arrière, il sera rouge, jaune ou orange, et de diamètre minimum intérieur de 60 mm et 80 mm extérieur. Epaisseur 10 mm.

ARTICLE 31. EXTINCTEURS

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel.

Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

AFFF :	2,4 litres
Viro 3 :	2,0 kg
FX G-TEC :	2,0 kg
Poudre :	2,0 kg

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être de plus de deux années après la date de mise en service ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques seront acceptées.

Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

Le montage d'un système "automatique" (idem groupe A) est recommandé.

ARTICLE 32. POIDS MINIMUM

C'est le poids réel de la voiture, sans pilote ni co-pilote, ni leur équipement. A aucun moment de l'épreuve, une voiture ne devra peser moins que ce poids minimum.

Echelle des poids

Toutes épreuves	2 soupapes par cylindre ou suralimentée	Plus de 2 soupapes par cylindre
jusqu'à 1150 cm ³	650 kg	700 kg
au-dessus de 1150 jusqu'à 1 400 cm ³	710 kg	790 kg
au-dessus de 1400 jusqu'à 1 600 cm ³	780 kg	880 kg
au-dessus de 1600 jusqu'à 2 000 cm ³	860 kg	960 kg

ARTICLE 33. LEST

Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs lests à condition qu'il agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellages placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires techniques. Ce lest sera réparti en unités de 10 kg maximum.

ARTICLE 34. STRUCTURE DE SECURITE

- 34.1.** Pour toutes les voitures, les cages de sécurité doivent correspondre à la réglementation des arceaux standard boulonnés des articles 253-8 - 253-8-3 de l'annexe J, complétées par au minimum une longitudinale pour chaque porte avant. De plus, une croix dans le pavillon selon le dessin 253.9. sera obligatoire dans le cas d'une voiture avec « hard-top ».

Application obligatoire de la NOTE FRANCE de l'article 253.8.2.2.7

34.2. EXCEPTION

Les arceaux homologués par une ASN selon l'article 8.4 de l'annexe J seront acceptés pour les voitures de la définition 1 sur présentation du certificat dûment visé pour le modèle considéré.

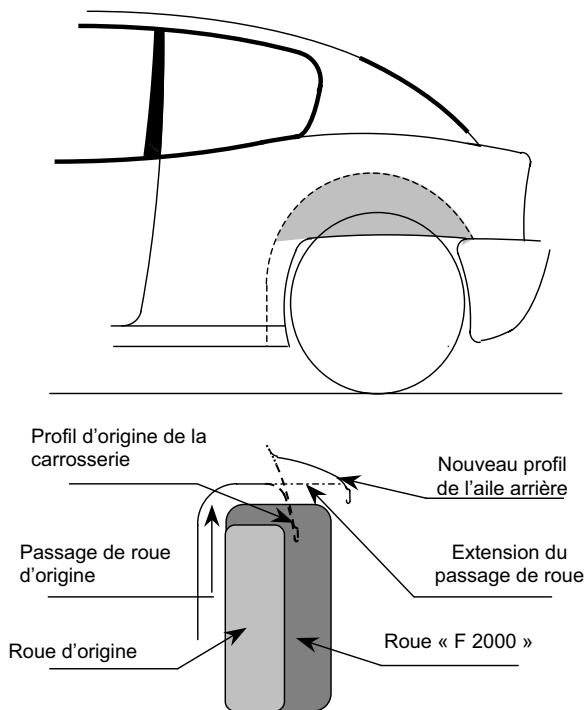
Pour les voitures de la définition 2, ce certificat devra être attribué au modèle exact et avoir été contresigné par la FFSA s'il émane d'une ASN étrangère.

Les arceaux homologués par le constructeur selon l'article 253-8-5 de l'annexe J en groupe A, FA ou B seront acceptés pour les voitures de la définition 1 sur présentation de la variante option contenue dans la fiche d'homologation FIA du modèle considéré. Pour les voitures de la définition 2, la variante option groupe A ou FA d'un modèle de la même famille (coque et nombre de portes identiques) sera acceptée.

Pour l'ensemble de la structure standard montée dans les voitures issues des groupes FA et B dont la fin d'admission dans le groupe F2000 est antérieure ou égale au 31.12.2015 (voir liste), les dimensions minimales (en mm) pourront rester à 38 x 2.5 ou 40 x 2.

Application obligatoire de la NOTE FRANCE de l'article 253.8.2.2.7.

Illustration Article 11.2.



VOITURES -2000 cm3 ADMISES EN F2000 N'ETANT PLUS ADMISES EN FA / FN

N° FICHE HOMOL	DESIGNATION VEHICULE	CYLINDREE	CADUCITE	F2000 Spécial
(CS)				
SKODA				
5102	120LS	1172	2013	
5193	120LS (modele83)	1172	2014	
5252	130 L	1290	2015	
(D)				
AUDI				
5012	80 GLE	1588	2012	
5013	Coupé 2.0 1	1921	2012	
5223	80 GTE /Sport	1781	2014	
BMW				
5093	320i	1990	2013	*
5100	320/6	1990	2013	
5137	320i 6 cylindres	1990	2013	
DAIMLER-BENZ				
5045	200	1997	2012	
GENERAL MOTOR EUROP				
OPEL				
5053	ASCONA 2,0 SR	1979	2012	
5067	ASCONA I 2000	1979	2012	
5068	ASCONA 2,0E	1979	2012	
5073	Kadett 1.3	1297	2012	
5074	Kadett 1.6	1598	2012	
5075	Astra 1.6	1598	2012	
5076	Astra 1.3	1297	2012	
5101	Kadett 1.6 D	1598	2013	
5106	Corsa A 1.0	993	2013	
5146	Manta 2.0 E	1979	2013	
5161	Kadett D-1 8 E	1796	2013	
5170	Corsa A-1 .3	1297	2013	
5190	Astra 1.8 GTE	1796	2014	
5192	Nova 1.3	1297	2014	
5242	Kadett E GSi	1796	2014	
5243	Kadett E 1.3	1297	2014	
5249	Nova Swing	1196	2014	
5253	VAUXHALL ASTRA 1.3 B SERIE	1297	2015	
5254	VAUXHALL NOVA SALOON	1196	2015	
5255	Astra 1,8 GTE (model 84)	1796	2015	
VOLKSWAGEN				
5028	Polo 86	1093/1043	2012	
5031	Polo 86	1272	2012	
5096	17 Golf GTI	1781	2013	*
5139	Polo 86-Coupe GT	1272	2013	
5172	GOLF GTI 1600	1588	2013	

5175	Scirocco GTi	1781	2013	
5212	19 Golf GTI	1781	2014	
(E)				
SEAT				
5229	Ronda1,6 GLX	1592,4	2014	
(F)				
CITROEN				
5095	Visa GT	1360	2013	*
5165	BX 16 RS	1580	2013	
5166	BX 16 TRS	1580	2013	
PEUGEOT				
5158	205 GT	1360	2013	
5213	205 GTI	1580	2014	
RENAULT				
5003	RS Alpine Turbo 1397 x 1.4	1955,8	2012	*
5066	R9 GTS (1397) (88 +)	1397	2012	
5147	R 18 GTD	2068	2013	
5177	11 GTS	1397	2014	
5198	11 GTX Coach	1734	2014	
5211	11 Turbo 1397 x 1.4	1955.8	2014	
5267	5 TSE C 403	1397.2	2015	
TALBOT				
5029	Samba GLS	1360	2012	
5030	SAMBA GL	1124	2012	
5054	Sunbeam Ti	1598	2012	*
5157	Samba Rallye	1219	2013	*
(GB)				
B.L. CARS LTD				
5034	Metro 1.3	1275	2012	
5079	MG Metro	1274	2012	
5107	MG Metro Turbo 1274 x 1.4	1783,6	2013	
5176	MG Maestro	1598	2013	
FORD				
5026	Escort XR3/XR3i	1597	2012	
5035	ESCORT RS 2000 (1 Carbu)	1993	2012	
5065	Fiesta 1.6	1599	2012	
5236	Fiesta 1.1	1117	2014	
5237	Fiesta 1.3	1297	2014	
5238	Sierra XR4i	2792	2014	
5258	FIESTA XR2	1598.5	2015	
(I)				
ALFA ROMEO				
5037	Giulietta Super 2.0	1962	2012	
5038	Alfasud Sprint 1300	1287	2012	
5039	Alfasud Ti 1300	1287	2012	
5041	Alfasud Ti 1500	1490	2012	
5062	Alfasud Sprint Veloce 1.5	1490	2012	
5063	Giulietta 1,8	1779,5	2012	
5077	Alfetta GTV 2.0	1962	2012	
5133	Alfasud Ti 1300	1351	2013	
5134	Alfasud Sprint Veloce 1.3	1351	2013	
5256	ALFA 33 QUADRIFOGLIO VERDE	1489.5	2015	

FIAT

5001	RITMO 105 TC	1585	2012
5008	Panda 45	903	2012
5021	RITMO ABARTH 125 TC	1995	2012
5064	A112 Abarth 70HP	1050	
5103	RITMO 75 L	1498,5	2013
5104	RITMO 65 L	1301,5	2013
5105	RITMO 60 L	1116	2013
5155	Panda 45 (903)	903	2013
5189	Ritmo Abarth 130 TC	1995	2013
5191	Ritmo 105 TC (modèle 83)	1585	2014
5207	Uno 70 S	1301,5	2014
5208	Uno 45 S	903	2014
5234	Uno 55 S	1116	2014

LANCIA

5002	HP executive 2000	1995	2012
5281	Y10 TURBO 1049x1.4	1468.6	2015

INDE**M/S PREMIER AUTOMOBILE LTD**

5283	Premier Padmini	1089	2013

J**DAIHATSU**

5055	CHARMANT A 45	1588	2012
5087	CHARADE G10	993	2012
5184	Charade 3 door G11	993	2014
5185	Charade Turbo G11 B157 993 x 1.4	1390.2	2014

FUJI

5124	Subaru H/B 1,3	1298	2013

HONDA

5099	CIVIC SL	1335	2013
5153	Prélude AB	1830	2013
5171	City AA 1232 x 1.4	1725	2013
5268	CIVIC 3 DOOR (AT)	1590.4	2015

ISUZU

5088	GEMINI ZZ COUPE PF60E	1817	2012
5089	GEMINI ZZ SEDAN PF60E	1817	2012
5279	GEMINI SEDAN JT150	1471	2015
5280	GEMINI HATCH BACK JT150	1471	2015

MAZDA

5082	Mazda 323 GT	1490	2012
5182	Mazda Familia 1500 BD1051	1490	2014
5183	Mazda Familia 1300 BD1031	1296	2014
5277	LUCE	2005	
5108	MIRAGE 1400 TURBO AI 52A 1410,5 x 1,4	1974.7	2013
5143	Lancer 1600 AI 74A	1597,5	2013
5144	Mirage 1600 AI 57A	1597,5	2013
5145	Mirage 1400 AI 56A	1410,5	2013
5148	Mirage 1600 AI 53A	1597,5	2013
5149	Mirage 1400 A152A	1410,5	2013

NISSAN

5025	Skyline RS	1991	2012
5085	Langley 1500 3 Door	1487	2012

5098	Pulsar Coupé EXA (KHN12)	1487	2013
5187	Datsun Sunny (HB11)	1488	2014
5196	Datsun HA10	1952	2014
5199	March K10	987	2014
5247	Silvia RS (US12)	1991	2014
SUZUKI			
5186	SA 310 AA415 B223	993	2014
TOYOTA			
5017	Célica 200GT Coupé	1968	2012
5018	Celica 2000 lift-back RA 61	1972	2012
5022	Starlet 1300 KP 61	1290	2012
5032	Corolla 1600 GT Coupé (TE71)	1588	2012
5056	Célica 2000 GT	1968	2012
5057	Celica 2000 Coupé RA 61	1972	2012
5058	Corolla 1.3 KE 70	1290	2012
5058	Corolla 1300	1290	2012
5059	Corolla 1600	1588	2012
5060	Corolla 1600	1588	2012
5061	Corolla 1600	1588	2012
5071	Célica 2000 GT Coupé	1968	2012
5072	Célica 2000 GT	1968	2012
5083	Célica 1600 GT Coupé	1588	2012
5084	Célica 2000 GT Coupé	1968	2012
5136	Starlet 1200	1166	2013
5179	Corolla 1600 GT 2 door (AE86)	1587	2014
5180	Corolla 1600 GT 3 door (AE86)	1587	2014
5270	STARLET 1300 (EP71)	1296	2015
5271	STARLET EFI (EP71)	1296	2015
5274	COROLLA 3 DOOR SEDAN GT AE82	1587	2015
5275	SPRINTER TRUENO 1600 GT 3 DOOR AE 86	1587	2015
(N L)			
VOLVO			
5200	360 GLT	1986	2014
5201	360 GLS	1986	2014
5202	360 GLE	1986	2014
(PL)			
FSO-FSM			
5141	125 PN	1598	2013
5142	125 P	1598	2013
5204	Polonez 1500 125 PN	1481	2014
5205	1500 125 P	1481	2014
5206	1300 125 P	1295	2014
5215	125 EN -C	1598	2014
(R)			
RENAULT			
5150	R 18 TX	1995	2013
VOLKSWAGEN			
5235	Gacel	1590	2014
(YU)			
ZAVODICRVENA			
5230	ZASTAVA 750 LE	767	2014
5231	GT 65	1297	2014
5232	GT 55	1116	2014
5244	Yugo 45	903	2014

5245 Yugo 55
5246 850

1116 2014
848 2014

VEB AUTOMOBILWERKE EISENACH

5273 TRABANT

771.03 2015

**VOITURES DE BASE 2 ROUES MOTRICES ADMISES EN F2000
(n'étant plus admises en FA-FN) SOUS RESERVE D'ETRE EQUIPE
D'UN MOTEUR ATMOSPHERIQUE DE MOINS DE 2000 cm3 EN
CONFORMITE AVEC LE REGLEMENT TECHNIQUE F2000.**

N° FICHE HOMOL (D)	DESIGNATION VEHICULE	CYLINDREE	CADUCITE
AUDI			
5010	80 2.2	2145	2012
5011	Coupé 2.2. 1	2145	2012
5276	90 QUATTRO	2226	2015
BMW			
5006	528i	2788	2012
5014	323i	2315	2012
5118	635 Csi	3430	2013
5138	323i modèle 83	2316	2013
DAIMLER-BENZ			
5047	230 E	2299	2012
5048	280 E	2746	2012
5049	230 CE	2299	2012
5050	280 CE	2746	2012
5051	380 SLC	3818	2012
5052	450SLC	4520	2012
GENERAL MOTOR			
OPEL			
AUSTRALIE	Monza 3. DE	2959	2013
(F)			
CITROEN			
5024	CX 2400 GTI	2348	2012
PEUGEOT			
5233	505 Turbo	3017	2014
RENAULT			
5092	R18 Turbo 1565 x 1.7	2660	2012
TALBOT			
5114	TAGORA 2,2L	2156	2013
(GB)			
B.L. CARS LTD			
5078	Rover 3500	3532	2012
5080	Rover 3500 SE	3532	2012
FORD			
5027	Capri 2.8i	2793	2012
5238	Sierra XR4i	2792	2014
5261	SIERRA XR4 TI 2303 x 1.7	3915.1	2015
(I)			
ALFA ROMEO			
5154	Alfetta 2.0 Turbodiesel 1995 x 1.7	3391,5	2013
5194	Giulietta 2.0 Turbodiesel 1995 x 1.7	3391,5	2014
5265	ALFA 90 - 2.5 QUADROFIGLIO	2492.5	2015

5214	Delta HF 1585 x 1.4 2219	2219	2014
(J)			
ISUZU			
5173	Aska 2000 Turbo 1994x1,7	3389,8	2013
MAZDA			
5181	Familia turbo BD1051 1490x1,7	2533	2014
5277	LUCE	2616	2015
MITSUBISHI			
5070	LANCER 1800 TURBO AI 75A 1795 x 1,7	3051,5	2012
5113	Starion 2000 Turbo 1997x1,7	3395,75	2013
5239	Lancer 1800 Intercooler Turbo AI 75A 1796 x 1.7	3053,2	2014
5260	MIRAGE (C13A) 1597.6 x 1.7	2715.92	2015
NISSAN			
5178	Skyline RS Turbo (DR30) 1990,8 x 1.7	3384,3	2014
5197	Bluebird P910 1770x1,7	3009	2014
5228	Pick-up (Y720)	2188	2014
5248	Pulsar (HN12R) 1488x1,7	2083,2	2014
TOYOTA			
5162	Celica Supra (MA61)	2759	2013
(S)			
SAAB			
5250	900 Turbo APC 1985 x 1.7	3374,5	2014
VOLVO			
5020	240 Turbo 2127 x 1.7	3615,9	2012
5033	242/244	2127	2012
5111	244 D6	2383	2013
5112	244 F323E	2316	2013
5115	240 Injection	2127	2013

VOITURES JUSQU'A 2000 CM3 2RM GrB DEFINITION 1 ADMISES EN F2000

Hom.	ASN	Grp	Marque	Modèle	Cyl.	Caducité	F2000 Spécial
285	RA	B	Fiat	128 SE - 1500	1499	2006	
257	J	B	Honda	Ballade Sports CR - X (AF)	1488	2007	
281	J	B	Honda	Ballade Sports CR - X (AF)	1590	2007	
256	J	B	Nissan	Datsun Sunny Pickup B120	1172	2005	
250	D	B	Opel	Manta 200	1979	2008	*
247	RA	B	Peugeot	504 TN	1971	2010	
244	E	B	Seat	Fura Crono	1438	2005	
271	E	B	Seat	Ibiza 1.5 GLX	1461	2006	
259	J	B	Subaru	MP-1 1,8	1781	2012	
222	SU	B	VFTS	Lada VFTS	1569	2006	

**VOITURES DE BASE 2 RM Gr B DEFINITION 1 ADMISES EN F2000
SOUS RESERVE D'ETRE EQUIPE D'UN MOTEUR ATMOSPHERIQUE
DE MOINS DE 2000 CM3 EN CONFORMITE AVEC LE REGLEMENT
TECHNIQUE F2000.**

Hom. ASN	Marque	Modèle	Cyl.	Caducité	F2000 Spécial
288	I	Alfa Romeo	Alfetta GTV 6 - 2.5	2493	2006
272	F	Alpine	Renault Alpine GTA	2850	2010
217	D	Daimler Benz	500 SL (R 107) Roadster	4973	2009
210	I	Lancia	Lancia Rally 151 ARO (1995)	2793	2006
266	J	Nissan	Fairlady 300 ZX HZ31 (2960)	4144	2008
282	D	Porsche	911 Carrera	3164	2009
284	D	Porsche	944 Turbo 2479x1.7	3470	2012
295	D	Porsche	911 Carrera 2	3600	2014
296	D	Porsche	911 Carrera RS	3600	2014
208	D	Porsche	911 Turbo 2993x1.7	4190	2014
283	D	Porsche	928S	4597	2009
298	D	Porsche	911 Turbo 2 3299x1,7	5608	2012
234	F	Renault	5 Turbo 2 1397x1.7	2374.9	2006
278	F	Renault	Alpine GTA Turbo 2458,5x1.7	3442	2011
299	F	Renault	Alpine A 610 Turbo 2975x1.7	5058	2014

*

LISTE DES VOITURES ADMISES EN GROUPE F2000 DEFINITION 2

LISTE ARRETEE AU 13 JUILLET 2005

Le signe + indique que l'homologation est susceptible d'être prolongée en fonction de la production du modèle.

Une fiche descriptive de chaque modèle de cette liste est disponible à la FFSA et devra être présentée aux vérifications techniques.

N°	Modèle	Cylindrée	Début d'homologation	Fin d'homologation
ALFA ROMEO				
22	145	1712 cm3	01.03.2000	31.12.2013
49	ALFA 75 1.6	1570 cm3	09.04.2001	31.12.2007
74	Alfa Romeo 145 Twin Spark 1.6 16 V 930A2B00	1598 cm3	15.07.2003	31.12.2016
AUSTIN ROVER				
45	Mini Cooper	1275 cm3	01.03.2001	31.12.2007
46	Mini City E	998 cm3	01.03.2001	31.12.2007
BMW				
1	318 Ti Compact	1895 cm3	1.03.1999	31.12.2015(+)
5	318i	1796 cm3	01.03.1999	31.12.2006
58	316 E30	1766 cm3	01.06.2001	31.12.2007
CITROËN				
7	AX GT (4 portes)	1360 cm3	01.05.1999	31.12.2008
20	ZX Volcane (8 S)	1998 cm3	01.03.2000	31.12.2008
21	ZX Furio (8 S)	1761 cm3	01.03.2000	31.12.2013
24	AX TRE	1124 cm3	01.03.2000	21.12.2007
38	AX GT ZAZD	1360 cm3	01.11.2000	01.12.2009
52	Saxo 1.1 i SX SOHDZE	1124 cm3	23.04.2001	31.12.2012
53	Saxo 1.4i SX SOKFXF	1360 cm3	24.04.2001	31.12.2012
55	Saxo 1.6i VTL S0 NF ZF	1587 cm3	22.05.2001	31.12.2012
56	AX 11 ZAZB	1124 cm3	01.06.2001	31.12.2009
57	Saxo 1.6i VSX S0 NF ZD	1587 cm3	01.06.2001	31.12.2012
64	AX 10 ZA ZA	954 cm3	21.05.2002	31.12.2009
DEAWOO				
87	Nexia 1,8l	1795 cm3	01.02.2005	31.12.2015
FIAT				
12	Punto Sporting	1581 cm3	01.07.1999	31.12.2014+

FORD				
36	Sierra CLX	1998 cm3	10.10.2000	21.12.2007
42	Escort XR3i ABLTH	1796 cm3	01.11.2000	01.12.2009
67	Escort XR3i ABLTH ABLWK	1597 cm3	04.07.2002	31.12.2009
81	Fiesta XR2i	1796 cm3	17.05.2004	31.12.2009
HONDA				
25	Civic LSI EG435	1493 cm3	01.03.2000	31.12.2011
28	Civic EG5	1590 cm3	01.07.2000	31.12.2011
35	CRX 1.6i 16 VT EE9	1595 cm3	01.10.2000	31.12.2008
37	Civic 1.5 iLS EK 336	1493 cm3	01.10.2000	31.12.2013
50	Civic EG4 45	1493 cm3	09.04.2001	31.12.2011
60	Civic EJ 213 L	1493 cm3	01.07.2001	31.12.2012
66	Civic	1396 cm3	25.06.2002	31.12.2007
80	Civic EH 9	1590 cm3	17.05.2004	31.12.2011
LANCIA				
68	Debra 835AD54A	1756 cm3	10.01.2003	31.12.2014
MERCEDES				
47	190 E 20 201024	1996 cm3	01.03.2001	31.12.2011
NISSAN				
32	Sunny ECAN 14	1392 cm3	01.09.2000	31.12.2013
82	Micra Lagoon	998 cm3	17.05.2004	31.12.2013
OPEL				
9	Tigra 1.4i 16V	1389 cm3	01.06.1999	31.12.2015 (+)
10	Tigra 1.6i 16V	1598 cm3	01.06.1999	31.12.2015 (+)
70	Corsa CB3408N	1389 cm3	01.06.2003	31.12.2011
PEUGEOT				
2	306 XSI	1998 cm3	1.03.1999	31.12.2011+
4	205 XR	1361 cm3	01.03.1999	31.12.2006
14	106 XR	1124 cm3	01.07.1999	31.12.2011
15	205 Gentry	1905 cm3	01.10.1999	31.12.2008
17	106 XT	1360 cm3	01.10.1999	31.12.2010
18	306 XS	1587 cm3	01.10.1999	31.12.2011
19	205 XR	1124 cm3	01.10.1999	31.12.2006
23	205 Junior	954 cm3	01.03.2000	31.12.2009
30	106 XS 1CKDX2	1360 cm3	01.07.2000	31.12.2010
31	106 Griffé 1CNFZ2	1587 cm3	01.07.2000	31.12.2010
33	106 XR 1CK2 D2	1360 cm3	01.09.2000	31.12.2010
34	106 XS 1CNFZ2	1587 cm3	01.10.2000	31.12.2010
44	205 XS	1360 cm3	01.01.2001	31.12.2007
51	405 SRI 15 BD 62	1998 cm3	09.04.2001	31.12.2011
54	306 Signature 7CLFZ8	1761 cm3	24.04.2001	31.12.2011
61	405 SRI 15 BD 62	1998 cm3	01.07.2001	31.12.2011
62	106 XS/Cashmere 1CNFZE	1587 cm3	01.12.2001	31.12.2015 (+)
63	306 XSI 2.0 I 16 S 7CRFVE	1998 cm3	01.01.2002	31.12.2015 (+)
69	Peugeot 205 XS	1360 cm3	29.04.2003	31.12.2013
72	106 Equinoxe 1CNFZL	1587 cm3	15.07.2003	31.12.2015 (+)
75	206 S 16 2CRFN	1997 cm3	30.07.2003	31.12.2015 (+)
77	206 XS / XT 2CNFZE	1587 cm3	29.10.2004	31.12.2015 (+)
78	205 Open 741C27	1580 cm3	06.04.2004	31.12.2011 (+)
85	309 GTI 4 Portes	1905 cm3	01.02.2005	31.12.2007

88	206 1,4	1360 cm3	21,02,2005	31.12.2019
90	406 Coupé	1998 cm3	13,07,2005	21.12.2018

RENAULT

3	Clio S	1390 cm3	01.03.1999	31.12.2011
6	Clio RSI	1783 cm3	01.05.1999	31.12.2012
8	Clio RSI	1783 cm3	01.06.1999	31.12.2010
16	Twingo	1149 cm3	01.10.1999	31.12.2015 (+)
26	Twingo	1239 cm3	01.06.2000	31.12.2012
27	Clio RT C 57 405	1721 cm3	01.06.2000	31.12.2010
40	Clio RL C 57104	1108 cm3	01.11.2000	01.12.2009
41	Mégane DAOG 05	1998 cm3	01.11.2000	01.12.2013
43	Mégane 2.0 IDE DA 0305	1998 cm3	01.01.2001	31.12.2015 (+)
65	Renault Clio RL C 57104	1108 cm3	27.05.2002	31.12.2009
71	Mégane DA0F0D	1598 cm3	15.07.2003	31.12.2013
73	Clio RT C57305	1390 cm3	15.07.2003	31.12.2010
79	Mégane BA0T05	1598 cm3	20.04.2004	31.12.2017(+)
83	Mégane	1 783 cm3	24.06.2004	31.12.2017
84	Clio RXT / Initiale 1.6 16 V	1 598 cm3	27.07.2004	31.12.2015 (+)

TOYOTA

86	MR	1998 cm3	01,02,2005	31.12.2010

VOLKSWAGEN

11	Golf GTI	1984 cm3	01.06.1999	31.12.2012
48	Golf 90S	1780 cm3	01.03.2001	31.12.2007
59	Golf 16S	1588 cm3	01.07.2001	31.12.2009
76	Volkswagen 1.6i	1585 cm3	29.10.2003	31.12.2019
89	Golf Boston	1781 cm3	13.04.2005	31.12.2007

REGLEMENT TECHNIQUE

Groupe FC ET Groupe FS

1. VÉHICULES DE SÉRIE GROUPE F

1. DÉFINITION

Rappel : Définition du Groupe F

Véhicules à deux roues motrices ayant été homologués par la FIA (FISA) jusqu'aux véhicules caducs des groupes N-A-B au 31/12/91 dont la référence de fin d'homologation apparaît sur les listes FIA (FISA) sous la forme du nombre (91) entre parenthèses, enregistrés et identifiés par le passeport technique 3 volets avant le 30 juin 1993. Ces véhicules du groupe F sont admis jusqu'au 31.12.2004.

Le Groupe FC est ouvert aux voitures titulaires d'un passeport technique Groupe FC (Voir chapitre Passeport Technique de Réglementation 2006).

Le Groupe FS est ouvert aux voitures titulaires d'un passeport technique Groupe FS. (Voir chapitre Passeport Technique de Réglementation 2006).

2. ÉLÉMENTS MÉCANIQUES

Aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie de la voiture.

3. BLOC-MOTEUR - CYLINDRÉE

- 3.1. Cylindrée et bloc-cylindre libres pour les moteurs atmosphériques jusqu'à 2 000 cm³ et les moteurs suralimentés jusqu'à $1\,428,6 \times 1,7 = 2\,428,6$ cm³.
- 3.2. Cylindrée libre mais le bloc-cylindre d'origine homologué sur la voiture de base devra être conservé et placé dans le compartiment moteur d'origine orienté comme à l'origine pour les moteurs atmosphériques de plus de 2 000 cm³ et les moteurs suralimentés de plus de $1\,428,6 \times 1,7 = 2\,428,6$ cm³.

***Note :** bloc moteur 205 GTI. Le bloc moteur de remplacement disponible chez les concessionnaires Peugeot, référence 0130 L1 est autorisé. Ce bloc moteur sera considéré comme d'origine et pourra donc recevoir une culasse 16 soupapes (idem : les BX et Visa équipées d'un même bloc d'origine).*

- 3.3. Équivalence moteurs pistons alternatifs/rotatif(s) (du type couvert par les brevets NSU-Wankel). La cylindrée équivalente est de 1,5 fois le volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

4. CULASSE

Libre mais avec deux soupapes maximum par cylindre pour les véhicules dont le bloc-moteur d'origine homologué sur la voiture de base n'est pas conservé et/ou n'est pas orienté comme à l'origine.

5. ALIMENTATION

Libre.

6. SURALIMENTATION

Libre. Coefficient : 1,7.

Les compresseurs de type Roots seront admis s'ils ont une entrée d'au plus 72 cm² de section.

7. ÉCHAPPEMENT

Libre à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores réglementaires. À l'arrière, il sera à plus ou moins 10 cm de l'aplomb de la partie arrière de la projection de la carrosserie sur le sol, dispositifs aérodynamiques non compris. Latéral, il sera situé dans la moitié arrière de l'empattement, ne sera pas en retrait de la projection de la carrosserie sur le sol de plus de 10 cm et ne pourra pas dépasser cette projection. La hauteur maximum sera de 45 cm par rapport au sol.

8. AUTRES ÉLÉMENTS MÉCANIQUES

Libres.

9. TRANSMISSION

Libre. Deux roues motrices maximum.

Une traction peut être changée en propulsion et vice versa. Marche arrière obligatoire.

10. CARROSSERIE

La largeur hors-tout de la voiture ne devra pas excéder 2 mètres. La forme et le matériau de la carrosserie d'origine doivent être conservés sauf :

10.1. Les ailes

Elles sont libres de forme et de matériau. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins 1/3 de la circonférence et au moins sur toute la largeur du pneumatique. Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et les secondes. Les ailes n'auront pas un caractère provisoire et seront solidement fixées. Les ailes sont libres d'être intégrées au capot et aux masques avant et arrière.

10.2. Les portières

Les portières avant seront celles d'origine. Elles comporteront une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide. Encadrement, charnière, ferrure, commandes seront conservés. Seul le panneau extérieur normalement opaque sera libre dans son matériau. Les portières arrière sont libres en matériau et peuvent être fixes.

10.3. Capots

Libres dans la ligne générale de la carrosserie d'origine. Des écopes de refroidissement peuvent être créées, sous réserve de ne pas faire saillie à la surface du capot et de ne pas laisser apparaître les éléments mécaniques vus du dessus.

Note : la forme du capot moteur des 205 versions automatiques est admise.

10.4. Masques avant et arrière

Les masques avant et arrière sont libres d'être intégrés aux capots avant et arrière. La rigidité ainsi perdue sera compensée par un tube transversal en acier d'un diamètre de 20 mm minimum et une épaisseur de 0,5 mm minimum.

10.5. Garde-au-sol

Aucune partie de la voiture ne doit toucher quand tous les pneumatiques, situés d'un même côté, sont dégonflés.

11. SURFACES VITRÉES

Sauf en ce qui concerne le pare-brise qui sera feuilleté, le matériau est libre pour autant que les vitres soient transparentes. Toutefois, la vitre de la portière du conducteur et celle de la portière du passager (au cas où le règlement particulier de l'épreuve le permet) doivent avoir une ouverture/fermeture d'au moins 300 cm². En Rallye, si les vitres latérales sont en verre trempé, l'utilisation de films anti-déflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

12. COQUE - CHÂSSIS

Aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou au châssis, sauf en ce qui concerne l'adjonction de renforts et ce qui sera sans aucun doute en rapport direct avec l'implantation d'un nouveau moteur, d'un nouvel emplacement moteur ou d'une transmission différente de l'origine.

NOTE : Châssis et coque = structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

13. DISPOSITIFS AÉRODYNAMIQUES

Vus du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture. Ceux qui ne sont pas homologués en série doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture.

À l'avant : ils ne pourront pas dépasser plus de 10% de l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 20 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine. Ils seront obligatoirement installés en dessous du plan passant par l'axe des roues et pourront s'inscrire entre la partie suspendue la plus basse et le sol.

À l'arrière : ils ne pourront dépasser de plus de 20% l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 40 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine.

14. PARE-CHOC

Les pare-chocs pourront être supprimés avec leurs ferrures, sauf pare-chocs intégrés.

15. TOIT OUVRANT

Les toits ouvrants sont interdits. S'ils existent, ils devront être définitivement condamnés par un travail soigné.

16. HABITACLE

Toutes les garnitures peuvent être supprimées. Les portières avant seront équipées d'une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide.

Le tableau de bord est libre, mais ne doit pas comporter de parties saillantes pouvant être dangereuses. Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que le ou les sièges arrière.

Les containers pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non inflammables, et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques. Les outils et accessoires doivent être solidement fixés. Les fixations élastiques type sandow sont interdites.

17. BATTERIE

Elle devra être située hors de l'habitacle et être solidement fixée et entièrement protégée par une boîte en matériau isolant et étanche si elle n'est pas dans son emplacement d'origine.

18. ESSUIE-GLACE

Un essuie-glace avant au moins, en état de fonctionnement, est obligatoire côté pilote.

19. APPUIE-TÊTE

Montage obligatoire d'un appui-tête par siège occupé.

20. PAROI ANTI-FEU

Les voitures doivent comporter un pare flammes destiné à empêcher le feu de se propager du compartiment moteur vers l'habitacle. Les ouvertures du pare flammes destinées au passage des pédales, câbles métalliques et conduites doivent être aussi restreintes que possible.

21. RÉTRO-VISION MINIMALE

2 rétroviseurs extérieurs (Circuits).

1 rétroviseur extérieur et 1 intérieur (Courses de Côte, Slaloms).

22. FIXE-CAPOT

Les fixations seront de 2 minimum par capot en conservant les charnières d'origine. Les fixations seront de 4 minimum par capot si les charnières d'origine sont supprimées. Les fermetures d'origine se manoeuvrant de l'intérieur pourront être supprimées. Dans tous les cas, les fixations supplémentaires seront du type à goupille ou sangle en cuir type ceinture.

Les fixations en caoutchouc sont interdites.

23. HARNAIS

Un harnais 4 sangles homologué FIA 8854/98 en cours de validité est obligatoire pour les voitures fermées et un harnais 6 sangles homologué FIA 8853/98 en cours de validité est obligatoire pour les voitures ouvertes (voir identification des harnais). Les indications portées à l'article 253-6. de l'annexe J sont de rigueur. En particulier les sangles d'épaules doivent former un angle de 45° maximum avec l'horizontale.

NOTE : les harnais FIA 8854/91 et 8853/85 ainsi que les 8854/98 et 8853/98 périmés ne sont plus admis.

24. RÉCUPÉRATEUR D'HUILE

Capacité : jusqu'à 2 000 cm³ : 2 litres,
plus de 2 000 cm³ : 3 litres.

Le récipient doit être en plastique translucide ou comporter un niveau visible.

25. MISE EN ROUTE

La mise en route des moteurs est autorisée seulement à l'aide de la source d'énergie du démarreur de la voiture actionné par son pilote de son siège.

26. COUPE-CIRCUIT

Facultatif en slalom. Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, allumage, etc ...). Ce coupe-circuit doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote sanglé dans son siège et de l'extérieur. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera au bas du montant de pare-brise, côté pilote et sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

27. FREINS

Libres. Le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce sur toutes les roues. Dans le cas d'une défaillance quelconque, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer sur au moins deux roues d'un même essieu. Un frein à main est obligatoire en rallye.

28. ÉQUIPEMENTS LUMINEUX

Les voitures seront équipées à l'arrière de 2 feux stop (minimum 21 watts) et 2 feux rouges, clairement visibles de l'arrière. En outre, les voitures de rallye seront obligatoirement équipées des équipements lumineux prescrits par le code de la route. L'équipement lumineux doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de la course, même si cette dernière se déroule entièrement de jour. Le nombre de phares ne doit pas dépasser un total de 10.

29. RÉSERVOIRS D'HUILE

Tous les réservoirs d'huile doivent être efficacement protégés et être en dehors de l'habitacle.

30. RÉSERVOIRS D'ESSENCE

Ils seront :

A - Le réservoir d'origine à l'emplacement d'origine, sous réserve d'une cloison étanche entre réservoir et habitacle.

B - Un réservoir FT3 dans une structure étanche au liquide et au feu, avec trappe de visite laissant voir la date de validité (durée maximale 5 ans).

C - Réservoir artisanal métallique de moins de 20 litres, qui devra être hors habitacle et hors compartiment moteur, et être séparé de l'habitacle par une cloison pare-feu. **autorisé en**

Groupe FS seulement

Dans tous les cas, une évacuation devra être prévue en cas de fuite ainsi qu'une mise à l'air libre du réservoir, vers l'extérieur.

31. CANALISATIONS

Pour les voitures du Groupe FC, les canalisations devront être réalisées conformément aux spécifications suivantes :

Moteurs à carburateurs

Toutes les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connections par colliers à vis (type "Serflex") sont admises. La pression de refoulement de la pompe d'alimentation ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis A)

Moteurs à injection

En amont de la pompe haute pression, et **en aval du réservoir collecteur (catch-tank) vers le** réservoir principal, les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées

dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connections par colliers à vis (type "Serflex") sont admises

En aval de la pompe haute pression, et jusqu'au **réservoir collecteur (catch-tank) ou à défaut jusqu'au réservoir principal**, toutes les canalisations de carburant doivent être celles d'origine, soient conformes à l'article 253 de L'annexe J Article 3 points 3.1 & 3.2.

Si un réservoir collecteur est utilisé, sa capacité devra être inférieure à 1 litre, et il devra être situé hors de l'habitacle.

Si une pompe d'alimentation "basse pression" (pompe de gavage) est utilisée, sa pression de refoulement ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis B).

32. CARBURANT

Voir Article 252.9 de l'Annexe "J".

33. PROTECTIONS SUPPLÉMENTAIRES

Dans le cas où les conduits, canalisations et équipements électriques passeraient par l'habitacle, ils doivent être isolés par une couverture d'un matériau étanche et non inflammable.

34. ANNEAU DE REMORQUAGE

Un anneau de prise en remorque devra être solidement monté à l'avant et à l'arrière. Il sera de couleur jaune ou rouge et clairement visible et aura un diamètre intérieur de 40 millimètres minimum.

35. EXTINCTEURS - SYSTÈME D'EXTINCTION MINIMUM

Chaque voiture doit être équipée d'un ou de deux extincteurs.

Agents extincteurs autorisés :

- AFFF
- Poudre

Capacité minimale des extincteurs :

En cas d'utilisation de AFFF, ou de poudre : 2,60 litres pour les quantités précisées ci-après.

Quantité minimale d'agent extincteur :

- AFFF : 2,4 litres
- Viro 3 : 2,0 kg conformément aux instructions du fabricant
- FX G-TEC : 2,0 kg
- Poudre : 2,0 kg

Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

- AFFF et Viro 3 et FX G-TEC : conformément aux instructions du fabricant
- Poudre : 13,5 bars

De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

NOTE : Le Halon 1301, 1211 BCF et les NAF S3, NAF P sont interdits.

35.1.1. Fixation

Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 g quelle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide sont acceptées.

35.1.2. Fonctionnement/déclenchement

L' (les) extincteur(s) devra (devront) être facilement accessible(s) au pilote ou au copilote.

35.1.3. Vérifications

Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).

35.1.4. Système d'extinction recommandé

Un système installé conforme à l'Article 253-7.3 de l'Annexe "J" est recommandé.

36. POIDS MINIMUM

C'est le poids minimum réel de la voiture vide (sans personnes ou bagages à bord, sans outillage). Tous les éléments de sécurité normalement prévus sont compris dans ce poids.

Tous les réservoirs de liquides (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu), sauf le réservoir de carburant, doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace, de système de refroidissement des freins et d'injection d'eau qui seront vides. Le réservoir de carburant sera vide de carburant utilisable.

Échelle des poids :

0	à	1 150 cm ³ :	610 kg
+	1 150	à 1 300 cm ³ :	635 kg
+	1 300	à 1 600 cm ³ :	675 kg
+	1 600	à 2 000 cm ³ :	735 kg
+	2 000	à 2 500 cm ³ :	800 kg
+	2 500	à 3 000 cm ³ :	860 kg
+	3 000	à 3 500 cm ³ :	915 kg
+	3 500	à 4 000 cm ³ :	970 kg
+	4 000	à 4 500 cm ³ :	1 025 kg
+	4 500	à 5 000 cm ³ :	1 065 kg
+	5 000	à 5 500 cm ³ :	1 115 kg
+	5 500	à 6 000 cm ³ :	1 155 kg
+	6 000	à 6 500 cm ³ :	1 190 kg
+	6 500	à 7 000 cm ³ :	1 220 kg
+	7 000	à 7 500 cm ³ :	1 240 kg
+	7 500	à 8 000 cm ³ :	1 255 kg
+	8 000 cm ³ :		1 330 kg

Nota : lest maximum autorisé : 10 kg.

36.1. Lest :

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires. Par ailleurs, pour parfaire le poids minimum, il est autorisé l'adjonction de renforts (plaques, équerres, tubes, etc ...) sous réserve qu'ils soient inamovibles et ne présentent pas un caractère provisoire ou dangereux (soudure soignée, rivetage, métal noyé dans polyester). Il sera en particulier possible de doubler le plancher d'une voiture dans les conditions énoncées ci-dessus.

37. ARCEAU DE SÉCURITÉ

37.1. Définition

37.1.1. Armature de sécurité

Armature structurale composée de tubes, de connexions et de points d'implantation.

Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante en cas d'accrochage ou de tonneau.

37.1.2. Arceau de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal, de connexions et de points d'implantation (non admis en groupe F).

37.1.3. Cage de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant, ou composée de deux arceaux latéraux, de connexions et de points d'implantation.

37.1.4. Arceau principal

Armature constituée d'un cadre vertical située dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

37.1.5. Arceau avant

Identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

37.1.6. Arceau latéral

Armature constituée d'un cadre vertical située dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit et le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège avant : le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord, le conducteur et son coéquipier, ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

37.1.7. Entretoise longitudinale

Tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal, ni à l'arceau avant.

37.1.8. Entretoise diagonale

Tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou de l'entretoise longitudinale arrière.

37.1.9. Renfort d'armature

Tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

37.1.10. Plaque de renfort

Plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

37.1.11. Plaque d'implantation

Plaque solidaire du tube permettant l'implantation sur le châssis.

37.1.12. Connexion amovible

Implantation des entretoises latérales ou diagonales et des renforts aux tubes de l'armature de sécurité. Ces dispositions doivent être démontables.

37.2. Spécifications

37.2.1. Remarques générales

37.2.1.1. Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc réduisent les risques de blessures des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquides.

L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière.

37.2.1.2. Armature de sécurité de base

Cage de sécurité.

37.2.1.3. Possibilités d'installation de l'entretoise obligatoire (sauf rallye). Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessin 3). La combinaison de plusieurs entretoises (dessins 4 à 6) est autorisée.

37.2.1.4. Possibilités d'installation de renforts facultatifs de l'armature de sécurité. Chaque type de renfort (dessins 7 à 17) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres.

Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base.

37.2.2. Spécifications techniques

37.2.2.1. Arceau principal, avant et latéral

Les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures. Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut pas être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

• Arrondi minimum de rayon $R_m = 3 \times \text{diamètre du tube}$. Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation). Ceci ne vaut que pour les montants verticaux des colonnes A et B, ainsi que pour les montants longitudinaux au niveau des portes avant.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

37.2.2.2. Implantation des arceaux sur la caisse - fixation minimale de l'armature de sécurité

1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral,

1 pour chaque montant de l'arceau avant,

1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière,

1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant arrière de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit est recommandée.

La fixation des montants de l'arceau devra se faire par au moins 3 boulons.

Les points d'attache des arceaux sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm² soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les dessins 18 à 24. Des boulons, à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO), seront utilisés. Les écrous seront auto-filetés, "freinés" ou munis de rondelles.

Ces exigences sont des minima ; en complément, des fixations supplémentaires pourront être utilisées, les pieds d'arceaux pourront être soudés aux plaques de renfort, les cages être soudées à la coque. Les pieds d'ancrage des arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort.

37.2.2.3. Entretoises longitudinales

Elles sont obligatoires et doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral. Une construction avec arrondi (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon. Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devront correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces.

37.2.2.4. Entretoises diagonales

Exception faite des rallyes, l'installation d'au moins une entretoise diagonale est obligatoire. Leur construction devra être effectuée conformément aux dessins 3 à 5, sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner de blessures. Elles doivent avoir de préférence le même diamètre que les tubes de la structure principale.

37.2.2.5. Renforts facultatifs de l'armature de sécurité

Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible (obligatoire pour le renfort transversal avant). Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie elle-même.

37.2.2.5.1. Renfort transversal

Il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur le dessin 7. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes du (des) occupant(s). Il doit être placé aussi haut que possible sous le tableau de bord et obligatoirement amovible.

37.2.2.5.2. Entretoises de portières (pour la protection latérale)

Une ou des entretoises longitudinales pourront être montées de chaque côté du véhicule (voir dessins 7, -8, 12, 17). Elles pourront être amovibles. La protection latérale doit être placée aussi haut que possible, mais ses points d'attache supérieurs ne devront pas être à plus de la moitié de la hauteur totale de la portière mesurée depuis sa base. Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte. Dans le cas d'une protection en "X", il est conseillé que les points d'attache inférieurs des entretoises soient fixés directement sur le longeron longitudinal.

37.2.2.5.3. Renfort du toit

Il est autorisé de renforcer la partie supérieure de l'armature de sécurité par une (des) entretoise(s) diagonale(s) telle(s) que représentée(s) au dessin 9.

37.2.2.5.4. Renfort d'angle

Il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, et les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux, tels que représentés aux dessins 10 et 16. La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas située plus en avant que le milieu du tube de liaison longitudinale et leur fixation intérieure ne sera en aucun cas située plus bas que le milieu du montant vertical de l'arceau.

37.2.2.6. Garniture

Il est recommandé que les points critiques des arceaux de sécurité soient garnis pour empêcher les blessures. Il est autorisé de garnir l'armature de sécurité d'une gaine de protection amovible.

37.2.2.7. Connexions amovibles

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la FIA (voir dessins 27 à 36). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité (8-8).

Application obligatoire de la Note France de l'article 253.8.2.2.7

37.2.2.8. Indications pour soudures

Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudure protectrice à l'hélium). Il faut surtout remarquer que la fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (crique d'allongement) et une absence de flexibilité.

37.3 Prescriptions matérielles :

Matériau minimum	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (en mm)
acier au carbone	350 N/mm ²	38 x 2,5
à froid sans soudure		ou 40 x 2

Ces dimensions représentent les minima admissibles. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

37.4. Exceptions

Cependant, les constructeurs d'armatures de sécurité pourront également proposer à l'ASN un arceau de conception libre en ce qui concerne les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, mais à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste aux contraintes minimales données ci-dessous /

- 7,5 P verticalement,
- 5,5 P longitudinalement, dans les deux directions,
- 1,5 P latéralement,

P = Poids de la voiture + 150 kg.

Un certificat signé par un technicien qualifié et visé par l'ASN doit pouvoir être soumis aux commissaires techniques d'une épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou d'une photo de l'arceau considéré et déclarer que cet arceau possède la résistance à l'écrasement mentionnée ci-dessous.

NOTE : Un arceau répondant à l'Article 36.4 ne pourra être approuvé par la FFSA que sur présentation d'un dossier complet descriptif de la fabrication, et d'un certificat visé par un cabinet Véritas.

Application obligatoire de la Note France de l'article 253.8.4

37.5. **Homologation**

Les arceaux en acier décrits sur la fiche d'homologation FIA (FISA) de la voiture considérée seront acceptés sur présentation de cette VO. Ces arceaux ne peuvent être modifiés.

37.6. **Arceaux aluminium**

Les arceaux en aluminium, même dûment homologués, sont interdits.

2. VÉHICULES PROTOTYPES Groupe FC – Groupe FS

1. **DÉFINITION**

Scora - Jide - Gecem - BSH - Marcadier - Queron - CG - Chartier, enregistrés et identifiés par le passeport technique 3 volets avant le 30 juin 1993 (règle passeport art. 10). Admis dans les Groupes FC et FS conformément aux véhicules de Série Groupe F.

Suivant cette liste de véhicules véritablement prototypes n'ayant aucun élément majeur d'un véhicule régulièrement commercialisé et/ou homologué FIA (FISA) (carrosserie - coque - châssis, etc.), les moteurs et éléments mécaniques issus de la série étant autorisés –cylindrée maximum autorisée :

- Atmosphérique : 2 000 cm³
- Suralimenté : 1 428,6 x 1,7 = 2 428,6 cm³
- 2 soupapes par cylindre maximum.

Ces voitures correspondent aux normes de construction de l'Annexe "J" 1975. Elles devront répondre au règlement spécifique des voitures de série groupe F. Les Articles 1 - 3 - 4 - 12 et 14 ne concernent pas les prototypes.

Document obligatoire : passeport technique 5 volets établi avant le 30 juin 2005 pour Gr FC

2. **SÉCURITÉ**

Groupe FC – FS voir tableau de sécurité

3. VÉHICULES 4 ROUES MOTRICES Groupe FC – Groupe FS

1. **DÉFINITION**

Véhicules caducs à quatre roues motrices jusqu'à 1 600 cm³ issus des groupes A ou B enregistrés et identifiés par Passeport technique 5 volets établi avant le 30 juin 2005 pour Gr FC (règle passeport art.10). Admis dans les Groupes FC et FS conformément aux véhicules de Série Groupe F.

2. **LIMITE DE PRÉPARATION**

- Reste en conformité avec leur groupe A ou B et leur fiche d'homologation.
- Les évolutions du type de la fiche pourront ne pas être utilisées dans leur intégralité.

3. **SÉCURITÉ**

Groupe FC – FS voir tableau de sécurité

4. **DOCUMENTS OBLIGATOIRES**

- Fiche d'homologation caduque A ou B.
- Passeport technique 5 volets établi avant le 30 juin 2005 pour Gr FC (règle passeport art.10).

NOTE : Les autres véhicules à 4 roues motrices sont interdits.

REGLEMENT TECHNIQUE GT DE SERIE

ELIGIBILITÉ DU GROUPE

Le Groupe GT de Série est éligible dans les disciplines des calendriers FFSA.

REGLEMENT TECHNIQUE POUR LES GT DE SÉRIE FFSA

Valable pour toutes les compétitions où le Groupe GT de Série est admis et dépendant de l'autorité de la FFSA.

ARTICLE 1. DÉFINITION

Voiture de Grand Tourisme construite, au minimum en 25 exemplaires, durant une période de 12 mois consécutifs maximum. L'acceptation pour période de production du nombre minimal dans le délai maximal est celle comprise dans les cinq dernières années, dans ce cas la caducité en sera réduite d'autant par rapport à l'année en cours.

La durée de validité de l'homologation des GT sera de :

- 17 ans après la date de début de commercialisation du modèle,
- 15 ans après la date d'arrêt de commercialisation du modèle si celle-ci peut être clairement établie.

C'est la valeur la plus longue qui sera retenue.

Les voitures GT de série seront réparties dans 2 classes :

- Classe 1 : Voitures à moteur atmosphérique de moins de 2000 cm³ et à deux roues motrices.
- Classe 2 : Autres voitures.

ARTICLE 2. HOMOLOGATION

C'est la constatation officielle faite par la FFSA qu'un modèle de voiture déterminé a été construit ou importé en France en nombre suffisant pour pouvoir prendre part aux compétitions dans le Groupe GT de Série FFSA.

L'homologation des véhicules Groupe GT de Série est effectuée par la FFSA. Un concurrent qui fait une demande à la FFSA déclenche, après acceptation de la FFSA dans le mois qui suit, l'éligibilité de la voiture et son inscription sur la liste qui sera mise à jour le 1er de chaque mois. Seul le modèle de voitures répondant aux dispositions légales françaises et admises à la circulation routière à la demande du constructeur ou de l'importateur officiel peuvent être admises à l'homologation. Les admissions individuelles se référant à un contrôle unitaire ne remplissent pas ces conditions.

ARTICLE 3. NOMBRE DE PLACES

Ces voitures doivent comprendre au moins 2 places, selon les dimensions définies pour le Groupe B (Voitures de Grand Tourisme) et inférieures à celles du Groupe A.

ARTICLE 4. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES OU OBLIGATOIRES

Toute modification non explicitement autorisée ou tout réglage non prévu par le constructeur ou le présent règlement sont interdits. Les seuls travaux autorisés sont ceux nécessaires à l'entretien normal du véhicule ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont clairement spécifiées ci-après. En dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine strictement identique à la pièce endommagée.

En dehors des modifications permises par ce règlement, les voitures doivent être strictement de série et identifiables sans difficulté par les données contenues dans la fiche technique FFSA, le manuel de réparation, etc.

Sauf disposition contraire du présent règlement, les articles 251 «Classification et définitions» et 253 «Equipements de sécurité» de l'annexe J sont applicables.

La conformité de la voiture présentée sera jugée par comparaison avec le modèle auquel le concurrent déclare se référer, charge à lui de présenter les justificatifs permettant de statuer sur ce point.

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.

En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles.

Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

ARTICLE 5. POIDS MINIMUM

Le poids minimum est mentionné sur la fiche technique FFSA.

Nota : la valeur mentionnée sur la fiche d'homologation sera :

- **Soit celle portée sur la Notice Descriptive de la Réception par Type (= feuille des Mines) minorée du poids du carburant (= volume du réservoir X 0,78), et des 75 kg représentant le passager pour les voitures les plus récentes.**
- **Soit celle effectivement mesurée sur une voiture en configuration course présentée à la FFSA par le constructeur.**
- **Pour les fiches déjà existantes un tableau de correction du poids minimum sera publié par la FFSA.**

C'est le poids réel de la voiture vide (sans personnes ou bagages à bord), sans outillage ni cric et avec au maximum une roue de secours.

Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans la voiture, la seconde roue de secours devra être retirée avant la pesée.

A aucun moment de l'épreuve une voiture ne devra peser moins que ce poids minimum.

En cas de litige sur la pesée l'équipement complet du pilote et du copilote sera retiré, ceci inclut le casque mais les écouteurs externes au casque pourront être laissés dans la voiture.

En cas de doute et en dehors des Rallyes, les Commissaires Techniques pourront vidanger les réservoirs de liquides consommables pour vérifier le poids.

Les phares supplémentaires qui ne figureraient pas sur la fiche d'homologation doivent être retirés avant la pesée.

L'utilisation de lest est autorisée dans les conditions prévues par l'article 252.2.2 des "Prescriptions Générales".

ARTICLE 6. MOTEUR, TRANSMISSION

6.1. MOTEUR

6.1.1. Système de gestion du moteur

L'intérieur et la programmation du ou des boîtiers électroniques de gestion du moteur sont libres.

6.1.2. Allumage

Liberté pour la marque et le type des bougies, ainsi que pour les câbles H.T.

6.1.3. Système de refroidissement

Le thermostat, le bouchon de radiateur, la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur sont libres. On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.

6.1.4. Supports du moteur

Doivent être d'origine, mais le matériau de l'élément élastique est libre.

6.1.5. Carburant

Les dispositions selon art. 252.9.1. de l'annexe «J» sont intégralement applicables.

6.1.6. Echappement

1) Catalysé

Le catalyseur d'origine avec tous ses accessoires doit être conservé tel qu'homologué avec le véhicule, en état de fonctionnement. Après sa sortie, la ligne d'échappement est libre dans le respect des normes de bruit FFSA mais **le ou les** emplacements, formes et dimensions des sorties **devront** être **ceux** d'origine.

2) Non catalysé

IDEM. Le premier volume de détente remplace le catalyseur.

6.2. TRANSMISSION

6.2.1. Embrayage

Les garnitures d'embrayage et leur mode de fixation sont libres.

6.2.2. Rapport de démultiplication final

Dans la mesure où les engrenages sont directement interchangeables avec ceux d'origine le rapport de démultiplication peut être modifié dans la limite de 20 %. Un usinage local du carter de boîte de vitesses ou de pont directement en rapport avec l'installation des nouveaux engrenages est permis sans ajout de matière ni de pièces. Les roulements doivent rester ceux d'origine.

6.2.3. Rapports optionnels

Une série différente de rapports de boîte et/ou de démultiplication finale montables dans les carter d'origine pourront être homologués uniquement par le constructeur comme variante option de la fiche d'homologation.

Dans ce cas les nouveaux pignons utilisés pourront être du type "à crabots".

Le nombre de rapports de boîte ne pourra pas être supérieur à celui d'origine.

La grille de sélection pourra être différente mais le remplacement d'une grille en H par une grille séquentielle est interdit et la commande devra rester strictement mécanique à l'exclusion de tout servo-mécanisme.

6.2.4. Supports du pont et de la boîte de vitesses

Doivent être d'origine, mais le matériau de l'élément élastique est libre.

6.3. SUSPENSION

6.3.1. Amortisseurs

Les amortisseurs sont libres à la condition que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique/gaz, à friction, mixte, etc.) soient conservés et que les fixations au véhicule demeurent inchangées.

Les réserves séparées avec ou sans flexible ne sont pas admises.

6.3.2. Ressorts

Les assiettes de ressort peuvent être rendues ajustables, si la pièce ajustable fait partie des assiettes et est distincte des autres pièces originales de la suspension et du châssis (elle peut être ôtée).

6.3.2.1. Ressorts hélicoïdaux

La longueur du ressort, le nombre de spires, le diamètre de fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort sont libres.

Le nombre de ressorts et d'assiettes est libre à condition que les ressorts soient montés en série.

6.3.2.2. Ressorts à lames

La longueur est libre ainsi que la largeur, épaisseur et courbure verticale.

6.3.2.3. Barres de torsion

Le diamètre est libre.

6.3.3. Jambes de force

Par jambe de force on entend une pièce qui, outre la fonction d'appui de ressort, remplit également celle d'amortisseur. Les jambes de force sont soumises aux mêmes prescriptions que les suspensions McPherson.

6.3.4. Suspensions MacPherson

Par suspension MacPherson, on entend tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un seul levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.
Le diamètre de la tige d'amortisseur est libre.

6.3.5. Bras de suspension

Des éléments des suspension renforcés entièrement interchangeables avec ceux d'origine et figurant au catalogue du constructeur pourront être homologués en Variante-Option.

6.3.6. Butées, caoutchoucs

Les caoutchoucs de butées, les ressorts caoutchouc additionnels, etc. (Egalement ceux se trouvant à l'intérieur de l'amortisseur), qu'ils soient libres ou montés avec des pièces de suspension, doivent rester des pièces identiques, semblables à l'origine et ne peuvent pas être modifiées.

Les caoutchoucs de suspension, par exemple paliers de bras transversaux ou longitudinaux, caoutchoucs de stabilisateurs, etc., doivent rester des pièces identiques, semblables à l'origine.

L'élastomère d'un silentbloc peut être uniquement remplacé par de l'élastomère.

Dureté Shore : libre mais dans le même matériau.

6.4. ROUES/PNEUS

Les roues sont libres dans le respect de la largeur maximum de la dimension d'origine.

Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 1" de la dimension d'origine.

Il sera possible d'utiliser des roues de dimensions inférieures.

Les roues en magnésium forgé sont interdites (sauf s'il s'agit des roues d'origine).

Elles devront être couvertes par les ailes (même système de vérification qu'en Groupe A, article 255.5.4) et la voie maximale indiquée sur la fiche d'homologation devra être respectée.

Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées comme figuré sur le dessin 254-1.

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits et ceux d'origine non solidement fixés doivent être enlevés.

Dans le cas où la voiture est équipée d'origine d'une roue de secours d'une taille différente du train roulant **ou si elle en est dépourvue** et en rallye seulement, **la roue de secours pourra être** une roue identique à celles du train roulant d'origine.

Les accessoires d'origine permettant la réparation de la crevaison (compresseur, bombe anti-crevaison,...) pourront être supprimés.

Elle pourra être placée dans son logement d'origine ou dans le compartiment à bagages sans aucune autre modification que sa fixation par sangle.

Elle pourra également être placée dans l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et uniquement derrière les sièges avant.

Dans ce cas il sera permis de rendre démontable la lunette arrière pour permettre d'accéder à la roue de secours.

6.5. SYSTEME DE FREINAGE

6.5.1. Les garnitures de freins sont libres de même que leur fixation (rivées, collées, etc.), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée. Le cas échéant, les tôles de protection peuvent être démontées ou pliées.

6.5.2. Si le véhicule est équipé d'un système anti-blocage de freins, ce dispositif peut être déconnecté (Fusible/interrupteur).

6.5.3. **Le frein à main mécanique peut être remplacé par un système hydraulique mais le schéma du circuit de freinage d'origine doit être obligatoirement conservé : en « H » ou en « X ».**
Le mécanisme du frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané (« Fly-off-handbrake »).

6.5.4. **Les canalisations de frein pourront être changées pour des canalisations de type aviation.**

6.6. CHASSIS-CARROSSERIE

6.6.1. Châssis
6.6.1.1. Renforts

Les renforts de la partie suspendue sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

6.6.1.2. Barres anti-rapprochement

Des barres anti-rapprochement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture, à condition d'être démontables et boulonnées. Le perçage de la coque est autorisé dans ce cas. La distance entre un point de fixation de la suspension et un point d'ancrage de la barre ne peut être supérieure à 100 mm, sauf dans le cas d'une barre supérieure fixée à une suspension MacPherson ou similaire. Dans ce dernier cas, la distance maximale entre un point d'ancrage de la barre et le point d'articulation supérieur sera de 150 mm. En dehors de ces points la barre ne doit pas posséder d'ancrage sur la coque ou les éléments mécaniques.

Le montage des barres anti-rapprochement ne doit entraîner aucune modification non expressément autorisée par le présent règlement (par exemple modification de la boîte de chauffage, etc.). Les tiges des amortisseurs ne peuvent pas être utilisées pour la fixation des barres anti-rapprochement et doivent en tous temps rester visibles si cela est prévu par le constructeur

6.6.1.3. *Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place ; on peut en augmenter le nombre.*

6.6.2. Extérieur

6.6.2.1. On peut monter des protège-verres de phares qui n'aient d'autre but que couvrir le verre du phare, sans influencer de quelque manière que ce soit sur l'aérodynamique de la voiture.

6.6.2.2. Le montage de protections inférieures ***n'est autorisé qu'en rallye, à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoir, transmission, direction, échappement, bonbonne d'extincteur.***

Seulement en avant de l'axe des roues avant, ces protections inférieures peuvent s'étendre à toute la largeur de la partie inférieure du bouclier avant.

Il sera permis de souder à la coque/châssis des éléments permettant de constituer la fixation des protections inférieures démontables. En aucun cas, ces éléments soudés ne pourront servir à rigidifier la structure et leur plus grande dimension ne pourra excéder 50 mm.

6.6.2.3. *Les pièces d'insonorisation en plastique peuvent être retirées de l'intérieur des passages de roues.*

6.6.2.4. On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

6.6.2.5. En Rallye, si les vitres latérales sont en verre trempé, l'utilisation de films anti-déflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

6.6.2.6. *Dans le cas où la lunette arrière est rendue démontable pour permettre l'accès à la roue de secours celle-ci pourra être réalisée en polycarbonate transparent d'une épaisseur minimale de 3 mm. Elle devra être fixée en 4 points au moyen de vis, de goupilles ou de grenouillères métalliques.*

6.6.2.7. *A l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture, des protections pourront être ajoutées autour des canalisations d'essence ainsi que des câbles et fils électriques.*

6.6.2.8. *Il est permis de remplacer les pare-chocs ou bouclier avant et arrière ainsi que les bas de caisse par des pièces géométriquement identiques, réalisées en résine polyester armée de fibres de verre, à l'exclusion des fibres de carbone et d'aramide (Kevlar®).*

6.6.2.9. *Les éléments de carrosserie amovibles en aluminium pourront être remplacés par des éléments d'origine en acier de même géométrie.*

6.6.3. Habitacle

6.6.3.1. Accessoires

Est autorisé sans exception *l'ajout* de tous les accessoires qui sont sans effet aucun sur le comportement du véhicule, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (par ex. Eclairage, chauffage, radio, etc.) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la robustesse, la transmission, le freinage ou la tenue de route.

Dans le cas où le constructeur n'a pas prévu de manomètre de pression de suralimentation, un tel accessoire peut être installé à la condition que la prise de pression soit effectuée dans la tubulure d'admission.

Toutes les commandes doivent être celles prévues par le constructeur y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles (par exemple, adjonction d'une rallonge à la commande du frein à main, d'une pédale supplémentaire sur la pédale de frein, *d'une entretoise de volant, ...*).

6.6.3.2. Siège

Les sièges sont **libres conformément à l'article 26 du Règlement F 2000-2006**.

Tous les sièges des occupants doivent être munis d'un appui-tête.

On peut renforcer les supports **d'origine** des sièges et on peut ajouter toute sorte de couvre-siège y compris ceux formant siège-baquet.

Les autres modifications de sièges d'origines sont interdites.

Les ceintures de sécurité d'origine pourront être retirées.

Il est permis d'enlever les sièges arrière.

6.6.3.3. Habillage

Les panneaux de portes peuvent être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimale de 0,5 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1 mm ou un autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2 mm.

Les règles mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux garnitures situées sous les vitres latérales arrière des voitures à deux portes.

- **Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.**
- **Le tableau de bord et la console centrale doivent rester d'origine.**
- **Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les autres garnitures.**
- **Il est permis de retirer la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.**

Ces dispositions s'appliquent également au coffre lorsqu'il est séparé de l'habitacle.

De la même façon, les garnissages du compartiment moteur peuvent être retirés.

6.6.3.4. Les modifications suivantes sont autorisées :

- Des appareils de mesure, compteurs, etc. supplémentaires peuvent être installés librement à la condition que leur montage ne présente aucun caractère dangereux.
- Les emplacements réservés aux accessoires supprimés pourront être aménagés pour l'installation des équipements de bord ou de sécurité ajoutés et permis par la réglementation.
- Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.
- La marque et le type du volant sont libres. **Les volants à moyeu démontable sont autorisés.**

6.6.3.5. Autres équipements

Les équipements suivants pourront être retirés : coussins gonflables, système de navigation, alarme, système anti-démarrage, autoradio, haut parleur ainsi que tout système de confort tel que sièges électriques, verrouillage centralisé, rétroviseurs électriques, lave phare, lunette chauffante, plafonnier, allume cigare,...

6.7. EQUIPEMENT ELECTRIQUE

6.7.1. Batterie

La marque de la batterie est libre. La tension de la batterie doit être conservée.

Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 10 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

Une batterie humide devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation.

Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant.

Les éléments du faisceau électrique alimentant des accessoires inutilisés peuvent être retirés.

6.7.2. Système d'éclairage

Des phares supplémentaires y compris les relais correspondants sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de 8 phares (non compris les lanternes ou feux de position), mais seulement 4 projecteurs additionnels pouvant être ajoutés.

Les phares supplémentaires ne pourront pas être montés par encastrément.

Leur nombre devra toujours être pair.

Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique.

ARTICLE 7. ARCEAU/CAGE DE SÉCURITÉ

Les dispositions de l'art. 253.8.1)2)3) de l'Annexe J sont applicables dans leur intégralité, à l'exception des points suivants :

- **Art. 253.8.2.1.2 :** Structure minimum : arceau à 6 points d'ancrage complété par 2 longitudinales de portes et 1 diagonale.
- **Art. 253.8.2.1.4 :** Possibilité d'installation de renforts facultatifs Le dessin 253.17 B est recommandé dans le cas de pare-brise très incliné.
Un arceau/cage de sécurité pour cabriolet ou spider ne pourra être accepté que s'il est homologué sur la fiche d'homologation FFSA
- **Art. 253.8.4 et 253.8.55 :** ***les V.O des armatures de sécurité de la fiche FIA du modèle considéré sont acceptées, de même que les armatures homologuées par une ASN conformément aux dispositions de l'article 253.8.4., sauf en ce qui concerne les voitures ouvertes ou découvrables, qui devront en outre être approuvées par la FFSA.***

ARTICLE 8. COUPE BATTERIE

Le montage d'une coupe batterie intérieur/extérieur est obligatoire conformément à l'art. 253/13. (donc facultatif en rallye et slalom).

ARTICLE 9. EXTINCTEUR

Un extincteur manuel est obligatoire conformément à l'art.253/7.

ARTICLE 10. HARNAIS

Le montage d'un harnais 4 ou 6 points homologué est obligatoire pour les 2 places conformément à l'art. 253/6.

ARTICLE 11. ANNEAUX DE REMORQUAGE

Ils sont obligatoires à l'avant et à l'arrière conformément à l'art. 253/10.

LISTE DES VOITURES ADMISES EN GT DE SERIE

GT 00002	Hommell Berlinette échappement 1998 cm3	01.03.95	-2010
GT 00003	Alpine Renault A 610 2975 x 1.7 = 5057.5 cm3	01.01.96	-2011
GT 00004	Rover Car MGF Trophy 1795.5 cm3	01.03.97	-2012
GT 00005	Porsche Carrera RS (964) 3600.2 cm3	01.03.97	-2012
GT 00006	Ferrari F 355 Challenge 3495.5 cm3	01.03.97	-2012
GT 00007	Porsche Carrera RS (993) 3745.7 cm3	01.03.97	-2012
GT 00008	Porsche 968 CS 3990 cm3	01.05.97	-2008
GT 00009	Toyota MR 1998.2 cm3	01.05.97	-2007
GT 00010	Venturi Atlantic 300 2975 x 1.7 = 5057 cm3	01.05.97	-2010
GT 00011	Barquette Hommell 1992 cm3	01.05.97	-2012
GT 00012	Renault Sport Spider (routier) 1998 cm3	30.11.97	(2012) * (non admis en rallye)
GT 00014	Berlinette RS Hommell	15.05.98	-2013
GT 00015	Caterham Seven Série 16V 1588 cm3	01.01.99	-2014
GT 00016	BMW Z3 Coupé 2793 cm3	01.01.99	-2014
GT 00017	BMW M Coupé 3201 cm3	01.01.99	-2014
GT 00018	Venturi Atlantique 300 2946 x 1,7 = 5008,2 cm3	01.07.99	-2014
GT 00019	Lotus Elise 111S 1796 cm3	01.10.99	-2014
GT 00020	Honda S 2000 1997 cm3	01.11.99	-2014
GT 00021	Lotus Elise 111 1796 cm3	01.07.00	-2015
GT 00022	Porsche GT3 3600 cm3	01.01.00	-2015
GT 00023	Berlinette Hommell RS2	01.03.01	-2016
GT 00024	Lotus 340 R	01.03.01	-2016
GT 00025	Lotus Exige	01.06.01	-2016
GT 00026	Lotus Elise	01.01.02	-2017
GT 00027	Opel Speedster atmo	01.05.03	-2018
GT 00028	Opel Speedster turbo	21.07.03	-2018
GT 00029	Porsche 911 turbo / 996	23.07.03	-2018
GT 00030	Ferrari 348 TS F119 AS – 3 405 cm3	22.07.04	2007
GT 00031	Porsche 911 GT3 RS	01.11.04	2017
GT 00032	Renault Clio V 6 C61	01.02.05	2017
GT 00033	Lotus Elise Exige	25.02.05	2017
GT 00034	Nissan 350 Z	28.02.05	2020

PASSEPORT TECHNIQUE

PASSEPORT TECHNIQUE

CONSTRUCTEUR

DESCRIPTION MOTEUR

ANNEE DE CONSTRUCTION

CHASSIS MOTEUR

ANNEE

Poids

REGISTRATION

LE PRESENT PASSEPORT A ETE ACCRUE PAR LE SERVICE

ANNEE DE REGISTRATION

LE PASSEPORT EST ENREGISTRE DANS LE REGISTRE

LE PASSEPORT EST ENREGISTRE DANS LE REGISTRE

LE PASSEPORT EST ENREGISTRE DANS LE REGISTRE

NOTA : Dans le présent règlement, le terme passeport technique désigne le passeport technique 3 volets en application au 1/1/92, à l'exception de tout autre. Ce passeport reste la propriété de la FFSA.

ARTICLE 1. UTILISATION

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, quelle qu'elle soit, doit être en possession du passeport technique de la voiture qu'il engage.

Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques sous peine de ne pas figurer sur la liste des autorisés à participer.

Il est destiné à l'usage exclusif des Autorités Sportives et à leurs représentants eu vue ou lors de la participation à une épreuve sportive du véhicule titulaire du passeport.

ARTICLE 2. DÉFINITION

L'identification du véhicule vis à vis de son passeport est faite par les vignettes respectivement collées sur celui-ci et sur l'arceau de la voiture.

Le passeport technique est lié au véhicule. Il n'est valable qu'avec 2 vignettes détachables qui devront être apposées :

- sur le véhicule au milieu du montant vertical de l'arceau principal, côté pilote,
- sur le passeport technique, dans la partie réservée en 1ère page.

Il comporte les renseignements suivants :

- le numéro du passeport technique (vignette),
- le groupe du véhicule,
- la définition du véhicule,
- la description du véhicule,
- la conformité et la sécurité du véhicule,
- la réception par un commissaire technique A/B,
- l'identité des propriétaires successifs,
- la signature desdits propriétaires avec engagement de leur part de signaler aux commissaires techniques toute modification apportée, ou tout incident survenu entre deux épreuves,
- un tableau des anomalies relevées par les commissaires techniques, et après régularisation de celles-ci par le concurrent, contrôle et émargement du commissaire technique responsable de l'épreuve suivante.

ARTICLE 3. DÉLIVRANCE

Le Passeport Technique ne peut être délivré que par un Commissaire Technique A ou B après examen détaillé de la conformité réglementaire du véhicule .

Le Passeport Technique ne pourra pas être établi durant les vérifications techniques préliminaires d'un épreuve.

Toutefois prévoir en accord avec le Commissaire Technique Responsable, l'organisateur pourra prévoir un aménagement de l'horaire permettant d'établir des Passeports Techniques avant le début des vérifications.

Ce sera obligatoirement le cas en Slalom pour l'établissement des Passeports Techniques FS.

Si celui-ci est reconnu conforme au règlement technique du groupe choisi par le concurrent, le Passeport Technique sera rempli en lettres capitales, les photos seront agrafées et tamponnées par le Commissaire Technique

L'établissement et le Passeport Technique sont gratuits

ARTICLE 4. MODIFICATIONS

À l'occasion de chaque participation de la voiture, le commissaire technique de l'épreuve notera sur le passeport technique les modifications significatives qui ont pu intervenir depuis la délivrance de celui-ci, ou depuis l'épreuve précédente (voir Art. 9).

ARTICLE 5. TRANSMISSION

Elle s'effectuera à l'occasion de la vente du véhicule. Le vendeur remettra directement le passeport technique après l'avoir signé, au nouvel acquéreur, qui le signera également après avoir apposé la date de la vente. Toute omission sur ce point sera présumée frauduleuse (voir Article 9).

ARTICLE 6. RETRAIT PAR LA FFSA

Le passeport technique pourra être retiré provisoirement ou définitivement par décision de la Commission de Discipline de la FFSA, notamment en cas de fraude ou de non conformité grave du véhicule à son passeport technique et aux règlements fédéraux. Toute tentative de faire délivrer par la suite un autre passeport technique au même véhicule sera présumée frauduleuse.

Après un retrait provisoire, le passeport technique sera restitué après paiement à la FFSA, par le propriétaire du véhicule, de l'amende préalablement fixée par la Commission de Discipline, ainsi que tous les frais de vérifications techniques, ou autres, occasionnés par l'incident.

ARTICLE 7. PERTE

En cas de perte ou de vol, officiellement déclaré, le propriétaire du véhicule pourra obtenir délivrance d'un autre passeport technique, dans les formes et conditions prévues à l'Article 13. Il devra présenter la liste des partants après vérifications, ou les résultats officiels de la dernière épreuve à laquelle la voiture aura participé avant la perte ou le vol.

Il devra à cette occasion, régler à la FFSA, une somme représentant les différents frais de délivrance du nouveau passeport technique soit un prix équivalent au prix d'un duplicata de licence sportive.

ARTICLE 8. ANNULATION

Tout propriétaire d'une voiture à laquelle a été affecté un passeport technique devra le retourner à la FFSA :

- au cas où elle ne serait définitivement plus destinée à la compétition,
- en cas de destruction de la voiture.

ARTICLE 9. RESPONSABILITÉ

Le propriétaire de la voiture a l'entière responsabilité du passeport technique en ce qui concerne notamment :

- sa délivrance et sa conservation,
- la matérialité et la lisibilité des mentions qui y sont apposées,
- sa présentation à toute réquisition émanant d'un officiel, notamment au cours de vérifications techniques des épreuves auxquelles la voiture est engagée,
- ainsi également qu'en ce qui concerne les fausses déclarations, ou absence de déclaration, de modifications ou accidents survenus entre deux épreuves.

ARTICLE 10. GROUPES FC, FS (passeport 5 volets)

10.1. PASSEPORT TECHNIQUE GROUPE FC.

Celui-ci aura été délivré :

- aux voitures titulaires d'un passeport Groupe F et en conformité avec le Règlement Technique du Groupe F, et les règles spécifiques de sécurité qui concernent le Groupe FC.
- Par les Commissaires Techniques désignés par la FFSA qui auront organisé des sessions de contrôle détaillé de la conformité des voitures au règlement, et ceci avant le 30 juin 2005.
- Sa date de validité expirera au 31 décembre 2009

Les voitures titulaires d'un passeport Groupe FC ne peuvent participer qu'à :

- des épreuves de Slalom, si leur cylindrée équivalente est inférieure à 2 000 cm³ (coefficient 1,7 pour les voitures à moteur suralimenté)
- des épreuves sur circuit
- des courses de côte

NOTA : elles ne sont pas admises en Rallye

10.2. PASSEPORT TECHNIQUE GROUPE FS.

Celui-ci aura été délivré :

- Aux voitures titulaires d'un passeport Groupe F dont la cylindrée équivalente est inférieure à 2 000 cm³ (coefficient 1,7 pour les voitures à moteur suralimenté), et en conformité avec le Règlement Technique du Groupe F.
- Avant les vérifications techniques de la première épreuve de slalom à laquelle sera engagée la voiture, et ceci avant le 31 Décembre 2005.
- Par un Commissaire Technique « A » ou « B »
- Sa date de validité expirera au 31 décembre 2009

Les voitures titulaires d'un passeport Groupe FS ne peuvent participer qu'à des épreuves de Slalom.

ARTICLE 11. GROUPES F 2000 ET F 2000 Spécial (passeport 5 volets)

11.1. POUR LE GROUPE F 2000

Les Passeports Techniques nouvelle génération sont délivrés par des Commissaires Techniques désignés par la FFSA.

Pour les voitures ayant un Passeport Technique ancienne génération, participant aux épreuves Nationales le renouvellement devra être effectué avant le 30 Juin 2006. Pour celles qui participent aux épreuves Régionales la date limite de renouvellement est le 31/12/2007

11.2. POUR LE GROUPE F 2000 SPECIAL

Celui-ci aura été délivré :

- aux voitures titulaires d'un passeport Groupe F et en conformité avec le Règlement Technique du Groupe F 2000, et les règles spécifiques qui concernent les voitures F 2000 Spécial.
- par les Commissaires Techniques désignés par la FFSA qui auront organisé des sessions de contrôle détaillé de la conformité des voitures au règlement, et ceci avant le 30 juin 2005.
- Sa date de validité expirera au 31 décembre 2009

Les voitures titulaires d'un passeport Groupe F2000 Spécial peuvent participer à toutes les épreuves nationales et régionales :

***Rallyes
Slalom,
épreuves sur Circuit
Courses de Côte***

ARTICLE 12. TOUS GROUPES (SAUF FC ET F2000 ET F2000 Spécial)

Les passeports techniques 3 volets standards peuvent être délivrés selon l'article 3.

ARTICLE 13. PERTE OU DESTRUCTION

13.1 Vignette (sur arceau)

Pour les Groupes A / N / GT / FS

Envoi à la FFSA de la copie du passeport technique complet 3 volets pour demande de duplicata de vignette.

La FFSA renverra un duplicata de vignette et retournera la copie du passeport technique visée, laquelle devra être jointe au passeport technique original pour être valable.

Pour les Groupes FC / F2000 / F2000 Spécial

Seuls les Commissaires Techniques habilités à l'établissement des passeports de ces groupes pourront délivrer des nouvelles vignettes.

13.2 Passeport technique

Pour les Groupes A / N / GT / FS

Un nouveau passeport devra être établi par un Commissaire Technique A ou B suivant la procédure.

Pour les Groupes FC / F2000 / F2000 Spécial

Un nouveau passeport devra être établi par un Commissaire Technique habilité pour ces groupes, suivant la procédure.

MÉTHODE DE MESURE DU BRUIT POUR LES VOITURES DE COURSES

Cette méthode est celle définie par la FIA, seules les valeurs de bruit et le régime moteur pour le contrôle seront adaptées aux exigences de la réglementation spécifique.

1.1. APPAREIL DE MESURE

Il sera utilisé un sonomètre de grande qualité. La mesure sera faite avec un réseau de pondération et une constante de temps, conformes respectivement à la courbe A et au temps de "réponse rapide" tels que décrits dans la publication 179 (1065) "sonomètre de précision" de la Commission Electrotechnique Internationale (CEI) sur les caractéristiques des appareils de mesure de bruit.

L'appareil sera fréquemment étalonné et le sera, si possible, avant chaque séance de mesure.

1.2. CONDITIONS DE MESURES

Les mesures seront faites dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieurs d'au moins 10 dB (A) au bruit à mesurer).

La zone ne doit pas être recouverte de neige, d'herbes hautes, de sol meuble ou de cendres.

Avant de procéder aux mesures le moteur sera porté à sa température de fonctionnement.

1.3. POSITION DU SONOMETRE

Le point de mesure du bruit sera situé à une distance de 50 cm de la sortie de l'échappement, à un angle de 45° par rapport à l'axe du tuyau (voir dessin).Le microphone sera placé à $0,5 \pm 0,1$ m au dessus du niveau du sol.

1.4. CONDITIONS DE TEST POUR LES VEHICULES

Le véhicule étant stationnaire, son moteur tournera au régime préconisé. Ce régime sera vérifié à l'aide du compte-tour du véhicule, lui-même étalonné à l'aide d'un instrument indépendant si nécessaire.

L'intensité maximale mesurée constituera le résultat de la mesure.

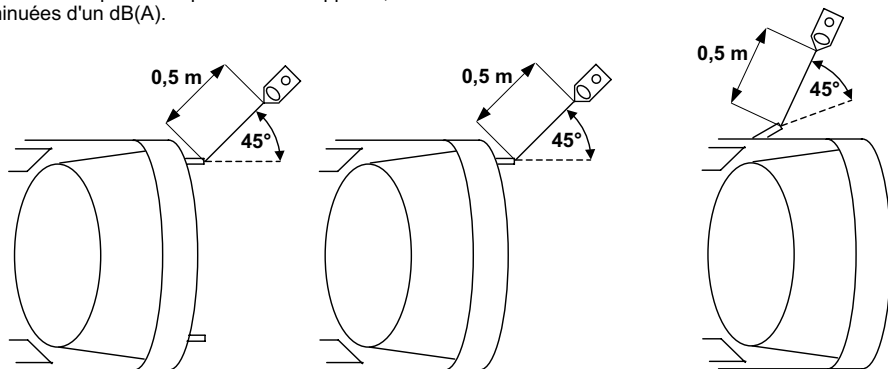
1.5. INTERPRETATION DES RESULTATS

Les mesures seront considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives n'est pas supérieur à 2 dB (A).

La valeur retenue sera celle correspondant au niveau sonore le plus élevé.

Dans le cas où cette valeur serait supérieure de 1 dB(A) au niveau maximal autorisé, il sera procédé à une deuxième série de mesure. Trois des quatre résultats ainsi obtenus devront être dans les limites prescrites.

Pour tenir compte de l'imprécision de l'appareil, les valeurs lues lors de la mesure doivent être diminuées d'un dB(A).



ARCEAUX DE SÉCURITÉ

Cette note explique le changement de réglementation des arceaux de sécurité depuis le 1er janvier 1994. Le changement s'adresse aux voitures dont le règlement technique fait référence à l'Article 253-8 de l'Annexe "J".
(exemple N, A, B, T, etc...).

ARTICLE 1.

- 1.1. Les groupes F2000 (définition 1) issus des groupes FA et B dont la fin d'admission dans le groupe F 2000 est antérieure ou égale au 31.12.2015 (voir liste) ne sont pas concernés par ce changement de diamètre. Le diamètre de l'arceau sera celui de l'année de caducité FIA, soit pour toutes ces voitures : 38 x 2,5 mm ou 40 x 2 mm.
- 1.2. Les groupes FN et FA dont la fin d'admission dans ces groupes est antérieure ou égale au 31.12.2005 (voir liste) ne sont pas concernés par ce changement de diamètre. Le diamètre de l'arceau sera celui du règlement de l'année de caducité ; soit pour toutes ces voitures : 38 x 2,5 mm ou 40 x 2 mm.
- 1.3. Les groupes FC, FS, F2000 Spécial ne sont pas concernés par ce changement de diamètre. Le diamètre de l'arceau des groupes FC, FS, F2000 pourra rester en 38 x 2,5 mm ou 40 x 2 mm.
- 1.4. Les voitures d'Auto-Cross de divisions II et III dont le passeport technique 3 volets FFSA aura été établi avant le 31.12.93 ne sont pas concernées par ce changement de diamètre.

Note importante : Pour l'épreuve du Championnat d'Europe, les voitures de division II devront être conformes à l'Annexe "J" 2006 arceau compris. Les nouvelles voitures de la division III devront être conformes en tous points à l'Annexe "J" 2006.

- 1.5. Les voitures des groupes T3A à châssis multitubulaire et T3B à châssis semi tubulaire dont le passeport technique 3 volets FFSA a été établi avant le 31.12.93, ne sont pas concernées par ce changement de diamètre. Le diamètre de l'arceau de ces "anciens T3F tubulaires" pourra rester en 38 x 2,5 mm ou 40 x 2 mm.

Nota :

- a) *Châssis tubulaire* : ceux des buggies ou des voitures construites avec des châssis réalisés en tubes d'acier.
- b) *Châssis semi-tubulaire* : ceux des voitures dont une partie n'est pas tubulaire et est issue d'un châssis d'origine constructeur de 4 x 4 et sur lequel sont soudés ou boulonnés des éléments tubulaires destinés à supporter les différents éléments de carrosserie et dont une partie fait office de cage de sécurité (voir Art. 283 - 8.2.2.2).

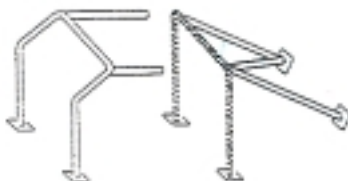
- 1.6. Les voitures de Fol'Car et de Trial 4x4 ne sont pas concernées par ce changement de diamètre. Le diamètre de l'arceau d'un Fol'Car et de Trial 4x4 pourra rester en 38 x 2,5 ou 40 x 2 mm.

Le changement porte sur le diamètre de l'arceau "principal" d'un arceau "standard".

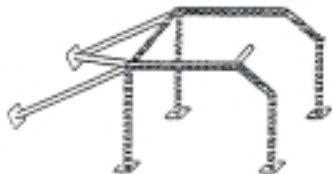
ARTICLE 2. DEFINITION D'UN ARCEAU "PRINCIPAL".

Selon la fabrication

- 2.1. L'arceau d'un seul tenant, transversal au-dessus de la tête des pilotes, copilotes.



- 2.2. Moins courant mais néanmoins admis, les arceaux latéraux droit et gauche d'un seul tenant et la barre qui les relie au-dessus de la tête des pilotes, copilotes.



- 2.3. Pour bien comprendre la règle des arceaux de sécurité et l'application de ce changement de diamètre, il faut à la lecture du règlement Article 253-8, distinguer 3 types d'arceaux.

- 1°/ Arceau "Standard" décrit de l'Article 8 à 8.3.
- 2°/ Arceau "Exception" décrit à l'Article 8.4.
- 3°/ Arceau "Homologation" décrit à l'Article 8.5.

ARTICLE 3. APPLICATION

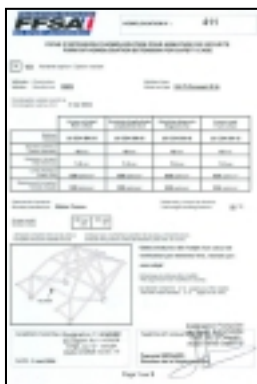
3.1. ARCEAU "STANDARD"

- Il n'a pas besoin de fiche d'homologation.
- Il doit être conforme au règlement 2006
- Depuis 1994, il doit en particulier avoir un diamètre d'arceau "principal" augmenté (45 x 2,5 mm ou 50 x 2 mm).
- Les arceaux "Standard" conformes aux spécifications minima en 1993 ne sont plus valables.
- Aucun document pour ce type d'arceau n'est à présenter au contrôle technique.

3.2. ARCEAU "EXCEPTION"

- Cet arceau n'est pas conforme à la règle "Standard" (diamètre des tubes et/ou absence de montage mécanique aux pieds).
- Il doit avoir une fiche d'homologation d'une Fédération Sportive comme la FFSA en France, l'ONS en Allemagne, le RAC/ MSA en Angleterre etc...
- Les arceaux "Exception" seront toujours valables en 2006 quel que soit leur diamètre/épaisseur.
- Une fiche d'homologation doit être présentée au contrôle technique.

Exemples de fiches courantes :



3.3. ARCEAU "HOMOLOGATION"

- Cet arceau n'est pas conforme à la règle "Standard".

- Il doit avoir une variante-option sur la fiche d'homologation de la voiture considérée, homologuée par la FIA à la demande du constructeur de la voiture.
 - Les arceaux "Homologation" seront toujours valables en 2004 quel que soit leur diamètre/épaisseur.
 - Une fiche d'homologation VO doit être présente dans la fiche d'homologation de la voiture et présentée au contrôle technique.
- Exemple d'une VO arceau - ancienne et nouvelle.

The image shows a technical form from the FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) for homologating a roll-over protection (VO) system. The form includes a header with the FIA logo and a section for technical specifications. Below this, there is a table with columns for 'Type', 'Diamètre', 'Épaisseur', 'Matériau', and 'Norme'. The table contains data for various components of the roll-over protection system. At the bottom of the form, there is a diagram of a roll-over protection structure, which is a cage-like structure designed to protect the occupants of a vehicle in the event of a roll-over. The diagram is labeled with 'VO' and 'Arceau'.

CASQUES AUTO

Liste établie en date du 1^{er} décembre 2005

ARTICLE 1. APPLICATION

1.1 INTERNATIONAL

Seuls sont autorisés :

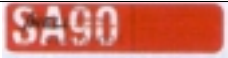
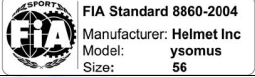
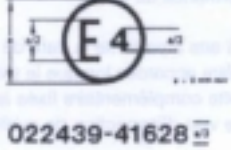
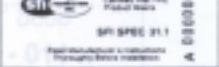
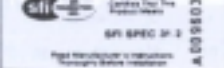
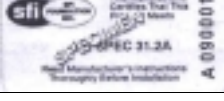
SA 2005 - SA 2000 - SFI 31.1A / SFI 31. 2A/ FIA 8860-2004
BRITISH BS 6658-85 type A/FR
SNELL M 2000 / M95 (pour Autocross D3 seulement)

1.2. National et Régional

Toutes les normes ci-dessous sont admises sans exception.

Lors des épreuves internationales, le port d'un quelconque dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif ait été approuvé par la FIA (Système HANS : voir aussi § Harnais). **Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège menton faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques.**

NORME	ÉTIQUETTE	REMARQUES	APPLICATION
- SIS 88.24.11 (2) (SWEDEN) - DS 2124.1 (DENMARK) - SFS 3653 (FINLAND)		- Etiquette en tissu - Couleur noir ou bleu sur blanc - Numéro fabricant et spécification selon modèle	- National - Régional
ONS/OMK (GERMANY)		- Autocollant - Bleu sur blanc - Autocollant	- National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A		Autocollant	- National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A/FR		Autocollant	- International - National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 2495-77(amendement 5 inclus)		Autocollant	- National - Régional
SNELL FOUNDATION(USA) SA 85		Autocollant	- National - Régional

NORME	ÉTIQUETTE	REMARQUES	APPLICATION
• SNELL FOUNDATION(USA) SA 90		• Autocollant	• National • Régional
• SNELL FOUNDATION(USA) SA 95		• Autocollant	• National • Régional
• SNELL FOUNDATION(USA) SA 2000			• International • National • Régional
• SNELL FOUNDATION(USA) SA2005		•	• International • National • Régional
• SNELL FOUNDATION(USA) M 2000		• Pour l'autocross D3 seulement	• International • National • Régional
• SNELL FOUNDATION(USA) M 95		• Pour l'autocross D3 seulement	• International • National • Régional
• FIA 8860-2004	 FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Helmet Inc Model: ysomus Size: 56	• Autocollant	• International • National • Régional
• AFNOR (FRANCE)		• Etiquette verte en tissu	• National • Régional
• CEE / EEC (EUROPE) E22 avec amendements De la série "02" ou "03" ou "04"	 022439-41628	• Numéro encadré change selon pays d'homologation • N° d'homologation doit commencer par "02" ou "03" ou "04" et suivants	• National • Régional
• SFI (USA) SFI SPEC 31.1		• Autocollant	• National • Régional
• SFI (USA) SFI SPEC 31.2		• Autocollant	• National • Régional
• SFI (USA) SFI SPEC 31.1A		• Autocollant	• International • National • Régional
• SFI (USA) SFI SPEC 31.2A		• Autocollant	• International • National • Régional

SIÈGES

ARTICLE 1. IDENTIFICATION

RÈGLEMENT APPLICABLE DANS LES ÉPREUVES INTERNATIONALES, FACULTATIF EN NATIONALES ET RÉGIONALES

En cas de remplacement des sièges d'origine, l'utilisation de sièges homologués est recommandée.

Dans tous les cas, le siège devra présenter toutes les garanties de sécurité, et être fixé conformément aux exigences du groupe.

Pour toutes les voitures dont le règlement technique stipule l'obligation d'être équipées d'un siège homologué, dans les épreuves internationales, les sièges des occupants devront en particulier répondre à l'identification suivante :

- Homologation UE et FMVSS correspond au siège d'origine.
- Homologation FIA correspond à un siège "compétition" portant la marque d'identification FIA 8855 et ce suivant la description ci-dessous.

N.B : Pour les épreuves **internationales GT FIA**, le siège du pilote doit être homologué FIA et non modifié. Du matériau absorbant l'énergie et ininflammable doit être situé autour de la tête du pilote.

ARTICLE 2. ETIQUETAGE : (extrait du règlement d'homologation FIA, à l'usage du constructeur du siège)

L'étiquette qui doit être intégrée dans le siège (point 4), devra mesurer au moins 6 cm x 4 cm et porter les renseignements suivants :

Nom de la norme FIA
Nom du fabricant
Référence du modèle de siège
Numéro de référence et année de l'homologation FIA
Mois et année de fabrication du siège

La hauteur minimale des lettres sera de 8 mm et l'étiquette sera fixée sur le côté de chaque siège, à la hauteur de la poitrine. La préférence va à une étiquette en film d'aluminium se détruisant lorsqu'on l'enlève, mais dans les cas où une étiquette adhésive ne serait pas pratique, c'est-à-dire sur les sièges entièrement garnis, il sera possible de broder ou de coudre l'étiquette dans la couverture du siège (voir dessin 1). La date de fabrication pourra être indiquée par une bande de vérification de date (dessin 2) sur une étiquette adhésive, ou par des caractères brodés imprimés, selon le cas. Les sièges à cadre métallique devront avoir le châssis identifié en permanence, conformément aux détails de l'étiquette d'homologation.

Les étiquettes ne doivent pas être disponibles en dehors du lieu de fabrication, et les housses de sièges de rechange portant l'étiquette d'homologation ne peuvent être installées que par le fabricant ou son agent de réparation officiel.

L'étiquette sera contrôlée par la FIA, qui réserve à ses officiels, ou à ceux d'une ASN, le droit d'enlever ou d'annuler l'étiquette. Cela se produira lorsque, de l'avis du commissaire technique en chef de l'épreuve, un accident survenu au véhicule à bord duquel lequel est monté le siège mettra en cause la future performance du siège.

Longévité des sièges :

La durée d'utilisation d'un siège homologué par la FIA sera de 5 ans à partir de la date de fabrication indiquée sur l'étiquette du siège. Une prolongation de 2 ans maximum peut être accordée lorsque le siège a été retourné au fabricant pour être revalidé. Les prolongations seront indiquées par une étiquette complémentaire fixée au siège, spécifiant la date de fin de conformité du siège, et validée par le visa d'inspection de qualité du fabricant.

Dessin N°1

Hauteur minimale des caractères 8 mm
Norme FIA 8855 - 1992
Sièges ABC
Modèle : Super Champion 1996
Homologation N°CS.001.96
Date de fabrication : juin 1996

Dessin N°2

Date de fabrication (Bande de Vérification Type)

Mois	J	F	M	A	M	>	J	A	S	O	N	D
Année	>	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07

HARNAIS

RÈGLEMENT APPLICABLE DANS LES ÉPREUVES INTERNATIONALES, NATIONALES ET RÉGIONALES

Lorsque le harnais est obligatoire, toutes les voitures concernées devront être équipées obligatoirement de harnais portant les normes FIA suivantes :

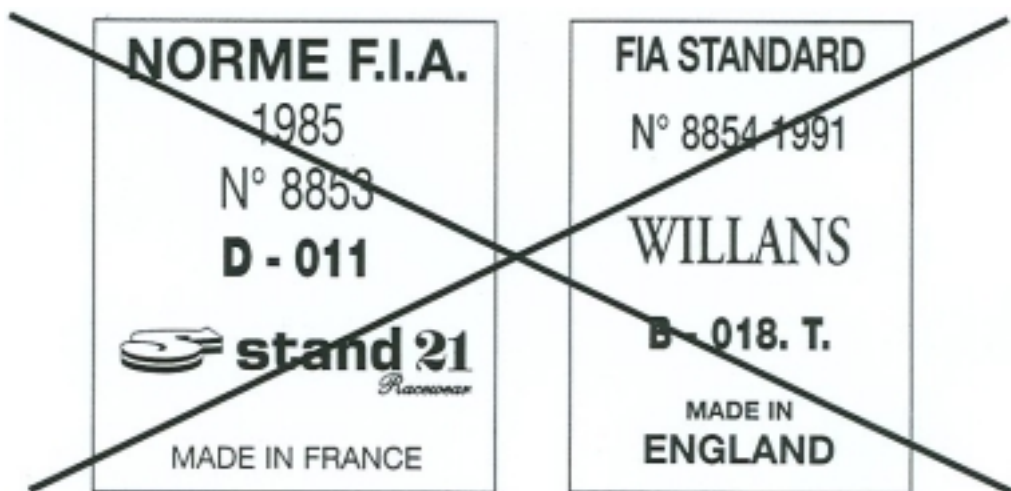
- 4 sangles : FIA 8854/98.

- 6 sangles : FIA 8853/98.

Et elles devront être en cours de validité. Les autres dispositifs ne seront plus acceptés.

La liste des harnais homologués pour les épreuves internationales est disponible sur le site www.fia.com.

Attention les normes 8854-1991 et 8853-1985 ci dessous ne sont plus valables :



Si le système HANS est utilisé (voir aussi § Casques), certaines inscriptions doivent être mentionnées sur les étiquettes des harnais :

La mention « For HANS use only » doit apparaître sur chacune des sangles d'épaules.

La hauteur de l'inscription « For HANS use only » doit être de 4 mm mini.

La sangle sur laquelle est attachée cette étiquette ne doit être utilisée qu'en conjonction avec le HANS.

Recommandation :

Il est rappelé aux pilotes, qu'en cas de choc violent, les ceintures de sécurité seront détendues et perdront donc leur capacité d'absorption d'énergie en cas de nouveau choc. Il est par conséquent impératif de remplacer tout harnais ayant subi une décélération importante.

Description :

Norme 8854 : harnais dotés d'une ceinture sous-abdominale et de deux bretelles, soit quatre sangles en contact avec le corps du pilote (généralement associés à 3 ou 4 points d'ancrage).

Norme 8853 : harnais dotés d'une ceinture sous-abdominale, de deux bretelles et de une ou deux sangles d'entrejambe soit cinq ou six sangles en contact avec le corps du pilote (généralement associés à 5 ou 6 points d'ancrage).

ARTICLE 1. INFORMATION SUR LES NORMES 8854/98 ET 8853/98

1.1. IDENTIFICATION DES ETIQUETTES 8854/98 ET 8853/98

Il existe deux types d'étiquettes d'homologation et les étiquettes d'identification. Elles comportent toutes les deux le numéro d'homologation et la date de fin de validité.



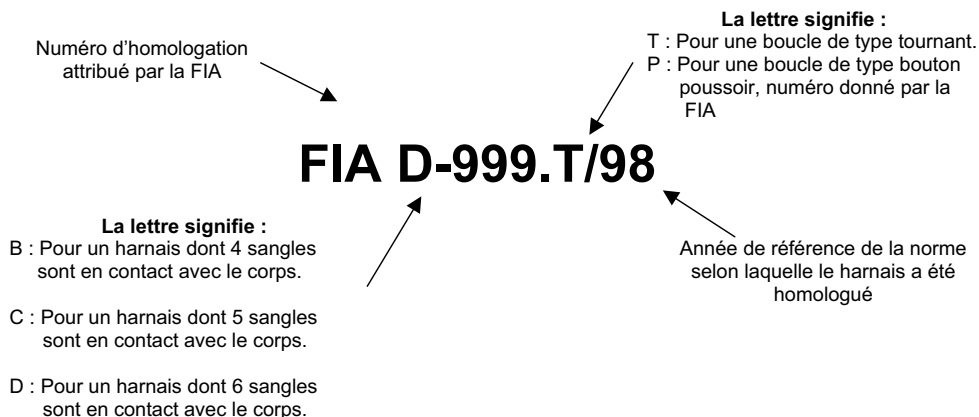
Fig. 1 Etiquettes d'homologation.

ARTICLE 2. NUMERO D'HOMOLOGATION

Le numéro d'homologation attribué par la FIA permet de reconnaître le type de harnais ainsi que l'année de référence de la norme pour laquelle le harnais a été homologué.



Fig. 2 Etiquettes d'identification.



ARTICLE 3. COMMENT CONTROLER UN HARNAIS 8854/98 ET 8853/98

Il faut contrôler les points suivants :

3.1 UNE ETIQUETTE PAR SANGLE

Du fait de la limite de validité des harnais et du contrôle du nombre de sangles, il est nécessaire d'exiger que chaque sangle comporte une étiquette d'homologation ou une étiquette d'identification (voir "identification des étiquettes" fig.1 et fig 2). En revanche, lorsque deux sangles sont physiquement indissociables, une seule étiquette est nécessaire. Il est aussi impératif qu'il se trouve au moins une étiquette d'homologation par harnais. Seule celle-ci indique en effet le nom du fabricant.

3.2 NOMBRE DE SANGLES ET NUMERO D'HOMOLOGATION

Un harnais doit être utilisé dans son intégralité c'est à dire qu'il doit être composé du nombre exact de sangles pour lequel il a été homologué. Le nombre de sangles peut être déduit du numéro d'homologation grâce aux lettres B, C, ou D (voir "Numéro d'homologation").

Il est en revanche possible d'avoir plusieurs numéros d'homologation sur une même étiquette ; ceci indiquant que ce harnais est homologué pour plusieurs configurations (en quatre et cinq sangles par exemple). Il suffit dans tous les cas que toutes les sangles du harnais comportent un même numéro d'homologation (voir "exemple - Cas d'un harnais à 4 ou 5 sangles en contact avec le pilote").

3.3 ANNEE DE REFERENCE DE LA NORME EN COURS DE VALIDITE

L'année de référence (voir "numéro d'homologation") indique l'année de révision de la norme selon laquelle ce harnais a été homologué. Par exemple, le "98" du numéro "FIA D-999.

T/98" signifie que cet harnais a été homologué suivant la norme révisée en 98. Il suffit donc de connaître l'année de révision actuellement requise par le règlement FIA pour savoir si le harnais est apte à être utilisé.

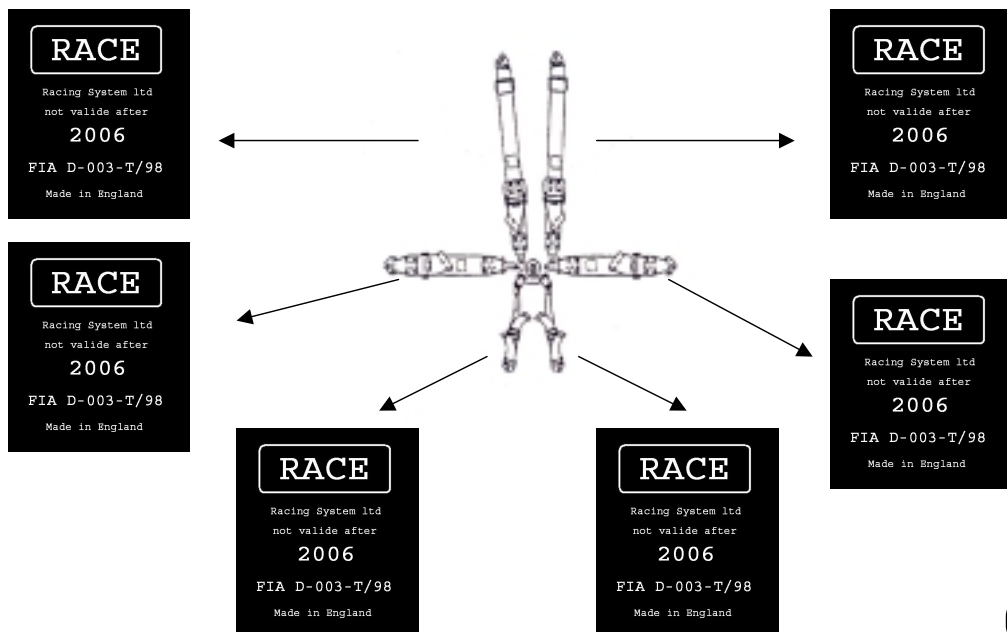
Il n'y a donc plus à contrôler et donc à connaître les dernières modifications de la norme harnais (par exemple : le levier de la boucle pointant en bas ou la largeur minimum des sangles). Le "98" suffit à savoir que ce harnais comporte toutes les modifications requises par la norme en cours. La révision valide jusqu'à nouvel ordre est "98". En cas d'évolution, toute révision sera publiée avec un préavis suffisant dans le bulletin FIA.

3.4 DATE DE FIN DE VALIDITE

La date de fin de validité est indiquée sur l'étiquette d'homologation et d'identification. La durée de vie d'un harnais a été estimée à cinq ans suivant son année de construction.

3.5 EXEMPLE

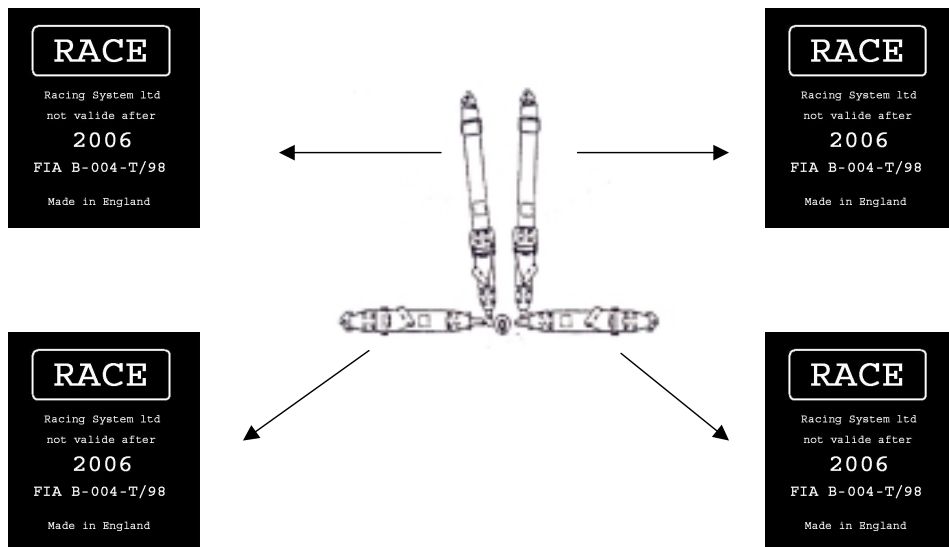
3.5.1 Cas d'un harnais à 6 sangles en contact avec le pilote :



*Dans ce cas-ci il n'y a qu'une étiquette pour les deux sangles d'entre jambe puisque celles-ci sont indissociables.

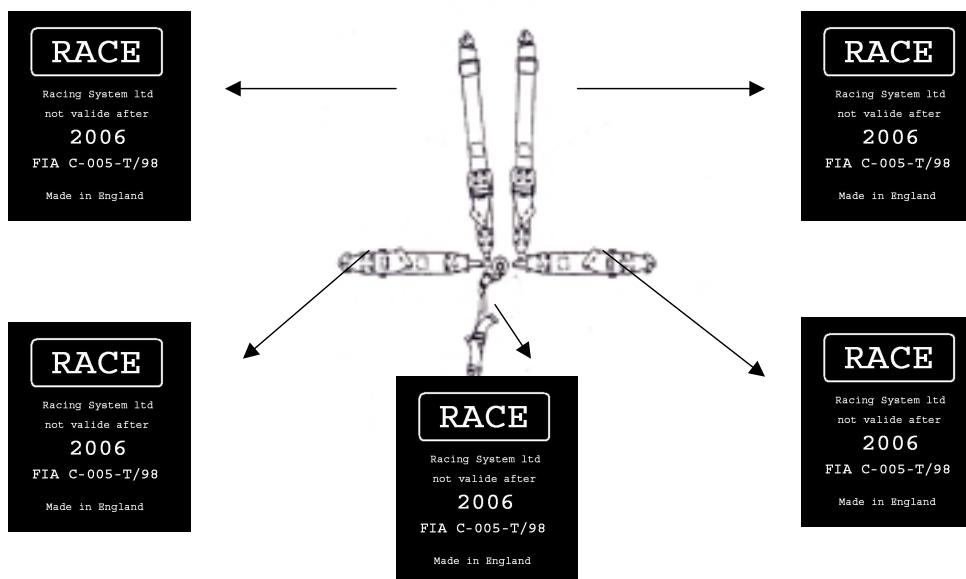
** Il est précisé que toutes les étiquettes d'homologation sauf une pourraient être remplacées par des étiquettes d'identification.

3.5.2. Cas d'un harnais à 4 sangles en contact avec le pilote :



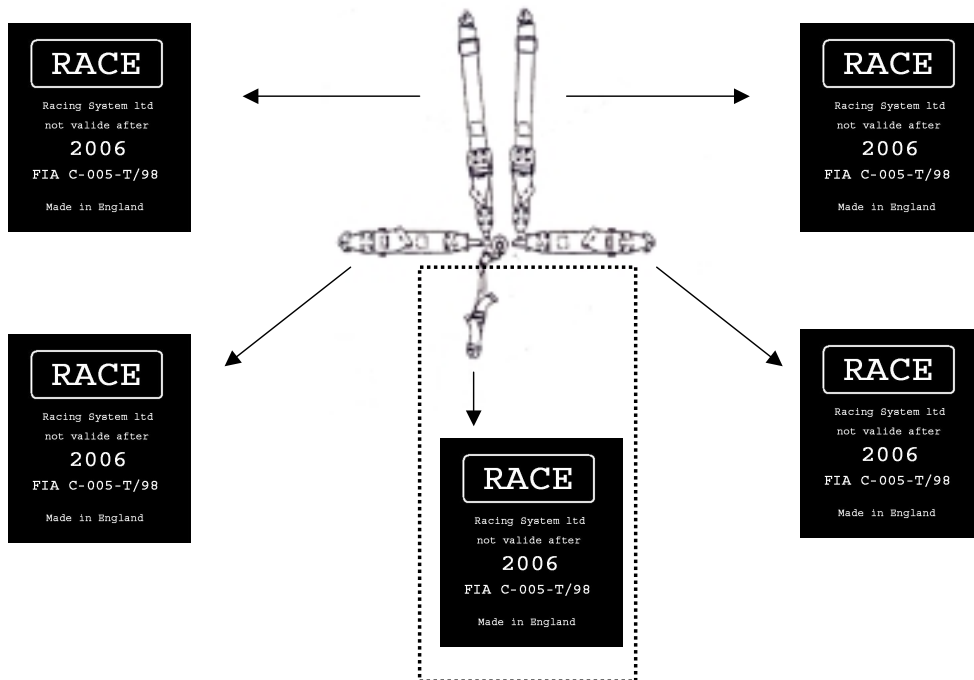
* Il est précisé que toutes les étiquettes d'homologation sauf une pourraient être remplacées par des étiquettes d'identification.

3.5.3. Cas d'un harnais à 5 sangles en contact avec le pilote :



- Il est précisé que toutes les étiquettes d'homologation sauf une pourraient être remplacées par des étiquettes d'identification.

3.5.4. Cas d'un harnais à 4 ou 5 sangles en contact avec le pilote :



* Il est précisé que toutes les étiquettes d'homologation sauf une pourraient être remplacées par des étiquettes d'identification.

Note : Information harnais de sécurité

Une erreur d'impression s'est glissée dans les étiquettes d'homologation fournies au fabricant OMP. La FIA atteste donc que les harnais présentant l'une des étiquettes ci-dessous sont conformes aux deux normes 8854-1991 (3 et 4 points d'ancrage) et 8853-1985 (5 et 6 points d'ancrage) :

**F.I.A. HOMOLOGATED
 OMP
 B-046.T
 D-062.T
 MANUFACTURED
 1997**

COMBINAISONS

ARTICLE 1. IDENTIFICATION

1.1. REGLEMENTATIONS APPLICABLES DANS LES ÉPREUVES INTERNATIONALES, NATIONALES ET REGIONALES (y compris en VHC).

Sauf si le Règlement particulier d'une catégorie ou série impose d'autres exigences, sous peine de mise hors course, les combinaisons ignifugées homologuées sont obligatoires pour les membres de l'équipage, ainsi que le port de gants ininflammables pour le pilote.

La cagoule et les sous-vêtements ignifugés sont recommandés.

Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits.

La réglementation FIA est obligatoire dans les épreuves internationales.

Tous les pilotes, copilotes participant à toute épreuve pour laquelle le règlement stipule le port obligatoire de vêtements ininflammables devront être équipés en particulier d'une combinaison portant l'identification suivante :

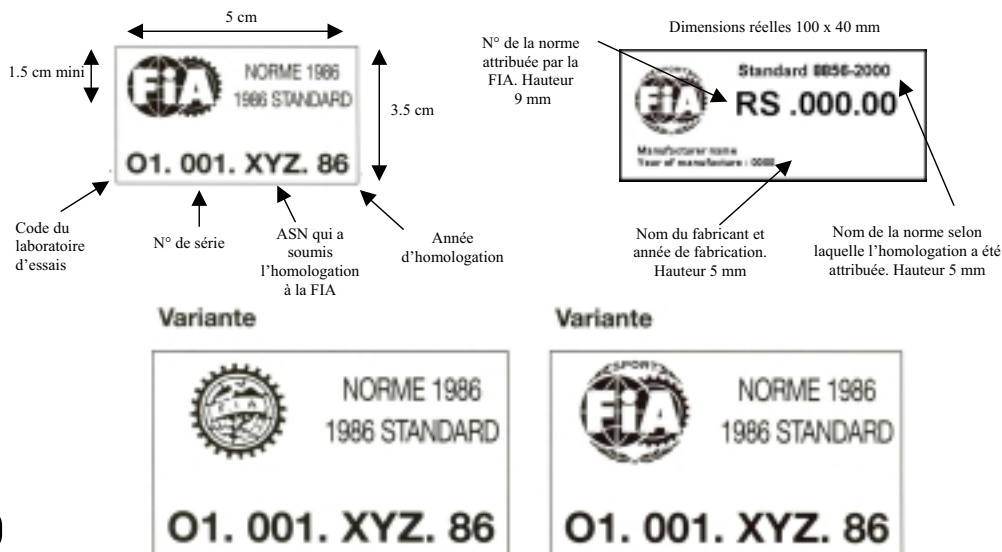
En International, National et Régional :

Type : **BRODÉE DIRECTEMENT DANS LE TISSU DU VETEMENT, DERRIERE LE COL À L'EXTÉRIEUR.** Si le tissu est de couleur claire, la broderie sera faite avec du fil bleu foncé. Si le tissu est foncé, le fil sera jaune.

Aux épreuves sur circuits, aux courses de côte, lors des épreuves spéciales des rallyes, **et lors des secteurs sélectifs des rallyes tout terrain**, inscrites au Calendrier Sportif International, y compris en VHC, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs (**pas obligatoires mais vivement recommandés en rallye tout terrain**), une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000. La norme FIA 1986 est acceptée jusqu'au **31.12.06** seulement pour les gants, **hors épreuves WRC ou GT FIA**.

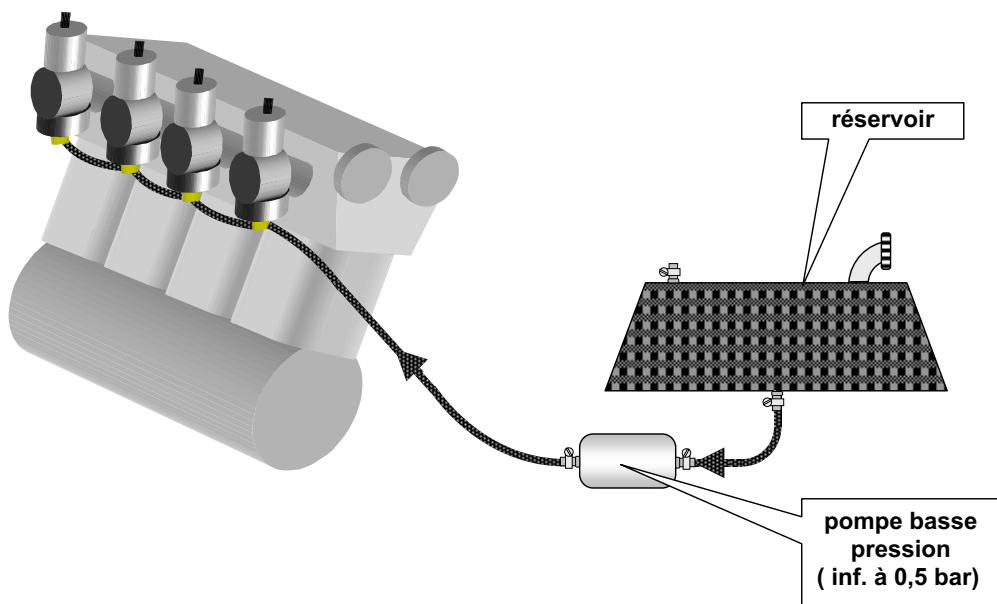
Dans les épreuves Nationales et Régionales, les combinaisons de la Norme FIA 1986 restent valables jusqu'à nouvel ordre.

Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote, sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner.



Canalisations de carburant des moteurs à carburateurs

Groupes CM, CrossCar, FC, F2000 Spécial



► tuyauteries

- *entre les carburateurs*
- *entre carburateur(s) et pompe*
- *entre réservoir et pompe*

= d'origine ou matériau résistant aux hydrocarbures

► raccords :

- *sur (sous) carburateurs,*
- *sur pompe et réservoir*
- *entre carburateur(s) et pompe*

= d'origine ou embouts et colliers adapté (collier type « serflex » accepté)

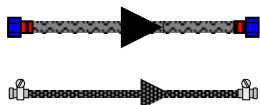
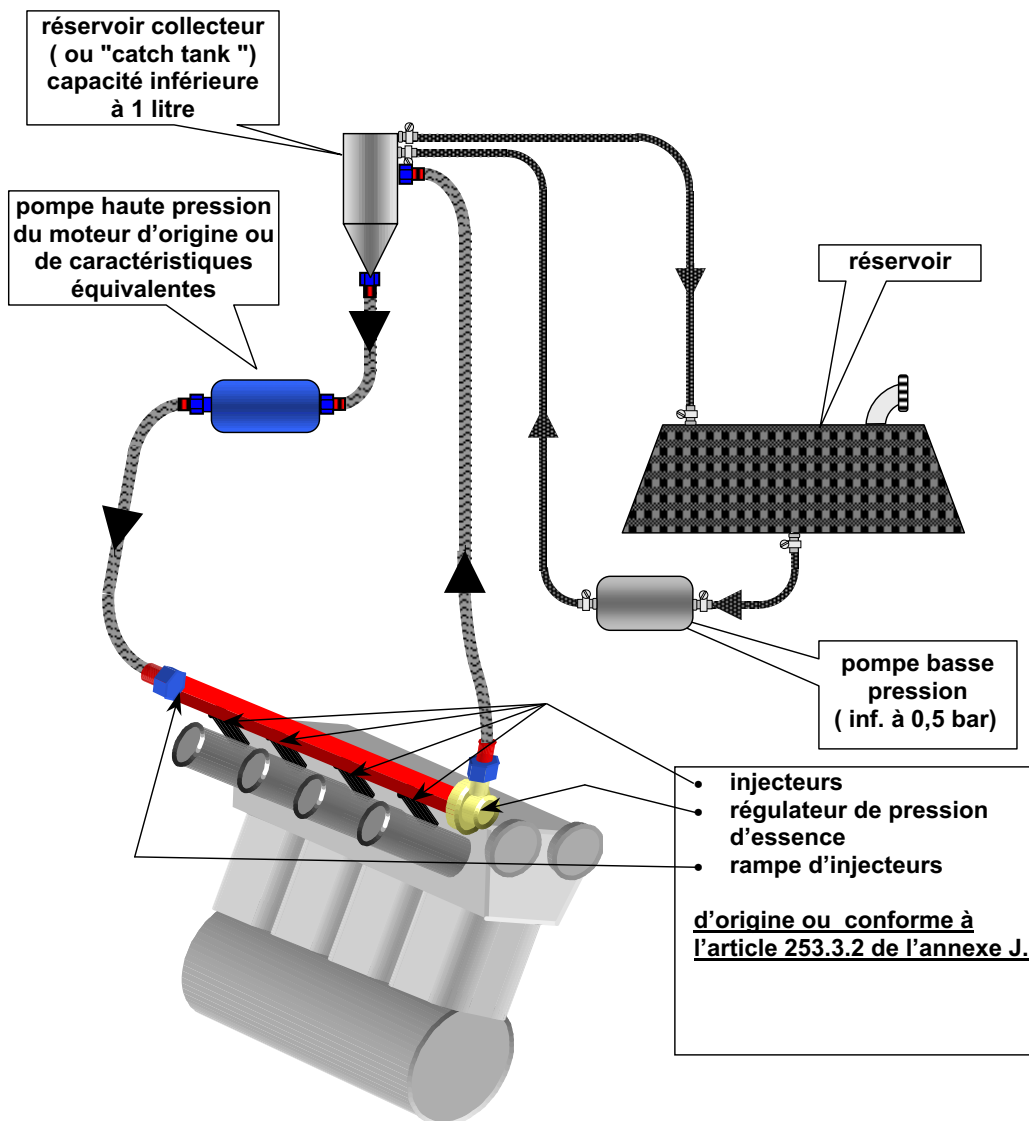


Tuyauterie basse pression et raccords type collier d'origine ou « serflex »

Croquis A

Canalisations de carburant des moteurs à injection

Groupes CM, CrossCar, FC, F2000 Spécial



Tuyauterie haute pression et raccords
d'origine ou conformes à l'article 253.3.2

Tuyauterie basse pression et raccords type
collier d'origine ou « serflex »

Croquis B

PRODUITS EXTINCTEURS AFFF APPROUVÉS PAR LA FIA.

Liste NUMÉRO 6 établie en date du 26 septembre 2005

1 – PRODUITS EXTINCTEURS

Compagnie/Company	Produit/Product	Compagnie/Company	Produit/Product
SPA Design	SPA Lite	Werner GmbH	Wema AFFF
Lifeline	Zero 2000	Sparco	Eco-Sir
Chubb Fire	Spray Lance	AP Sport	Exteco
OMP	Ecolife	Taifun	Safetydrive III
Total Walther	Microdrop Arc 3x6	BRB/QUELL	3M Light Water
Hi Tech	AFFF	FEV	AFFF
Safety Devices	AFFF	Mistec	AFFF
Kingdragon	Hydral AFFF		

2 - CAPACITÉ MINIMALE D'EXTINCTEUR (litres)

CE : SPA Lite - Zero 2000 - Spray Lance - Eco-Sir - Ecolife - FEV - Safety Devices

? : HiTech - Mistec

	CE	Wema AFFF	Exteco	Safety drive 3	Arc 3x6	3M L. Water	Hydral AFFF	?
Catégorie / Category								
N, A, B habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	11.5 moteur +habit. engine +cockp	4.7	2.20
N, A, B moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5		4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	3.30	4.7	4	4.8	5	idem same	4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.65	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	2.20
CN, C3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
CN, C3 voiture fermée/closed car moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30
CN, C3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	3.30	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	3.30
CN, C3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.65	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	2.20
F1, F3, F3000 habitacle/cockpit	1.65	4.7	2	4.8 moteur +habit. engine +cockp	5	idem same	4.7	2.20
F1, F3, F3000 moteur/engine	3.30	4.7	4		5	idem same	4.7	3.30
GT habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
GT moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30

3 QUANTITÉ MINIMALE DE PRODUIT EXTINCTEUR (litres)

CE : SPA Lite - Zero 2000 - Spray Lance - Eco-Sir - Ecolife - FEV - Safety Devices

? : HiTech - Mistec

Catégorie / Category	CE	Wema AFFF	Exteco	Safety drive 3	Arc 3x6	3M L. Water	Hydral AFFF	?
N, A, B habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	8 moteur +habit.	4	1.75
N, A, B moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	engine +cockp	4	3.0
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	2.25	4	2.3	4	4	idem same	4	3.0
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.12	4	1.15	4	4	idem same	4	1.75
CN, C3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
CN, C3 voiture fermée/closed car moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0
CN, C3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	2.25	4	2.3	4	4	idem same	4	3.0
CN, C3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.12	4	1.15	4	4	idem same	4	1.75
F1, F3, F3000 habitacle/cockpit	1.12	4	1.15	4 moteur +habit.	4	idem same	4	1.75
F1, F3, F3000 moteur/engine	2.25	4	2.3	engine +cockp	4	idem same	4	3.0
GT habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
GT moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0

4 – PRÉSSURISATION

Produit/Product limits	Pressurisation/Fill Pressure
SPA Lite	7.0 bars
Zero 2000	12.0 bars
Spray Lance	10.0 bars
Wema AFFF A1, B1	14.0 bars
Wema AFFF A2, B2	14.0 bars
Eco-Sir	12.0 bars
Ecolife	12.0 bars
Exteco	12.0 bars
Safetydrive III	15.0 bars
Arc 3x6 antifreeze)	16.0 bars
antifreeze)	
3M Light Water	10.3 bars
Hi Tech	12.0 bars
FEV	9.0 bars
Safety Devices	9.0 bars
Mistec	12.0 bars
Hydral AFFF	14.0 bars

SYSTEMES EXTINCTION AFFF APPROUVÉS PAR LA FIA.

Liste NUMÉRO 16 établie en date du 26 septembre 2005

APPLICATION INTERNATIONALE

FABRICANT	NOM DU SYSTEME	NUMÉRO D'HOMOLOGATION	DATE D'HOMOLOGATION
Fogmaker International	Fogmaker	Ex.001.97	12.97
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 2000	Ex.002.98	12.98
SPA Design	Fire Fighter System	Ex.003.98	12.98
Fire extinguisher Valve company	Enviro 3 or FX G-TEC 3kg	Ex.004.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 4000R	Ex.005.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 3500R	Ex.006.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	VI-RO ₃ 2000R or FX G-TEC 2kg	Ex.007.99	04.99
OMP	Ecolife	Ex.008.00	01.00
OMP	Ecolife	Ex.009.00	01.00
TOTAL WALTHER	Microdrop	EX.010.00	06.00
SPARCO	Fire Warrior	Ex.011.01	10.01
TOORA	Savelife	Ex.012.03	02.03
TOORA	Savelife	Ex.013.03	02.03
KIDDE DEUGRA	KD-596	Ex.014.03	04.03
SABELT	SABFIRE	Ex.015.03	04.03
SABELT	SABFIRE	Ex.016.03	04.03
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO360	Ex.017.03	05.03
SPARCO	Fire Warrior Gas	Ex.018.04	05.04
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO360	Ex.019.05	04.05
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO 2000 CD	Ex.020.05	05.05

LISTE N°16 SYSTEMES EXTINCTION AFFF APPROUVES PAR LA FIA 2006

DISPOSITIFS DE SECURITE

F2000, F2000 Spécial, FC, FS

	F2000	F2000 Spécial	FC	FS
<i>Disciplines possibles</i>	<i>Rallye Circuit Course de Cote Slalom</i>	<i>Rallye Circuit Course de Cote Slalom</i>	<i>Circuit Course de Cote Slalom (- de 2 L)</i>	<i>Slalom</i>
Armature de Sécurité	Annexe J en cours pour les véhicules caduques après 2015 et idem Groupe FC pour les véhicules caduques avant 2015	dimensions minimales des tubes si armature standard 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm	dimensions minimales des tubes si armature standard 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm	dimensions minimales des tubes si armature standard 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm
Harnais 4 points mini homologué FIA 8854/98 ou 8853/98	Obligatoire 4 points FIA 8854/98 6 points FIA 8853/98	Obligatoire 4 points FIA 8854/98 6 points FIA 8853/98	Obligatoire 4 points FIA 8854/98 6 points FIA 8853/98	Obligatoire 4 points FIA 8854/98 6 points FIA 8853/98
Sièges homologués FIA	Recommandés	Recommandés	Recommandés	Recommandés
Pare brise en verre feuilleté	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Film anti déflagrant sur les vitres latérales en verre feuilleté	Obligatoire en Rallye Recommandé en Circuit et en Cote	Obligatoire en Rallye Recommandé en Circuit et en Cote	Recommandé	Recommandé
réservoir de carburant	d'origine ou FT3	d'origine ou FT3	d'origine ou FT3 pour les Véhicules PROTOTYPES voir Nota	d'origine, FT3 ou artisanal métallique si moins de 20 L
canalisations de carburant	d'origine ou conformes à l'Annexe J article 253.3.2	d'origine ou règlement FFSA selon les 2 versions : injection et carburateurs	d'origine ou règlement FFSA selon les 2 versions : injection et carburateurs	libres
Extincteur 2 Kg (poudre ou liste N°6)	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Extincteur "système installé" (listes N°6 & N°16)	Recommandé	Recommandé	Recommandé	Recommandé
Double circuit de freinage	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Coupe Circuit	Obligatoire en Circuit et en Course de Cote	Obligatoire en Circuit et en Course de Cote	Obligatoire en Circuit et en Course de Cote	Recommandé
Colonne de direction rétractable	Obligatoire	Recommandé	Recommandé	Recommandé

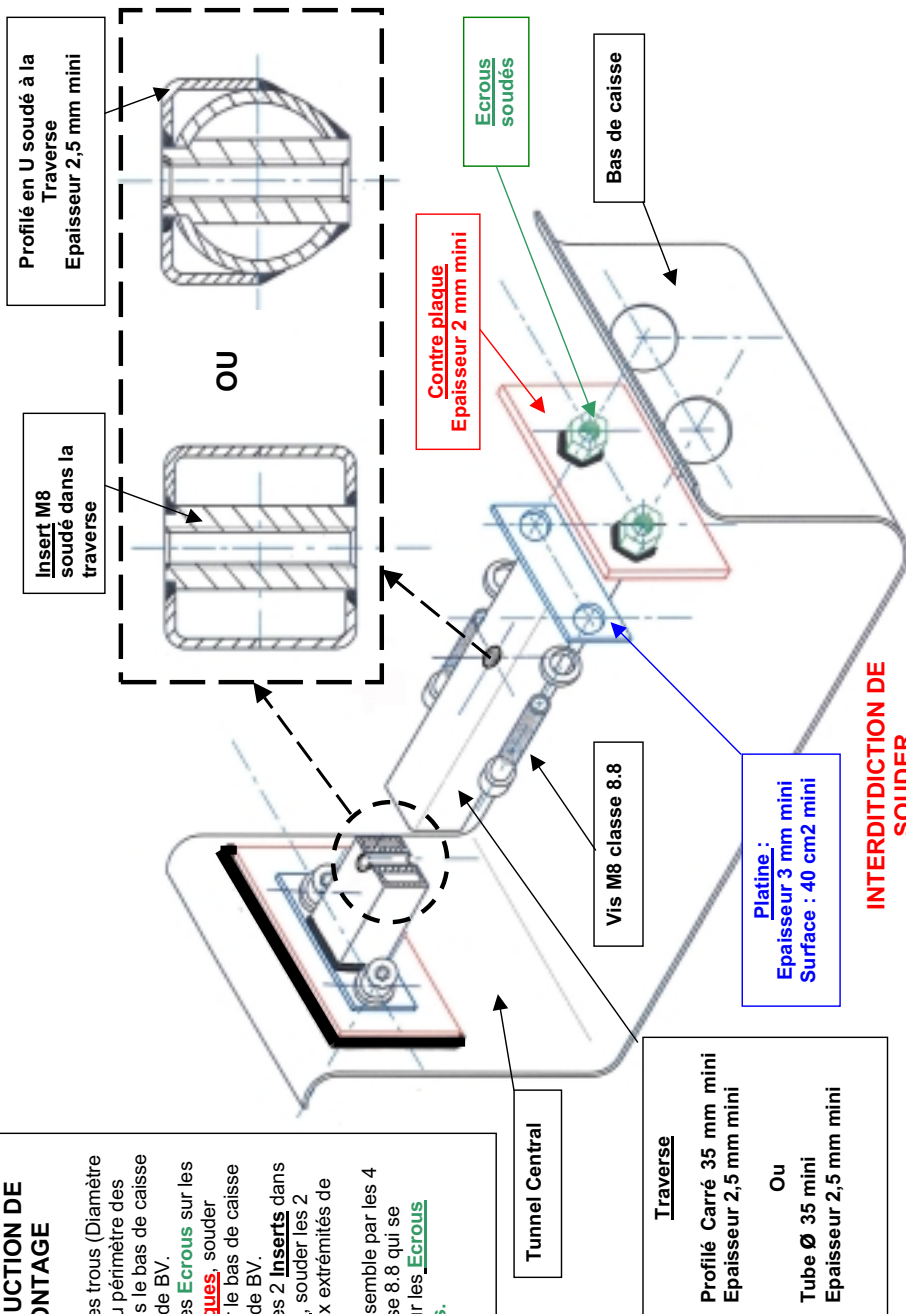
Nota: Pour les Véhicules PROTOTYPES (voir article **2,1 Définition** Règlement Technique Gr F)

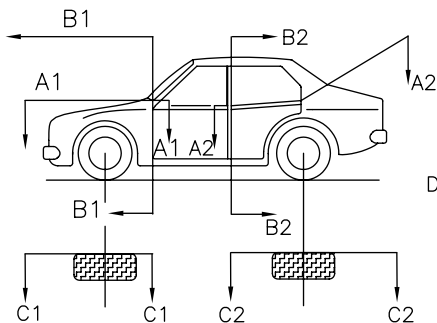
les réservoirs FT3 sont obligatoires

ANCRAGES POUR FIXATIONS DE SIEGES

INSTRUCTION DE MONTAGE

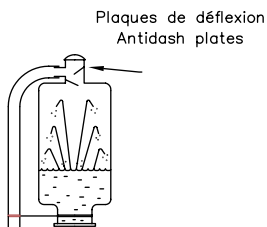
- 1- Percer des trous (Diamètre supérieur au périmètre des écrous) dans le bas de caisse et le tunnel de BV.
- 2- Souder les **écrous** sur les **contre plaques**, souder celles-ci sur le bas de caisse et le tunnel de BV.
- 3- Souder les 2 **inserts** dans la **traverse**, souder les 2 **plattines** aux extrémités de celle-ci.
- 4- Fixer l'ensemble par les 4 vis M8 classe 8.8 qui se visseront sur les **écrous prisonniers**.



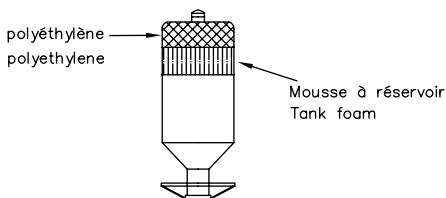


Dessin / Drawing N° 251-1

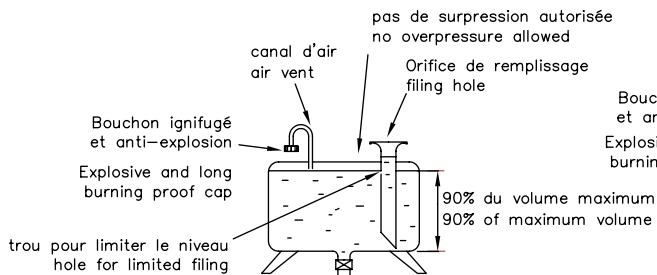
tuyau flexible / flexible pipe
D intérieur / internal D : 20mm



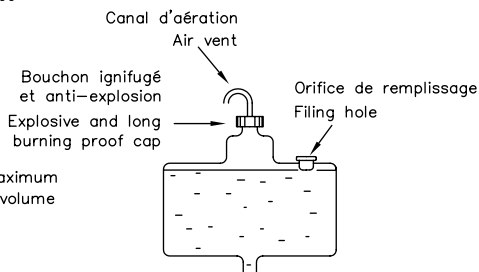
Dessin / Drawing N° 252-1



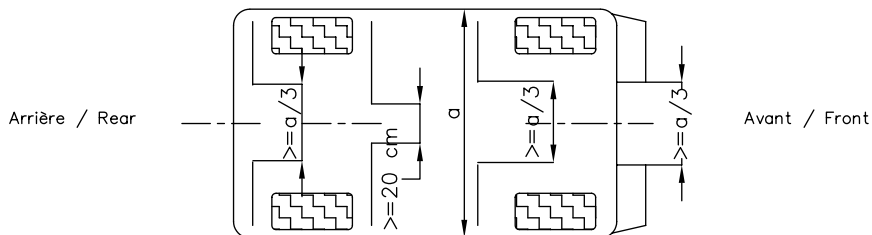
Dessin / Drawing N° 252-2



Dessin / Drawing N° 252-3

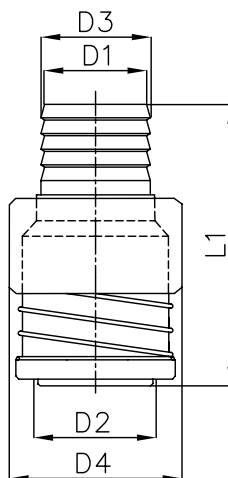


Dessin / Drawing N° 252-4



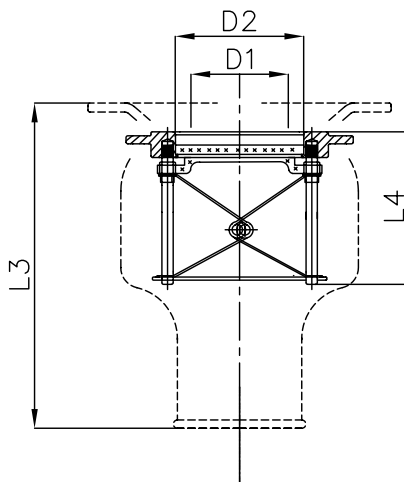
Dessin / Drawing N° 252-6

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



Prise male / Push pull series male

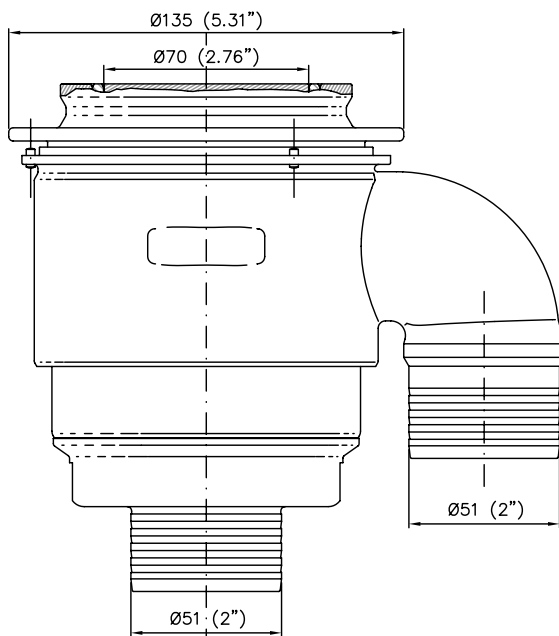
	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"



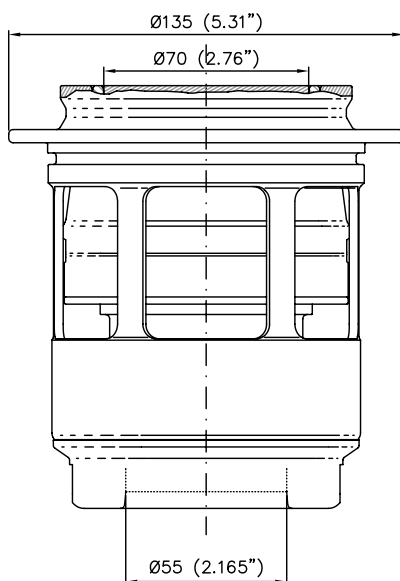
Prise femelle / Push pull series female

Dessin / Drawing N° 252-5 version A

Montage sur carrosserie
Mounting on bodywork

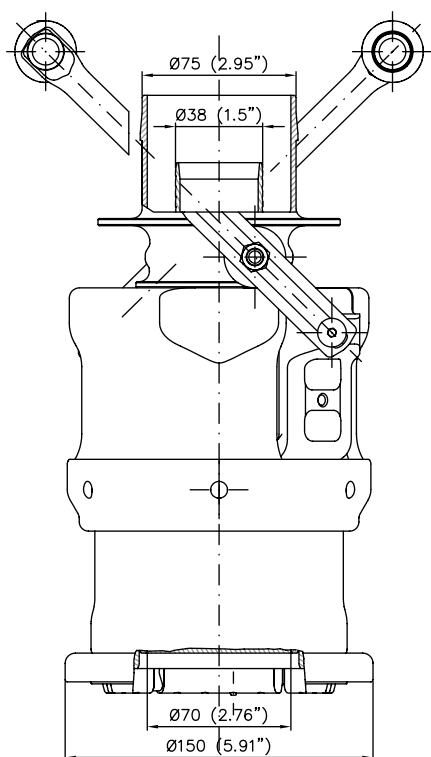


Montage sur réservoir
Mounting on tank

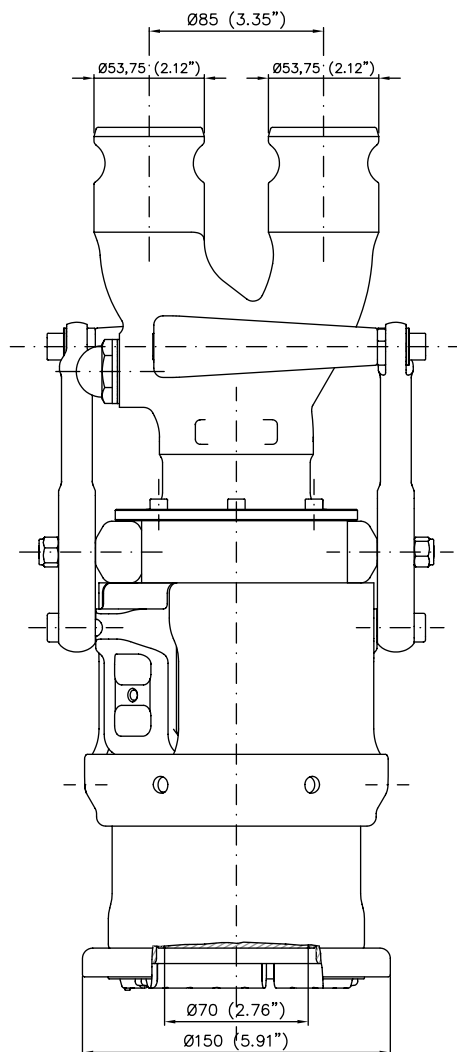


Dessin / Drawing N° 252-5 version B

Accoupleur femelle / Female coupling

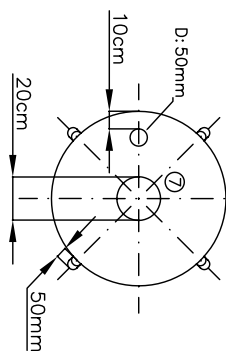


Coaxial

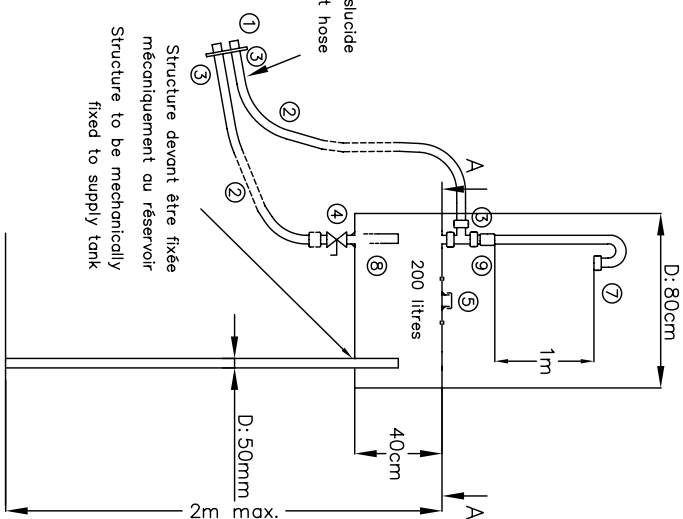
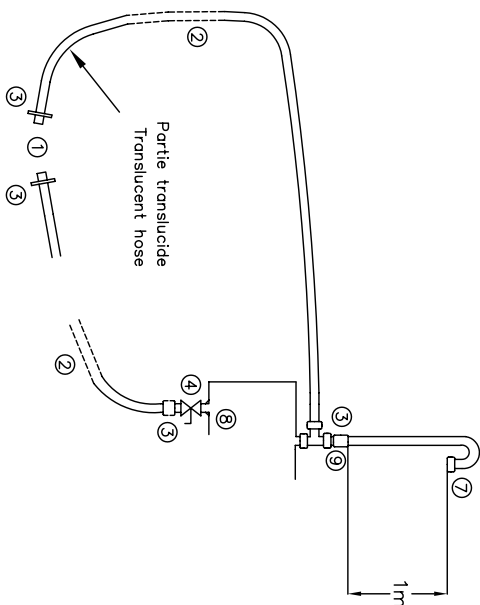


Parallèle / Parallel

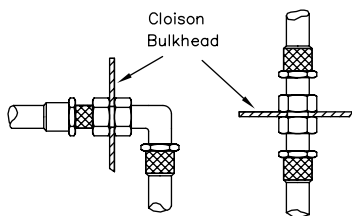
Dessin / Drawing N° 252-5 version B
Accoupleur mâle / Male coupling



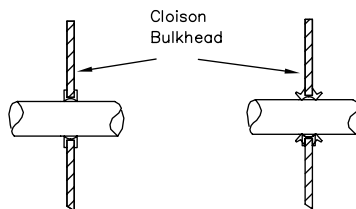
Coupe AA



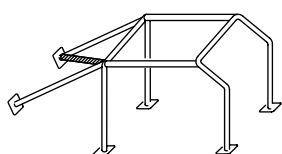
- ① Accoupleurs / Male refuelling valves (dessin / drawing 252-5)
- ② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm
- ③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm
- ④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm
- ⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filler (dry break)
- ⑦ Arête flamme / Flame arrestor
- ⑧ Restricteur / Flow restrictor (dessin / drawing 258-4)



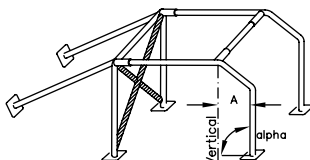
Dessin / Drawing N° 253-1



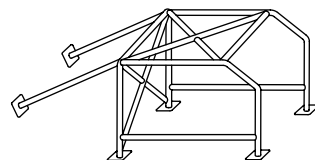
Dessin / Drawing N° 253-2



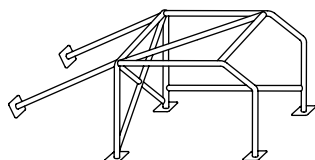
Dessin / Drawing N° 253-3



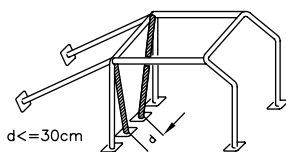
Dessin / Drawing N° 253-4



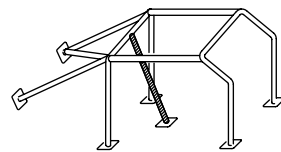
Dessin / Drawing N° 253-4



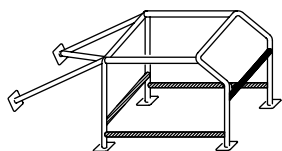
Dessin / Drawing N° 253-4B



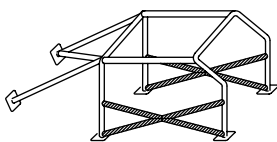
Dessin / Drawing N° 253-5



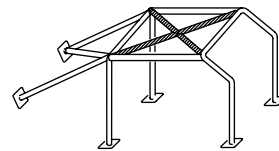
Dessin / Drawing N° 253-6



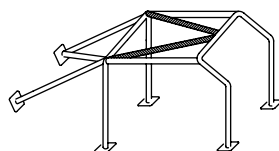
Dessin / Drawing N° 253-7



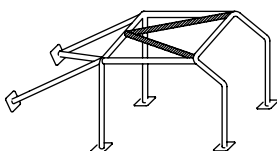
Dessin / Drawing N° 253-8



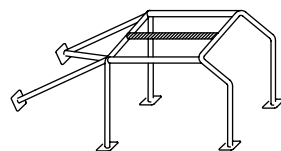
Dessin / Drawing N° 253-9A



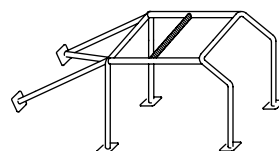
Dessin / Drawing N° 253-9B



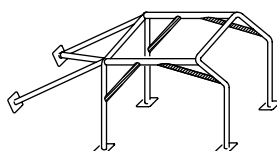
Dessin / Drawing N° 253-9C



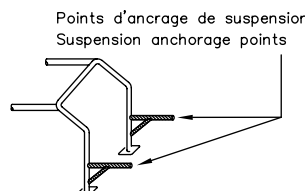
Dessin / Drawing N° 253-9D



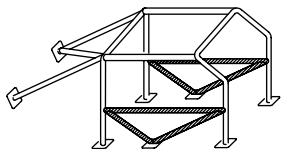
Dessin / Drawing N° 253-9E



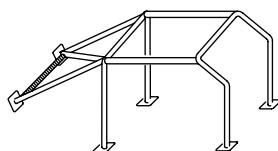
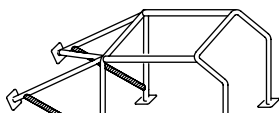
Dessin / Drawing N° 253-10



Dessin / Drawing N° 253-11



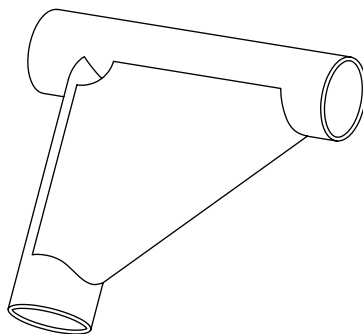
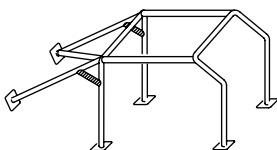
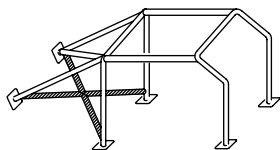
Cette connexion peut être située au niveau de l'entretoise de portière
This connection may be situated at the level of the doorbar



Dessin / Drawing N°253-14

Dessin / Drawing N° 253-12

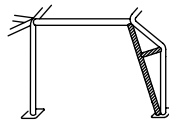
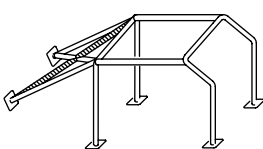
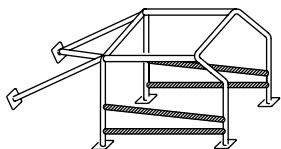
Dessin / Drawing N° 253-13



Dessin / Drawing N°253-15

Dessin / Drawing N°253-16

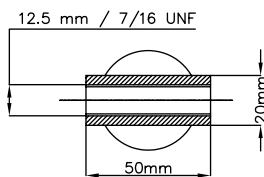
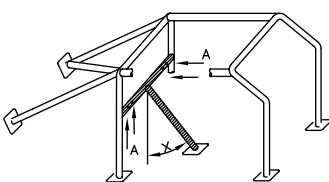
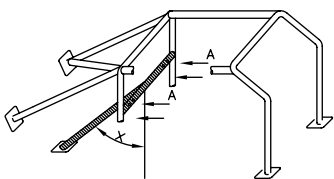
Dessin / Drawing N°253-16A



Dessin / Drawing N°253-17

Dessin / Drawing N°253-17A

Dessin / Drawing N°253-17B

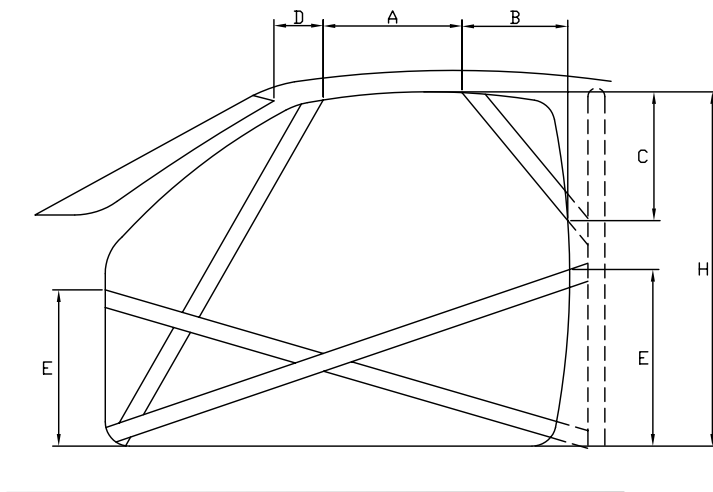


Ⓐ Trous de montage pour harnais
Mounting holes for harnesses

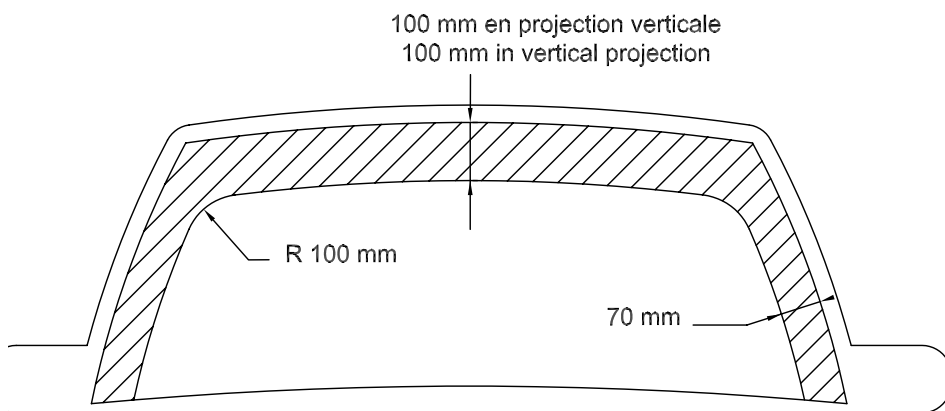
ⓧ Angle minimum 30°
Minimum angle 30°

Agrandissement de A
Magnification of A

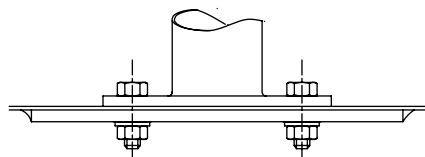
Dessin / Drawing N°253-17C



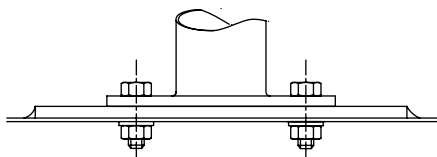
Dessin / Drawing N° 253-17D



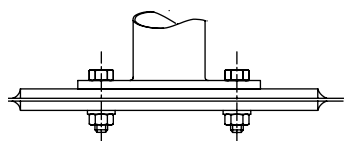
Dessin / Drawing N° 253-17E



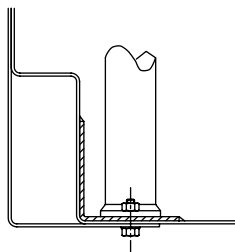
Dessin/Drawing N°253-18



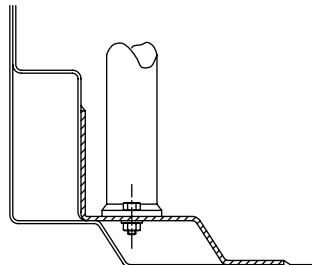
Dessin/Drawing N°253-19



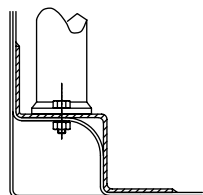
Dessin/Drawing N°253-20



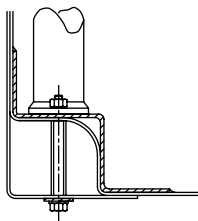
Dessin/Drawing N°253-21



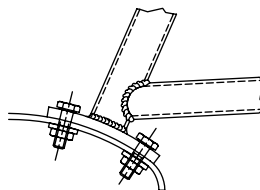
Dessin/Drawing N°253-22



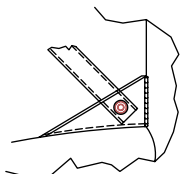
Dessin/Drawing N°253-23



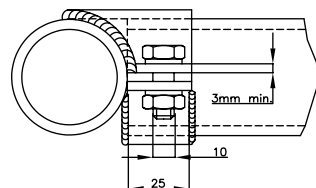
Dessin/Drawing N°253-24



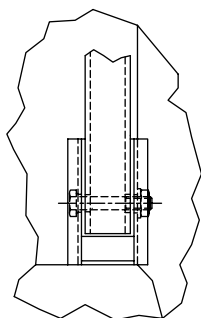
Dessin/Drawing N°253-25



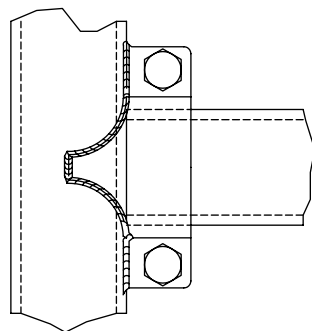
Dessin/Drawing N°253-26

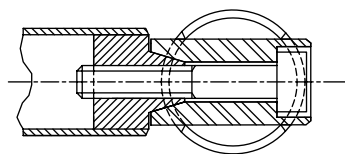


Dessin/Drawing N°253-27

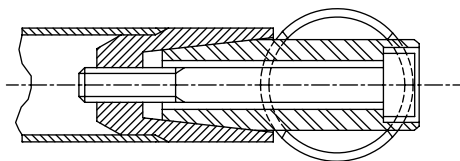


Direction d'application de la charge
Direction of applied load

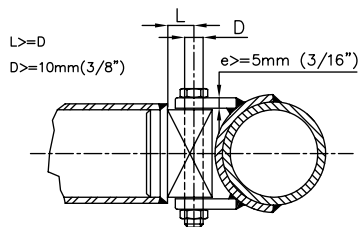




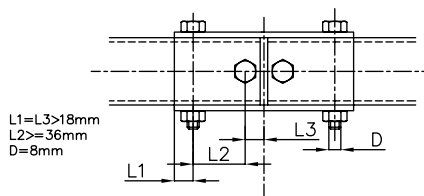
Dessin / Drawing N°253-28



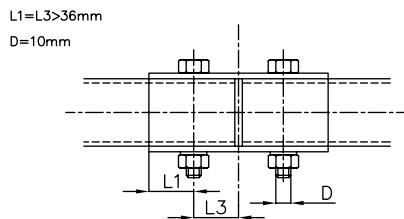
Dessin / Drawing N°253-29



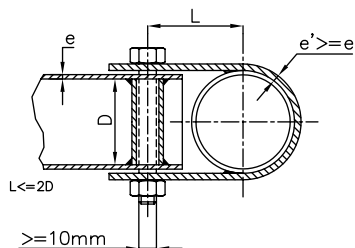
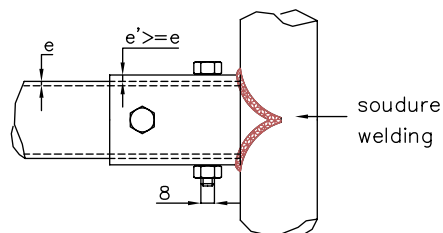
Dessin / Drawing N°253-30



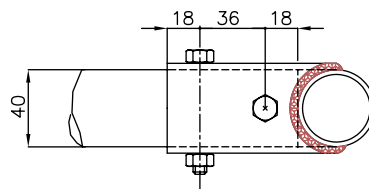
Dessin / Drawing N°253-31



Dessin / Drawing N°253-32



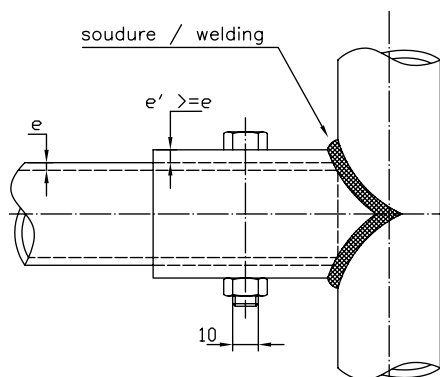
Dessin / Drawing N°253-33



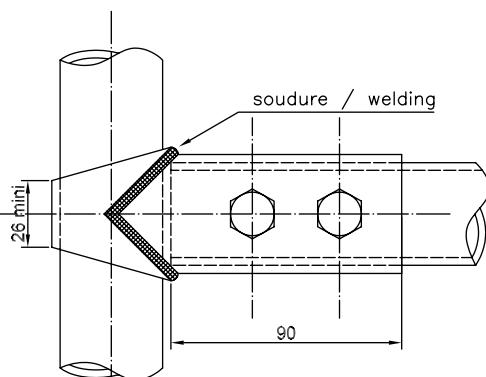
Dessin / Drawing N°253-34
 (Dimensions en/in mm)

L doit être minimum
 La largeur de la patte doit
 être d'au moins 25mm

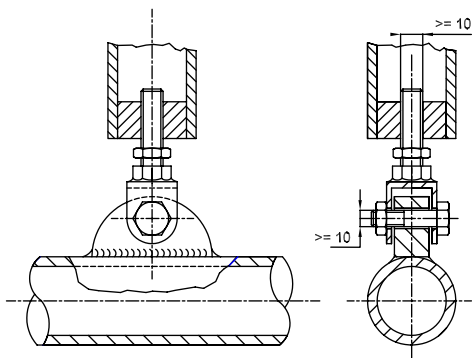
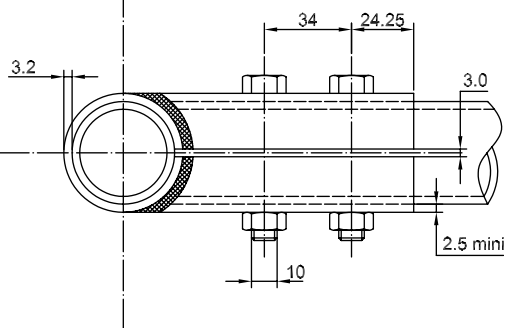
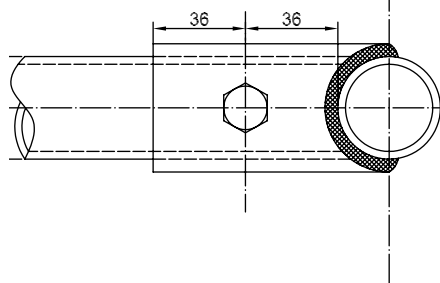
L must be minimum
 The clamp width must
 be at least 25mm



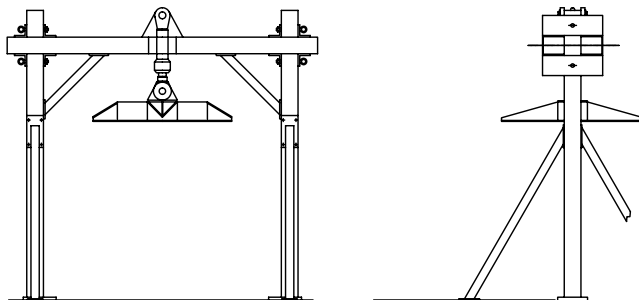
Dessin / Drawing N° 253-35



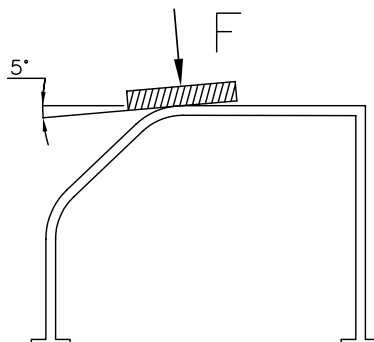
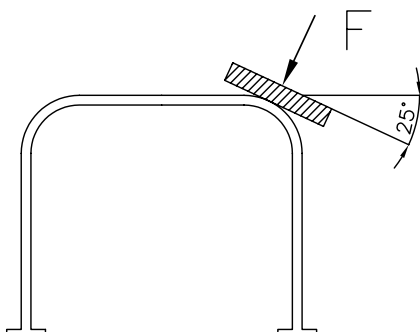
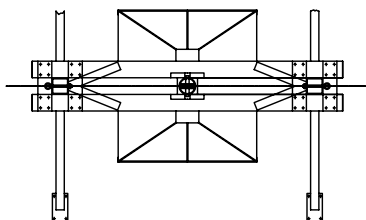
Dessin / Drawing N° 253-36



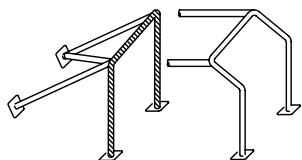
Dessin / Drawing N°253-37



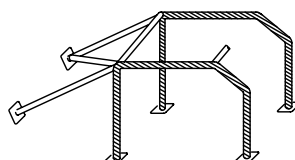
Dessin / Drawing N° 253-38



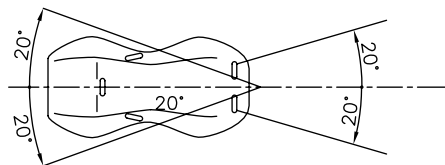
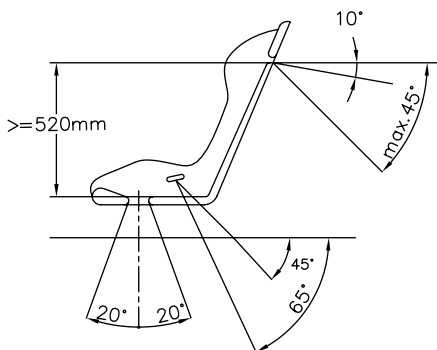
Dessin / Drawing N° 253-38B



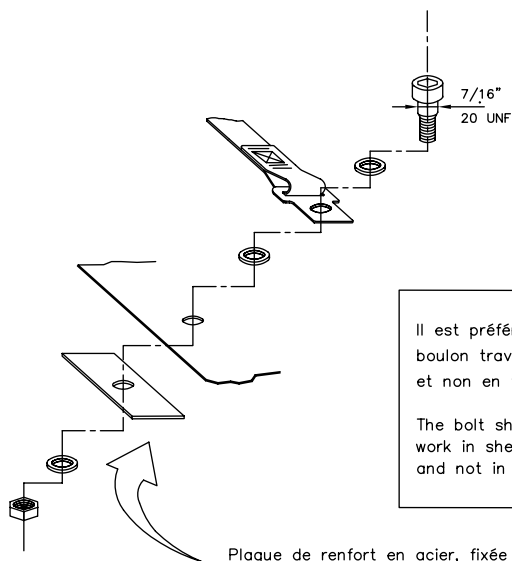
Dessin / Drawing N° 253-39



Dessin / Drawing N° 253-40



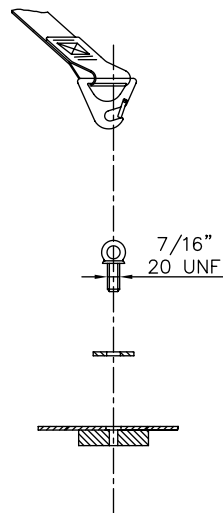
Dessin / Drawing N° 253-42



Il est préférable que le
boulon travaille en cisaillement
et non en traction

The bolt should preferably
work in shearing stress
and not in traction

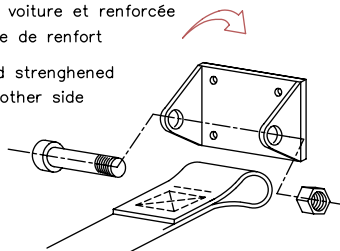
Plaque de renfort en acier, fixée
au châssis de la voiture
Steel reinforcing plate fixed
to the car's chassis



Dessin / Drawing N° 253-43

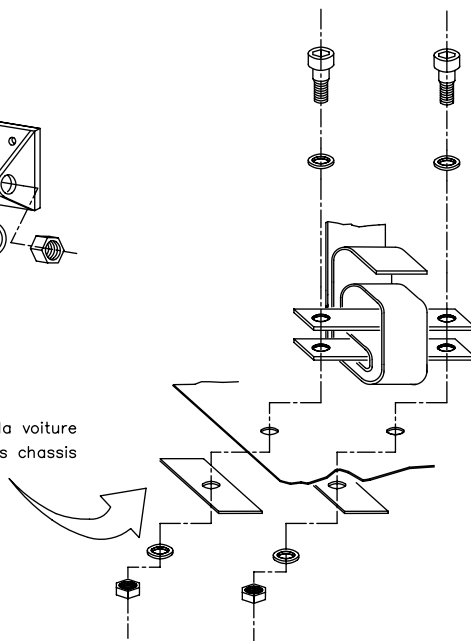
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side

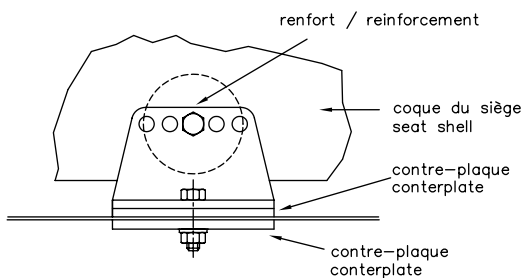


Dessin / Drawing N°253-44

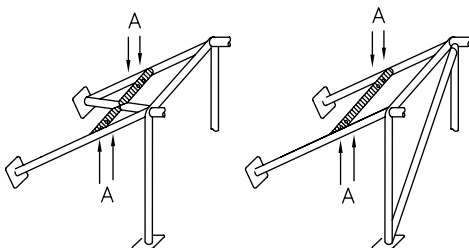
plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



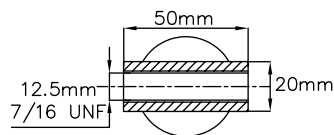
Dessin / Drawing N°253-45



Dessin / Drawing N°253-52

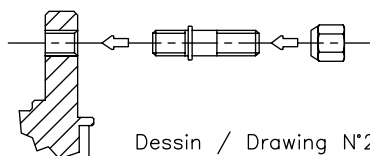
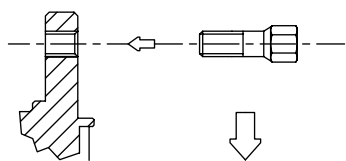


Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

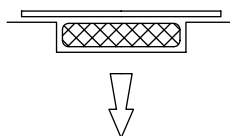


Agrandissement de A
Magnification of A

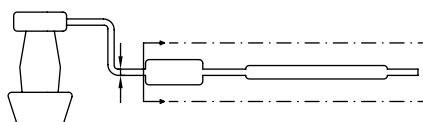
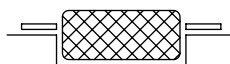
Dessin / Drawing N°253-53



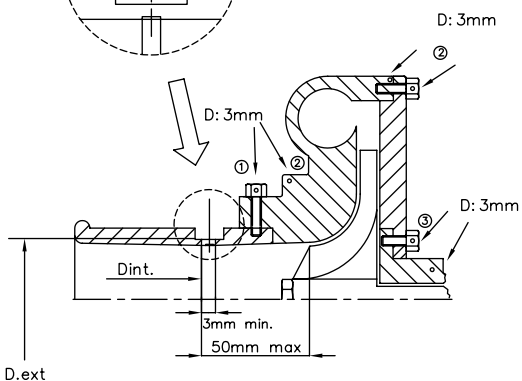
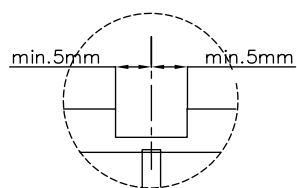
Dessin / Drawing N°254-1



Dessin / Drawing
N° 254-2



Dessin / Drawing N°254-3

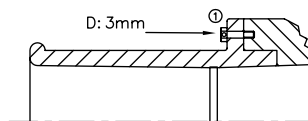
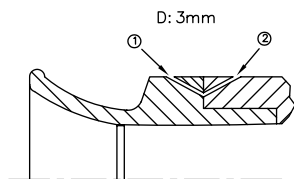


- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

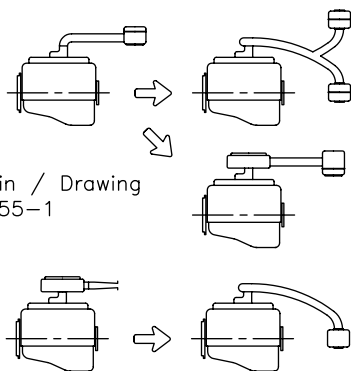
Dessin / Drawing N°254-4

AUTRES POSSIBILITES :

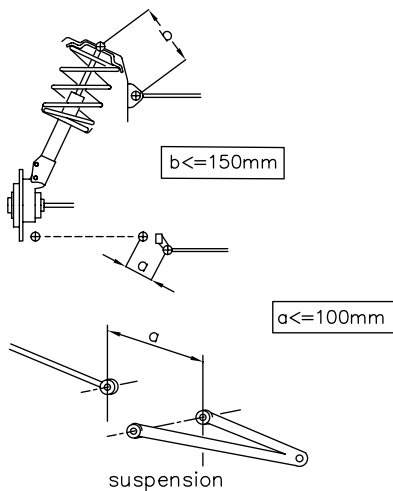
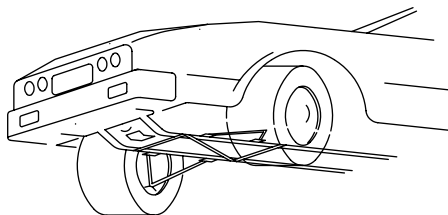
OTHER POSSIBILITIES :



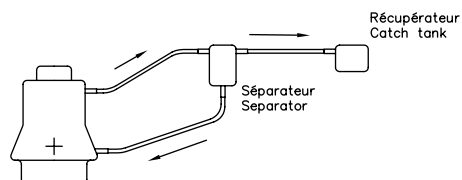
Dessin / Drawing
N° 255-1



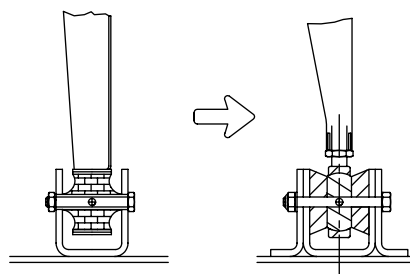
Dessin / Drawing N°255-2



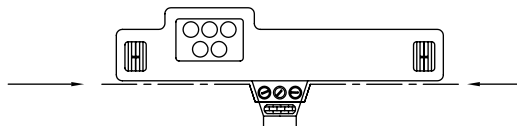
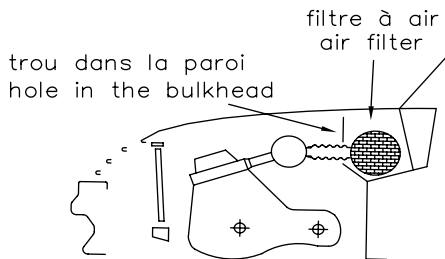
Dessin / Drawing N°255-4



Dessin / Drawing N°255-3



Dessin / Drawing N°255-5

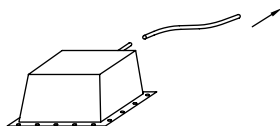


Dessin / Drawing N°255-7

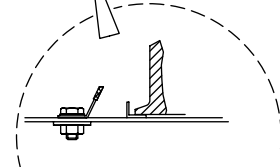
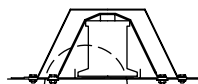
Dessin / Drawing
N° 255-6



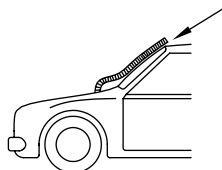
Dessin / Drawing
N° 255-8



Dessin / Drawing
No 255-10



Dessin / Drawing N°255-11



Dessin / Drawing N°255-13

3 plis de carbone 280g
3 ply carbon 280g

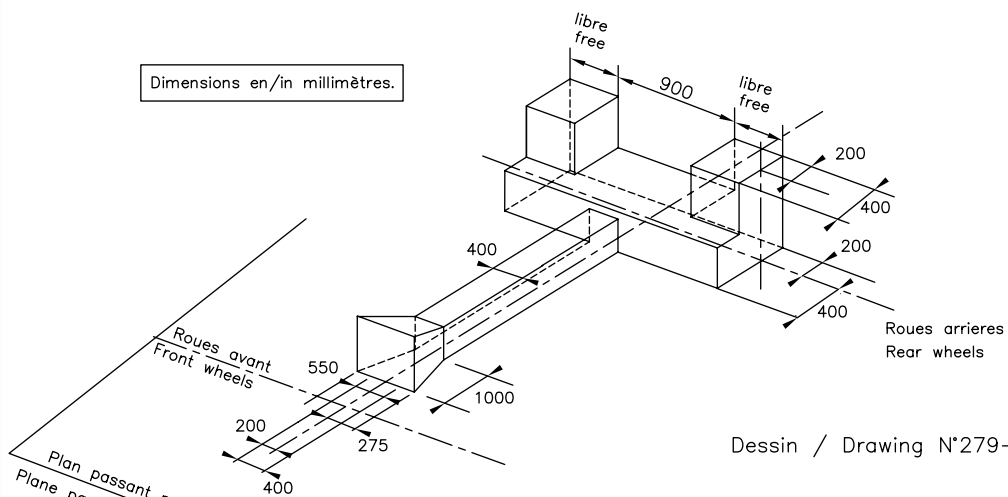
3 plis de carbone 280g
3 ply carbon 280g

Carbone 4/4 double 280gms E620
Carbon 4/4 twin 280gms E620

Aluminium en nid d'abeille 23mm 1/8" cel4.5 ou 6.35
Aluminium honeycomb 23mm 1/8" cel4.5 or 6.35

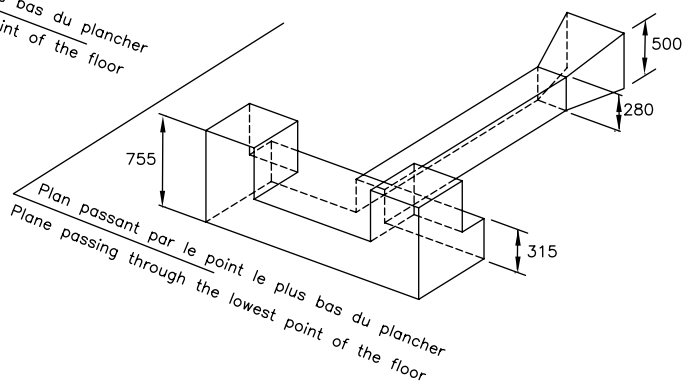
Dessin / Drawing N°255-14

Dimensions en/in millimètres.

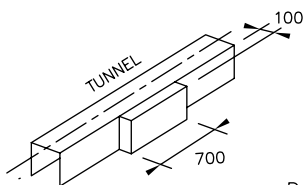


Dessin / Drawing N°279-1

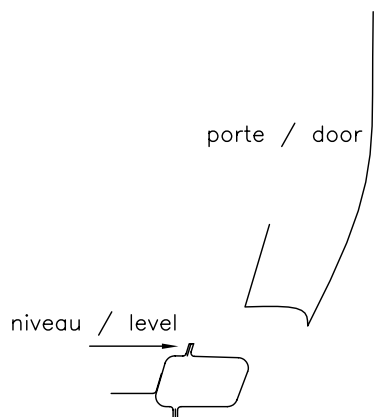
Plan passant par le point le plus bas du plancher
Plane passing through the lowest point of the floor



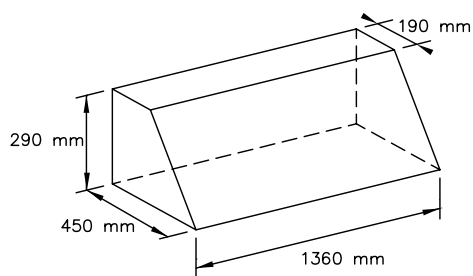
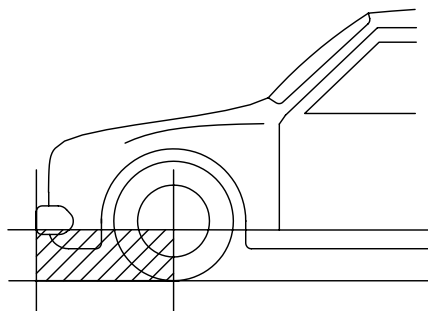
Plan passant par le point le plus bas du plancher
Plane passing through the lowest point of the floor



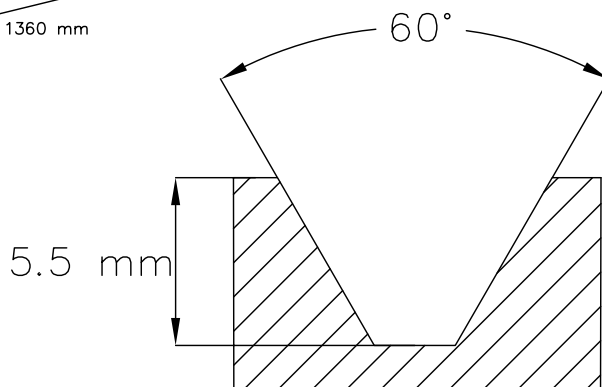
Dessin / Drawing N°279-2



Dessin / Drawing N°279-3



Dessin / Drawing N°279-4



Dessin / Drawing N°279-5

SOMMAIRE

REGLEMENT STANDARD	Page 4
REGLEMENT PARTICULIER	Page 34
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES	Page 37
CHAMPIONNAT DE FRANCE TERRE	Page 46
COUPE DE FRANCE	Page 49

VHC

RALLYE VHC	Page 54
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC	Page 57

REGULARITE HISTORIQUE

RALLYE HISTORIQUE DE REGULARITE	Page 58
RALLYE DE REGULARITE HISTORIQUE SPORTIF	Page 66

RALLYE ET ENDURANCE TOUT-TERRAIN

RALLYE TOUT-TERRAIN	Page 73
CHAMPIONNAT DE FRANCE RALLYES TOUT-TERRAIN	Page 75
ENDURANCE TOUT-TERRAIN	Page 78
CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE TOUT-TERRAIN	Page 84
TECHNIQUE TOUT-TERRAIN	Page 86

TRIAL 4X4

REGLEMENT STANDARD	Page 118

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2006 ;
- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

**FRANCE
AUTO**
Innovations et licences

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION RALLYES : PARUTION JANVIER 2006

RALLYES

REGLEMENT STANDARD DES RALLYES

Exceptés championnats FIA

PROGRAMME - HORAIRES

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Officiels
- 1.2. Eligibilité
- 1.3. Vérifications

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. Demande d'Engagement – Inscriptions
- 3.2. Equipages
- 3.3. Ordre de départ

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Voitures autorisées
- 4.2. Pneumatiques
- 4.3. Assistance
- 4.4. Procédure de pesée des voitures

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. Description
- 6.2. Reconnaissances
- 6.3. Carnet de Contrôle
- 6.4. Circulation

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

- 7.1. Départ
- 7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles
- 7.3. Contrôles : C.P. - C.H. - Mise hors course
- 7.4. Contrôle de Regroupement
- 7.5. Epreuves Spéciales
- 7.6. Parc Fermé

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPEL

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

- 1 - Carnet d'itinéraire Standard
- 2 - Signalisation des contrôles
- 3 - Equipements de sécurité
- 4 - Terminologie

1.1. OFFICIELS

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

A l'exception des membres du Collège de l'épreuve, tous les officiels figurant sur le règlement du Rallye, et éventuellement ceux du Rallye de doublure, et inversement, sont déclarés compétents en tant que « juges de fait » pour la constatation visuelle d'infraction dont ils seraient témoins, portant notamment sur : chauffe ou réglementation des pneumatiques ; assistance ; itinéraire du rallye ; comportement anti-sportifs ; etc.

Ils devront notifier par rapport écrit leur constatation au Directeur de Course, dans les plus brefs délais.

1.2. ELIGIBILITE

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

1.3. VERIFICATIONS**1.3.1.** Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet aux vérifications administratives et avec sa voiture aux vérifications techniques conformément au programme de chaque rallye. Les équipages se présentant en retard se verront infliger les pénalités prévues aux Prescriptions Générales FFSA.

A l'issue des vérifications, les voitures pourront être placées dans un parc de départ, quel que soit l'intervalle entre la fin des vérifications et le départ du rallye. Dans ce cas, les lieux et horaires d'ouverture du parc de départ devront figurer dans le programme du rallye. A l'issue des vérifications, chaque concurrent recevra son heure de convocation en parc de départ.

1.3.2. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications au-delà des limites prévues par le règlement particulier de chaque rallye, sauf en cas de force majeure accepté par les Commissaires Sportifs.**1.3.3.** L'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non présentation de ces documents, les Commissaires Sportifs pourront prononcer toute pénalité allant jusqu'au refus de départ.

L'équipage devra présenter les combinaisons ignifugées homologuées, les casques homologués et les gants pour le pilote. Le départ sera refusé à tout équipage pour lequel les combinaisons, casques et gants ne seraient pas homologués.

1.3.4. Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôles des licences et permis de conduire, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, conformité des éléments de sécurité essentiels, carte grise ou titre de circulation, passeport technique pour les licenciés FFSA).

Nota : un certificat de contrôle technique et sa vignette en cours de validité n'est pas exigible.

1.3.5. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture, un délai pourra être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.**1.3.6.** S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'une voiture ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, cette voiture pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être mutée par décision des Commissaires Sportifs dans un groupe et/ou classe rectificatifs.**1.3.7.** Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.**1.3.8.** Il pourra être procédé à l'identification de la voiture, le châssis et le bloc-moteur pouvant subir, à tout moment, un marquage spécifique à la discrétion du Directeur de Course.**1.3.9.** A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires, moteur compris, pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. Le concurrent est responsable à tout moment du rallye de la conformité technique de sa voiture sous peine de mise hors course.**1.3.10.** Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification (voir art.1.3.9.) seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité, à leur protection jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant la mise hors course immédiate.**1.3.11.** Toute fraude constatée et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera également la mise hors course de l'équipage ainsi que celle

de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'Autorité Sportive Nationale, dont relève le concurrent ou le complice.

1.3.12. Contrôle Final

1.3.12.1. Dès son arrivée, chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier sa conformité avec celui présenté à la vérification du départ, infliger s'il y a lieu certaines des pénalisations prévues à l'art. 8.

1.3.12.2. L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'art 1.3.9. entraînera la mise hors course.

1.3.12.3. Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pourra être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

Le contrôle final sera fait conformément aux Prescriptions Générales.

ARTICLE 2. ASSURANCES

2.1.1. Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers. L'indemnité maximum, par sinistre, de cette assurance a un plafond de **6 100 000 €** pour les dommages corporels et **de 500 000 €** pour les dommages matériels. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon ou de la mise hors course, sauf si l'abandon ou la mise hors course survient au cours d'une épreuve spéciale, auquel cas la suppression de garantie ne s'exercerait qu'à la fin de cette épreuve spéciale.

2.1.2. Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérées comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

3.1.1. Concurrents Admis

3.1.2. Pour l'exacte interprétation de ce texte, seront admis les mots :

- "Concurrent", utilisé soit pour les personnes physiques, soit pour les personnes morales.
- "Equipage", soit pour le pilote, soit pour le copilote.

3.1.3. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours.

3.1.4. Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

3.1.5. Tout concurrent qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye une demande d'engagement (adresse complète, n° de téléphone et télécopie, etc.), accompagnée des droits d'engagement, avant la date de clôture des engagements.

La date de clôture des engagements devra être fixée le lundi de la semaine précédant la semaine du début du rallye et pour les Coupes de Marque, elle sera fixée le lundi précédant la date de clôture des engagements du rallye.

3.1.6. Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra compléter les détails relatifs au copilote et remplacer la voiture déclarée par une autre de même groupe et de même classe.

- 3.1.7.** Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements. Par contre, un membre de l'équipage peut être remplacé avec l'accord :
- du Comité d'organisation, avant l'ouverture des vérifications administratives.
 - des Commissaires Sportifs entre l'ouverture de ces vérifications et jusqu'à la publication de la liste des équipages admis au départ.
- Seule la FFSA peut autoriser le changement des deux membres de l'équipage.
- 3.1.8.** Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de chaque rallye.
- 3.1.9.** Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard 5 jours avant le rallye. Ce refus devra être motivé.
- 3.1.10.** Le nombre maximum des engagés figure dans le règlement particulier de chaque rallye. Pour les rallyes régionaux, le nombre maximum de partants est limité à 150.
- 3.1.11.** Les droits d'engagement sont fixés dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 3.1.12.** La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.
- 3.2. EQUIPAGES**
- 3.2.1.** Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes (sauf règlement particulier des épreuves d'endurance tout-terrain).
- 3.2.2.** Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.
- 3.2.3.** Ils seront libres de se répartir le temps de conduite (sous réserve que leurs licences les y autorisent).
- 3.2.4.** L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraînera la mise hors course.
- 3.2.5.** Sous peine de mise hors course, les combinaisons ignifugées homologuées sont obligatoires pour les membres de l'équipage, ainsi que le port de gants ininflammables pour le pilote. Les sous-vêtements ignifugés sont recommandés. Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits. La réglementation FIA est obligatoire dans les épreuves internationales.
- 3.2.6.** Un contrôle antidopage pourra être effectué au cours ou à l'issue du rallye.
- 3.2.7.** Un briefing obligatoire pour les équipages pourra être prévu par les organisateurs. Les horaires devront figurer dans le règlement particulier du rallye.
- 3.2.8.** Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse entreprise par le concurrent ou les membres de l'équipage, sera jugée par les Commissaires Sportifs qui pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.
- 3.3. ORDRE DE DEPART**
- 3.3.1.** Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.
- 3.3.2.** L'attribution de ces numéros se fera en respectant l'ordre suivant :
- Série 1 : Pilotes classés par la FIA (priorité A)
 - Série 2 : Pilotes classés par la FIA (priorité B)
 - Série 3 : Pilotes prioritaires "Rallye" FFSA (priorité A)
 - Série 4 : Pilotes prioritaires "Rallye" FFSA (priorité B)
 - Série 5 : Tous les autres pilotes
- À l'intérieur de chaque série, l'ordre des départs est laissé à la discrétion de l'organisateur.

Définition des pilotes Prioritaires FFSA

Sont pilotes prioritaires FFSA les pilotes ci-après :

Priorité A

- Les pilotes français prioritaires FIA.
- **Les deux premiers des Championnats de France des Rallyes et des Rallyes Terre des deux années précédentes.**
- Les pilotes engagés dans un rallye par un concurrent constructeur ou importateur ou assimilé par la FFSA (pour le rallye concerné uniquement).

Priorité B

- Les 5 premiers (3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème}) des Championnats de France des Rallyes et des Rallyes Terre de l'année précédente.
- Les pilotes ayant quitté leur classement prioritaire "A" depuis moins de 3 ans.
- Le premier de chaque rallye des Championnats de France des Rallyes et des Rallyes Terre de l'année en cours avec effet immédiat.
- Le premier du classement du Trophée Michelin du Championnat de France des Rallyes de l'année précédente.
- Le vainqueur de la Coupe de France des Rallyes de l'année précédente.
- Les pilotes prioritaires des ASN étrangères (pour le rallye concerné uniquement).

En complément de l'application de ces critères, la FFSA conserve la possibilité de classer dans l'une de ces deux catégories, tout pilote, notamment étranger, dont le palmarès le justifierait.

Les pilotes prioritaires FFSA perdent leur priorité s'ils sont engagés avec une voiture de classes N1, N2, A5, F2000/11, F2000/12, GT9 ou dans une Coupe de Marque.

- 3.3.3.** L'ordre de départ initial restera inchangé tant que n'aura pas été effectué environ 10% du kilométrage total des épreuves spéciales.
- 3.3.4.** À l'issue de chaque étape **et lors de tout reclassement**, les Commissaires Sportifs pourront **repositionner** à leur propre discrétion les pilotes prioritaires FIA et FFSA pour ce qui concerne les ordres de départ de l'étape suivante. Ces pilotes devront être reclassés par les Commissaires Sportifs, au moins derrière l'ensemble des pilotes prioritaires régulièrement classés.
- 3.3.5.** Le Comité d'organisation fournira à chaque équipage les 2 plaques du rallye et les 2 panneaux portant les numéros de compétition réglementaires.
Dans tous les rallyes, deux plaques de rallye sont obligatoires. Elles devront s'inscrire dans un rectangle de 45 x 25 cm.
- 3.3.6.** Les plaques de rallye devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée du rallye.
Les plaques ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture, sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).
- 3.3.7.** Les panneaux de portières (50 x 50 cm), fournis par les organisateurs, devront obligatoirement être apposés pendant toute la durée du rallye, sur chacune des 2 portières avant de la voiture.
- 3.3.8.** A tout moment du rallye, la constatation de :
- 3.3.8.1.** L'absence d'un seul panneau de portière ou d'une seule plaque de rallye entraînera une pénalisation de 160 € (60 € en régional) par constat.
- 3.3.8.2.** L'absence simultanée des 2 panneaux de portières ou plaques de rallye, entraînera la mise hors course.
- 3.3.9.** Les noms du pilote et du copilote ainsi que le drapeau de la nationalité apparaîtront sur les deux ailes avant et/ou sur les vitres arrières latérales de la voiture (hauteur maximum : 10 cm), sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).

4.1. VOITURES AUTORISEES

A. RALLYES INTERNATIONAUX

- Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International pour les voitures de Tourisme (groupe A), y compris les "World Rally Cars" et les voitures de production (groupe N). La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.
- **Les voitures de Production (groupe N) sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm³
 - Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
 - Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³.
- **Les voitures de Tourisme (groupe A) sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
 - Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
 - Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³.

B. RALLYES NATIONAUX ET REGIONAUX

- Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International pour les voitures du groupe A (y compris les kit-Cars et Super 1600), les voitures du groupe N et aux prescriptions de la FFSA pour les voitures des groupes F2000 (inclues les F2000 "spécial"), FN, FA, GT de Série.
Les voitures Kit-Car, Super 1600 ainsi que les voitures à 4 roues motrices des classes FN4 et FA8 et les voitures à 4 roues motrices des classes N4 et A8 de moins de 2 500 cm³ peuvent participer à l'ensemble des rallyes régionaux sans toutefois marquer des points pour la Coupe de France.
Les voitures des classes N4 et A8 de plus de 2 500 cm³ ne sont pas admises à participer dans les rallyes régionaux.
Les voitures deux roues motrices des classes N4 et A8 de moins de 2 500 cm³ sont admises dans les rallyes régionaux en marquant des points.
Les voitures WRC et FRC ne sont pas admises dans les rallyes régionaux et sont admises dans les rallyes nationaux sans marquer de points à la Coupe de France des Rallyes.

Pour les voitures du groupe GT de Série, s'il y a moins de 5 partants dans une des deux classes qui le composent, les concurrents de celle-ci seront classés dans la classe correspondante du Groupe N/FN (GT9 avec N/FN3, GT10 avec N/FN4).

La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.

- **Les voitures de Production (groupes N et FN confondus) sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm³
 - Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
 - Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³ (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf les voitures du groupe FN).
- **Les voitures de Tourisme (groupes A et FA confondus) sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
 - Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
 - Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³ (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf les voitures du groupe FA).
- **Les voitures du groupe GT de série sont réparties en 2 classes de cylindrée**
 - Classe 9 : jusqu'à 2 000 cm³
 - Classe 10 : au-dessus de 2 000 cm³.
- **Les voitures du groupe F 2000 sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - Classe 11 : jusqu'à 1 150 cm³
 - Classe 12 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 400 cm³
 - Classe 13 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - Classe 14 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³

	Groupe A				Groupe N			
Cylindrée	Classe et type	Exemple de voiture	Rallye National	Rallye Régional	Classe et type	Exemple de voiture	Rallye National	Rallye Régional
Plus de 2500 cm ³	WRC A8	Subaru WRC	Admise <u>sans</u> marquer de points	<u>INTERDITE</u>				
	WRC FA8	Escort WRC	Admise <u>sans</u> marquer de points	<u>INTERDITE</u>				
	A8 4RM	Subaru 555 N° 5480	Admise et marque les points	<u>INTERDITE</u>	N4 4RM	Mitsubishi Evo 7	Admise et marque les points	<u>INTERDITE</u>
	A8 2RM	BMW 330d	Admise et marque les points	<u>INTERDITE</u>	N4 2RM	BMW 330d	Admise et marque les points	<u>INTERDITE</u>
	FA8 4RM	Toyota GT4	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points	FN4 4RM	Escort RS Cosworth	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points
	FA8 2RM	R5 GT turbo	Admise et marque les points	Admise et marque les points	FN4 2RM	R5 GT Turbo	Admise et marque les points	Admise et marque les points
Moins de 2500 cm ³	A8 4RM	Subaru Impreza RS	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points	N4 4RM	Subaru Impreza RS	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points
	A8 2RM	BMW 320 E46	Admise et marque les points	Admise et marque les points	N4 2RM	BMW 320 E46 (2,2 L)	Admise et marque les points	Admise et marque les points
	FA8	BMW M3 (2,3 L)	Admise et marque les points	Admise et marque les points	FN4	BMW M3 (2,3 L)	Admise et marque les points	Admise et marque les points
	Kit-Car A7 et A6	Maxi Mégane, Saxo VTS	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points	N3, N2, N1	Clio RS, Saxo VTS, Fiat Seicento	Admise et marque les points	Admise et marque les points
	Super 1600	Saxo VTS, 206 XS	Admise et marque les points	Admise <u>sans</u> marquer de points	FN3, FN2, FN1	306 S16, 205 GTI, 106 Rallye	Admise et marque les points	Admise et marque les points

L'adjonction d'un carénage de protection inférieure et de bavettes transversales (dans les conditions de l'article 252.7.7 de l'Annexe J au Code Sportif International) est autorisée dans tous les rallyes.

Classification des voitures

Afin notamment de permettre de comptabiliser les points de qualification pour la Finale de la Coupe de France des Rallyes, les organisateurs devront faire figurer sur l'ensemble des documents du rallye (liste des engagés, ordre des départs, classements), outre le Groupe et la Classe des voitures, le Type dans le groupe : WRC, Kit-Car, S1600 ou, le cas échéant, si la voiture n'appartient à aucun de ces types, la mention 4x4.

Il est recommandé que ces différents types soient d'avance identifiés sur les formulaires d'engagement.

4.1.1. Vitres

Il est interdit d'apposer quoique ce soit sur les parties vitrées de l'habitacle des voitures en dehors :

- des films antidéflagrants définis dans la réglementation technique,
- des numéros, plaques et identifications prévus aux règlements,
- d'un bandeau de pare-brise et/ou de lunette arrière d'une hauteur maximum de 10 cm mesuré le long de la surface de la vitre dans l'axe médian de la voiture.

4.2. PNEUMATIQUES : REGLEMENTATION DE L'UTILISATION DES PNEUMATIQUES

Chaque organisateur pourra limiter l'utilisation des pneumatiques en s'inspirant des règlements des Championnats de France.

▪ Définition des pneumatiques limités en nombre

- Les pneumatiques à sculptures moulées homologués FIA (17 à 25 % d'entaillage).
- Les pneumatiques à sculptures moulées d'un taux d'entaillage supérieur à 25 % suivant la règle FIA.

S A D E V

Une large gamme de transmission



ST75-14

Boîte 6 vitesses transversale
commande séquentielle, Rallye, Circuit



ST90-14

Boîte 6 vitesses transversale
commande séquentielle, Rallye, Circuit



SUV790-14

Boîte 6 vitesses commande séquentielle
4 RM, Rallye



SL90-14 4x4

Boîte 6 vitesses commande séquentielle
4 RM, Andros



SL90-20

Boîte 6 ou 5 vitesses longitudinale commande
séquentielle, Autocross, Circuit & Endurance TT



SL66-14

Boîte 5 vitesses longitudinale
commande séquentielle, Circuit



SL75-14

Boîte 6 ou 5 vitesses longitudinale
commande séquentielle, Circuit



SP04

Pont arrière, Rallye



SP03

Pont AV & AR, Andros,
Rallycross & Endurance TT



SC90-20/1502

Boîte 6 vitesses commande séquentielle
4 RM, Rallycross & Endurance TT



SC90-20/1702

Boîte 6 vitesses commande séquentielle
4 RM, Rallye raid

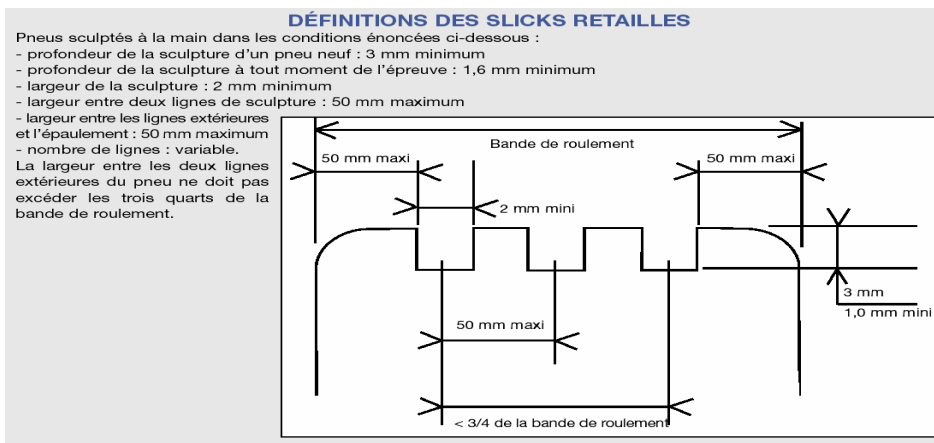
6, rue Grand'Montains - 85110 Saint Prouant
Tel. 02 51 66 42 68 - Fax. 02 51 66 49 60

E-mail: sadev@sadev-tm.com

- Les slicks retaillés quel que soit le dessin.
- A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1.6 mm, ceci sur au moins $\frac{3}{4}$ de la bande de roulement.

▪ **Définition des pneumatiques libres en nombre des articles 4.2.1 et 4.2.2**

- Les pneumatiques moulés "pluie" figurant sur la liste de référence FFSA 2006 (dont le taux d'entaillage est supérieur à 30 %).
- Les slicks retaillés au minimum suivant le dessin « pluie » figurant sur la liste de référence FFSA 2006.
- Les manufacturiers, importateurs ou distributeurs devront déposer le dossier technique concernant chaque pneumatique "pluie" auprès du Service Technique de la FFSA au plus tard 4 semaines avant la date des vérifications techniques de l'épreuve au cours de laquelle ce pneumatique pourra être utilisé.
- Les informations relatives à la constitution du dossier technique sont disponibles auprès du Service Technique de la FFSA.



4.2.1. Rallyes internationaux

- pneus à sculptures moulées type FIA exclusivement.

Rallyes nationaux

- Groupe A/FA et N/FN : pneus à sculptures moulées type FIA.
- Groupe F2000 et GT de série : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retaillés.

Rallye Régionaux

- Groupes A/FA et N/ FN : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retaillés.
- Groupe F2000 : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retaillés.

4.2.2. Le contrôle des slicks retaillés (voir Art. 4.2.3) sera assuré par chaque organisateur.

Le (les) pneu(s) équipant la (les) roue(s) de secours est (sont) libre(s) mais d'un type autorisé.
Nombre de roues de secours : 2 maximum

4.2.3. Pénalisation en cas d'infraction à la réglementation :

Sur rapport du Directeur de Course, la pénalisation appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs sera :

- 1ère infraction : 20 secondes, 1 minute, 3 minutes, selon gravité.
- 2ème infraction : mise hors course.

SÉBASTIEN LOEB, CITROËN ET MICHELIN, CHAMPION DU MONDE.



Michelin félicite Sébastien Loeb, Daniel Elena et Citroën pour leurs titres 2005 de Champion du Monde des Rallyes Pilote et Constructeur. Nous sommes fier d'avoir participé à leur succès.

Toute la gamme des pneus Michelin compétition "clients", fruit des avancées technologiques acquises en Championnat du Monde des Rallyes, est disponible chez notre distributeur exclusif.

www.michelinsport.com



Z.I de Lavour, 63500 - ISSOIRE
Tel: 04 73 55 56 56 Fax: 04 73 55 56 59
Email: ceerta@ceerta.com



4.3.1.1. Assistance

Il est fortement conseillé aux organisateurs de prévoir des parcs ou des zones d'assistance.
Pour tous les rallyes, la distance maximum entre 2 parcs d'assistance sera de 100 km environ dont au maximum 60 km d'Epreuves Spéciales.

4.3.1.2. Pendant toute la durée du rallye, sont permis librement les réparations et ravitaillements, hormis dans les cas expressément interdits par une disposition du règlement particulier.

Les éventuelles zones d'assistance interdite seront indiquées dans le road-book. A l'intérieur de ces zones, à l'exclusion de celles soumises au régime de parc fermé, toute réparation ou tout ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage et sans aucune aide extérieure.

Cette intervention devra obligatoirement être effectuée sur l'itinéraire exact du rallye, ou sur des aires dégagées adjacentes sous réserve que la voiture soit directement visible par un observateur circulant sur et dans le sens de l'itinéraire du rallye.

La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de fait et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

4.3.2.1. Parcs ou zones d'assistance

Les parcs ou zones d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie (les distances de 25 mètres mentionnées dans l'annexe 2 sont réduites à 5 mètres). La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

Les organisateurs doivent prévoir la disposition des parcs ou zones d'assistance de façon qu'un seul véhicule d'assistance puisse être présent à tous les parcs ou zones, pour assister un même véhicule.

4.3.2.2. Zone de ravitaillement

Lorsque des zones de ravitaillement seront mises en place, les prescriptions suivantes devront être appliquées :

- Pendant le ravitaillement, le moteur de la voiture devra être obligatoirement arrêté,
- En cas de difficulté pour la remise en route du moteur, il sera permis à l'équipage de pousser la voiture, avec l'aide des mécaniciens ayant procédé à son ravitaillement, et ceci uniquement à l'intérieur de la zone de ravitaillement,
- Un Commissaire Sportif sera chargé du respect de la réglementation dans chaque zone de ravitaillement,
- Le public ne sera pas admis dans les zones de ravitaillement,
- Les véhicules autres que les voitures de course ne seront pas admis dans les zones de ravitaillement,
- La présence d'un véhicule de lutte contre l'incendie est recommandée,
- En l'absence de celui-ci, le nombre d'extincteurs sera d'au moins 2 et la capacité totale disponible sera au moins de 30 kg,
- Pas de manipulation de carburant dans la zone de ravitaillement, autre que l'ouverture des fûts et raccordement sur ceux-ci du système de ravitaillement,
- Le transport des conteneurs de carburant dans le parc d'assistance devra s'effectuer à vitesse réduite et par des moyens adaptés : chariots, etc.,
- L'entrée des conteneurs de carburant dans la zone de ravitaillement devra se faire par un accès différent de celui des voitures de course et ne pas traverser la zone du contrôle horaire,
- Aucune intervention sur le réservoir, sauf après accord d'un Commissaire Technique et en sa présence,
- Hors réparation du système d'alimentation et du réservoir, toute opération de vidange est interdite sauf après accord d'un Commissaire Technique et en sa présence,
- Utilisation conseillée d'un système de ravitaillement équipé d'une pompe située à l'extérieur de la voiture, et reliée à celle-ci par des connexions étanches, dégazage compris,
- Dans le cas d'un système de ravitaillement du type "entonnoir", pas d'utilisation de bidons de plus de 20 litres pour remplir l'entonnoir (fûts interdits).

Lorsque des zones de ravitaillement ne seront pas mises en place, les prescriptions suivantes devront être appliquées :

- Utilisation conseillée d'un système de ravitaillement situé à l'extérieur de la voiture, et relié à celle-ci par des connexions étanches, dégazage compris,
- Si le remplissage n'est pas effectué à l'aide d'une pompe (ravitaillement du type "entonnoir"), pas d'utilisation de bidons de plus de 20 litres pour remplir l'entonnoir (fûts interdits).

4.3.3. Définition de l'assistance interdite

- Voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye,
- L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente,
- Le stationnement d'un véhicule d'assistance et le positionnement ou l'installation de tous matériaux, pièces détachées, outils ou matériel sur l'itinéraire excepté dans un parc ou zone d'assistance,
- Le transport ou la détention de carburant à bord du véhicule en dehors du ou des réservoirs, du circuit de carburant et des ses annexes autorisés par le règlement est strictement interdit.

Dans le cas où le parcours et l'horaire du rallye sont communs sur un tronçon routier, la circulation des véhicules d'assistance y sera autorisée à la condition que ceux-ci ne soient pas à proximité immédiate des voitures de course, et que ce tronçon ne soit utilisé qu'aux seules fins de se déplacer pour rejoindre le point d'assistance suivant.

Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme "assistance interdite", relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des articles 152/153 du Code Sportif International par les Commissaires Sportifs.

4.3.4. La transmission d'informations, de boisson et de nourriture à, ou de la part de l'équipage est autorisée.

4.3.5. Une roue de secours est obligatoire dans les groupes N, FN et GT de série pendant toute la durée du rallye, sous peine de mise hors course, sauf pour les voitures homologuées sans roue de secours.

4.3.6. Il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, sur l'ensemble de l'itinéraire, par déplacement anormal de leur voiture.

Sanctions :

- 1^{ère} infraction : 1 minute de pénalité,
- 2^{ème} infraction : mise hors course.

Les couvertures chauffantes sont interdites en régional.

4.3.7. Toute assistance par voie aérienne est interdite sous peine de mise hors course.

4.3.8. Les voitures des pilotes prioritaires doivent être équipées d'une prise rapide pour le prélèvement de carburant.

4.4. PROCEDURE DE PESEE DES VOITURES

La pesée des voitures s'effectue dans le respect de l'annexe J de l'année en cours et notamment des articles 252.2.2 & 255.4.3 et dans le respect des règlements techniques FFSA propres à chaque Catégorie ou Groupe.

Pour les voitures soumises à une double pesée avec et sans équipage (WRC, Super 1600, etc.), la pesée des voitures sera faite en relevant les deux valeurs définies par l'article 255-6.2 qui doivent être respectées indépendamment l'une de l'autre.

Afin de réaliser la pesée dans les meilleures conditions et de manière compatible avec un écart de 1 minute entre les concurrents, il est expressément demandé aux équipages de respecter la procédure suivante :

- respecter scrupuleusement les indications du Commissaire Technique responsable de la manœuvre. L'équipage constatant qu'il va être soumis à la pesée doit immédiatement détacher les harnais de sécurité et ôter les casques ou les systèmes d'intercommunication ;
- le pilote arrête la voiture devant le Commissaire Technique responsable de la manœuvre, en avant des bascules ;
- les Commissaires Techniques Adjoints placent les bascules devant les roues, sans que la voiture ne bouge ;
- le pilote fait monter la voiture sur les plateaux des bascules à l'aide du moteur ;
- une fois la voiture placée en position de pesée, et au signal du Commissaire Technique responsable de la manœuvre, le pilote arrête le moteur et bloque la voiture (vitesse engagée ou frein à main) ;
- pour les voitures de la catégorie Super 1600, seule la valeur de la pesée "équipage à bord" est relevée et notée sur la feuille de pesée ;
- au signal, les deux membres de l'équipage descendent rapidement ;
- la valeur de la pesée "à vide" est relevée et notée sur la feuille de pesée ;

- le pilote remonte à bord, met en route et descend lentement des bascules, dans la direction indiquée par le Commissaire Technique responsable de la manœuvre ;
- le copilote prend connaissance des mesures et signe la feuille de pesée. Le copilote remonte à bord tandis que s'approche la voiture suivante.

ARTICLE 5. PUBLICITE

- 5.1. Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :
- soit autorisée par la réglementation FFSA et les règlements de la FIA,
 - **soit en conformité avec l'article 4.1.1. du présent règlement,**
 - ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
 - n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
 - soit conforme au plan d'identification FFSA lorsque celui-ci est applicable.
- 5.2. **Les concurrents devront apposer sur leur voiture en plus de la publicité de l'organisateur du rallye, des panneaux de portière de 70x50 cm conformes au dessin figurant ci-dessous :**



Nota : le logo FFSA obligatoire figurant sur les panneaux de portières devra être celui correspondant au Championnat ou Coupe pour lequel le rallye est éligible.

En plus des plaques de rallye et des panneaux de portière, l'organisateur pourra délivrer un jeu de 3 numéros adhésifs (22 cm de haut de couleur orange) qui seront à apposer :

- sur la lunette arrière ou la vitre du hayon en haut à droite ;
- sur chaque vitre latérale arrière (porte ou custode) en haut et vers l'avant.

Cette disposition est obligatoire en Championnat de France des Rallyes Terre.

- 5.3. Les emplacements réservés aux organisateurs des rallyes pour la publicité facultative rachetable figureront sur deux bandeaux de 10 cm (hauteur) x 25 cm (largeur) à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise.
- 5.4. Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraînera une pénalité de 160 € pour le 1^{er} constat (80 € en régional) et une pénalité de 320 € en cas de récidive (160 € en régional).
- 5.5. Le Comité d'Organisation devra être informé de toute action publicitaire ou de promotion s'appuyant sur le rallye concerné et son image de marque. Chaque concurrent est responsable de ses partenaires.

6.1. DESCRIPTION

L'itinéraire horaire fait l'objet d'une annexe au règlement particulier de chaque rallye. Le découpage de cet itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et le road book.

6.1.1. Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye international que :

- un rallye national qui comprend uniquement et obligatoirement tous les groupes non admis en international, à savoir FA - FN - F2000 et GT de série.
- un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).
- un rallye international ou national de régularité.

6.1.2. Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye national qu'un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).

6.1.3. Il ne peut pas être organisé un rallye de doublure d'un rallye régional.

6.1.4. Les rallyes de doublure pourront avoir les mêmes caractéristiques que les rallyes internationaux et/ou nationaux y compris les droits d'engagement.

6.2. RECONNAISSANCES

Les pénalités en temps attribuées lors de reconnaissances ne seront pas prises en compte pour les ordres de départ, mais seront comptabilisées dans les divers classements.

6.2.1. Dans tous les rallyes asphalte, dans le but de limiter les nuisances, les concurrents et équipages auront l'obligation de respecter au cours des reconnaissances le code de la route (notamment la vitesse et le bruit) et les prescriptions et interdictions suivantes :

- Le nombre de passages en reconnaissance est limité à 4 au maximum.
- Tout retour en arrière et bouclage en cours de reconnaissance des épreuves spéciales est interdit.

6.2.2. Voitures

- voitures de série,
- pneus de série homologués route (tout pneu compétition est interdit),
- autocollant avec la mention "Reconnaissance" et un numéro d'ordre.

6.2.3. Equipements

- autorisation de 2 phares additionnels au maximum,
- autorisation d'un appareil de mesure (trip master),
- autorisation d'un lecteur de carte,
- interdiction du casque et des écouteurs,
- autres équipements additionnels interdits.

6.2.4. L'organisateur aura l'obligation d'effectuer des contrôles. La méthode sera libre, mais un rapport spécifique sur les voitures contrôlées devra être joint au rapport de clôture. L'organisateur transmettra au Directeur de Course les dossiers pour application de sanctions :

- Reconnaissances en dehors des jours et heures autorisés ou non respect du nombre maximum de passage : départ refusé, amende identique à la valeur des droits d'engagement du rallye (amende conservée par l'organisateur) demande de sanction supplémentaire possible.
- Autres infractions :
 - 1ère infraction : 20", 1', 3', ou départ refusé selon gravité et/ou 160 € d'amende (80 € en régional).
 - 2e infraction : interdiction de prendre le départ et 320 € d'amende (160 € en régional).
- En cas de sanctions infligées pour infraction aux règles des reconnaissances, le montant des amendes est conservé par l'organisateur et une demande de sanction supplémentaire est possible.

Ces pénalisations seront infligées par le Directeur de Course dès le début des vérifications. Au cas où, sur réclamation faite par le concurrent intéressé auprès des Commissaires Sportifs, celui-ci confirmerait cette pénalité, l'appel formé contre la décision du Collège des Commissaires Sportifs ne pourra, en aucun cas, avoir un effet suspensif.

6.2.5. Durée

Dans les rallyes nationaux et internationaux, la durée des reconnaissances est limitée à 4 jours (recommandé 2 jours) selon le règlement particulier.

Dans les rallyes régionaux, la durée des reconnaissances est limitée à 2 jours selon le règlement particulier.

L'organisateur aura l'obligation de faire des contrôles.

Sanctions :

- 1^{ère} infraction : 5 minutes et 160 €
- 2^{ème} infraction dans les 12 mois : interdiction de prendre le départ et transmission du dossier à la commission de Discipline FFSA.

6.3. CARNET DE CONTROLE

- 6.3.1.** Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ de la section suivante par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.
- 6.3.2.** Le carnet de contrôle devra être disponible à toute demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé.
- 6.3.3.** À moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course.
- 6.3.4.** L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle horaire ou de passage, regroupement ou à l'arrivée, entraînera la mise hors course.
- 6.3.5.** Les fiches des épreuves spéciales font partie intégrante du carnet de contrôle et sont soumises aux pénalités prévues ci-dessus.
- 6.3.6.** La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.
- 6.3.7** Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.
- 6.3.8.** Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.
- 6.3.9.** Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage et d'autre part sur les documents officiels du rallye fera l'objet d'une enquête des Commissaires Sportifs qui jugeront en dernier ressort.

6.4. CIRCULATION

- 6.4.1.** Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation en France. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :
- 1^{ère} infraction : une pénalité en espèces de 160 € (80 € en régional).
 - 2^{ème} infraction : une pénalité en temps de 5 mn (1 mn en régional).
 - 3^{ème} infraction : mise hors course.
- 6.4.2.** Un carnet de contrôle des infractions sera remis à chaque équipage. Ce carnet devra obligatoirement être restitué en fin de rallye avec le carnet de bord sous peine de mise hors course de l'équipage.
- 6.4.3.** Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues au règlement particulier du rallye, sous réserve que :

- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement ;
- les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés ;
- les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

- 6.4.4.** Il est interdit, sous peine de mise hors course, de remorquer, se faire remorquer, transporter, se faire transporter, pousser, se faire pousser, si ce n'est pour ramener une voiture sur la route ou pour libérer la route.
- 6.4.5.** Il est de même interdit à tout équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :
- de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou les empêcher de dépasser.
 - de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. **DEPART**

- 7.1.1.** L'équipage peut entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant son heure de départ.
- 7.1.2.** L'heure idéale de départ figurera sur le carnet de contrôle de chaque équipage.
- 7.1.3.** Tout arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une étape ou secteur de liaison, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant au départ du rallye ou d'une étape avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.
- 7.1.4.** Les équipages ayant 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'une étape ou d'une section s'ils se présentent dans ce délai de 15 minutes, l'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle. L'intervalle prévu entre les équipages doit être respecté.
- 7.1.5.** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans l'ordre du parcours.
- 7.1.6.** Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.
- 7.1.7.** Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle de l'horloge parlante française (téléphone 36 99).
- 7.1.8.** Tous les équipages recevront un road book (facultatif en régional et en national), décrivant en détail l'itinéraire à suivre, obligatoire, sous peine de mise hors course. Le road book devra comporter, chronologiquement, l'intégralité du rallye (y compris le tour de reconnaissance pour les rallyes terre).
La date de distribution de ce road book figure dans le règlement particulier de chaque rallye. Dans les rallyes terre, le road book (spéciales et liaisons) devra être disponible une heure avant l'heure idéale de départ du concurrent à chaque étape. Une information "assistance" devra également être disponible lors des vérifications administratives. Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.

7.1.9. Voitures d'encadrement

Les règles et l'ordre de passage des voitures d'encadrement sont définis comme suit :

	Voiture Tricolore*	Voiture(s) des Autorités	Voiture Info Public*	Observateur*	"000"	"00"	"0"	Voitures concurrents	Voiture balai*
Missions	fermeture de route	autorisation E.S.	prévention et info public	notation rallye	Sécurité	Sécurité	Sécurité		Info public
Nombre maxi d'occupants	2	selon convenance	2	2	2	2	2		2
Interlocuteur	DC	PC	DC	PC.	DC.	DC.	DC.		DC
Equipements particuliers	LPC		sonorisation public	LPC	LPC.	LPC.	LPC		LPC
Voiture chronométrée	non	non	non	non	non	non	non	oui	non
Timing recommandé, définition faite par le DC qui l'adaptera notamment pour le Régional.	H - 60 '	H - 57'	H - 50'	H - 45'	H - 30	H - 20	H - 10	H à (H + x)	(H+ x) + 2'
CFR									
Nombre	1	1	2	1	1***	1	1		1
CFR Terre									
Nombre	1	1	2**	1	1	1	1		1
Rallyes nationaux									
Nombre	1	1	2**	1	1	1	1		1
Rallyes régionaux****									
Nombre	1	1	2**	1	1	1	1		1

Voitures d'encadrement

DC Directeur de Course

LPC Liaison PC

* Les véhicules porteront les 2 panneaux de portière réglementaires fournis par l'organisateur avec la mention de leur fonction.

** Sous réserve de leur mise en œuvre par l'organisateur

*** D'autres véhicules "000" pourront être insérés, après accord de la FFSA

**** En régional, le timing sera défini par la Direction de Course

Nota 1 : Les voitures d'encadrement devront porter des panneaux de portière conformes à ceux du rallye concerné sur les deux portes avant, mentionnant leur fonction. La voiture balai devra porter des panneaux de mêmes dimensions sur lesquels figurera un drapeau à damiers.

Nota 2 : Les pilotes ou copilotes de la voiture 0 doivent avoir une grande expérience des rallyes et devront fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Les voitures 0 et 00 pourront être en configuration "course". Dans ce cas, les équipages devront être équipés de combinaisons et casques.

Nota 3 : Les conducteurs et passagers des voitures encadrement devront être titulaires d'une licence délivrée par la FFSA (pratiquant ou encadrement). Les conducteurs et passagers des voitures 0 et 00, dès lors que ces dernières sont en configuration "course", devront être titulaires d'une licence pratiquant.

7.1.10. Voitures V.I.P.

Les règles applicables aux voitures VIP éventuellement mises en place par l'organisateur sont définies comme suit :

	Voitures VIP
Position	Entre la voiture observateur et la 000
Nombre maxi d'occupants	2
Interlocuteur	DC
Equipements particuliers	Liaison PC
Voiture chronométrée	Non
Timing recommandé, définition faite par la DC	H – 40'
CFR	
Nombre	4*
CFR TERRE	
Nombre	2*
RALLYES NATIONAUX	
Nombre	2*
RALLYES REGIONAUX	
Nombre	2*
* : nombre maximum utilisable	

Nota : L'organisateur devra faire le nécessaire pour que les conducteurs et passagers des voitures VIP soient assurés.

- 7.1.11. Un briefing du Directeur de Course à l'attention des conducteurs de toutes les voitures officielles mises à sa disposition (voitures ouvrees ou balai) est conseillé.

7.2. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES.

- 7.2.1. Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.
- 7.2.2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs d'assistance).
- 7.2.3. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "parc fermé".
- 7.2.4. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.
- 7.2.5. Il est strictement interdit, sous peine d'exclusion :
- 7.2.5.1. De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
- 7.2.5.2. De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.
- 7.2.6. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
- 7.2.7. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

- 7.2.8.** Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.
- 7.2.9.** Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors course.
- 7.2.10.** Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 7.2.11.** Les signes distinctifs des commissaires de route et du chef de poste figurent dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 7.2.12.** Les organisateurs pourront prévoir, à l'arrivée du rallye, le reclassement des premiers du classement général, afin que ces derniers se présentent dans l'ordre du classement au podium d'arrivée.
- 7.3. CONTROLES DE PASSAGE (CP) - CONTROLES HORAIRES (CH) - MISE HORS COURSE.**
- 7.3.1. Contrôles de passage**
A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser le carnet de bord, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.
- 7.3.2. Contrôles horaires**
À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.
- 7.3.3.** La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
- 7.3.4.** Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.
- 7.3.5.** Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.
- 7.3.6.** L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur.
- 7.3.7.** Celui-ci inscrit alors sur ce carnet soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.
- 7.3.8.** L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.
- 7.3.9.** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
- 7.3.10.** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.
- 7.3.11.** Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée à raison de :
 - pour retard : 10 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 5 secondes par minute pour les épreuves régionales ;
 - pour avance : 60 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 30 secondes pour les épreuves régionales.
- 7.3.12.** Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du Directeur de Course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale.
- 7.3.13.** Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

7.3.14. Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis au Directeur de Course.

7.3.15. Heure de départ des contrôles

7.3.15.1. Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constituée à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

7.3.15.2. Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale la procédure suivante sera appliquée :

- Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :
 - panneau avertisseur jaune (début de zone),
 - après 25 mètres environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires),
 - à une distance de 50 à 200 mètres, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
 - enfin, 50 mètres plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.
- Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes, pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. De plus en cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.
- Après son pointage au CH, l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Puis, il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire (voir Art. 7.5.4.).
- Si, en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

7.3.16. Mise hors course

7.3.16.1. Tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires ou un retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque section et/ou étape du rallye ou encore un retard total de plus de 30 minutes entraînera la mise hors course de l'équipage.

7.3.16.2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant la mise hors course. Les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant la mise hors course.

Exemple :

- **Secteur de liaison A :**
 - départ 12 h 00 mn temps idéal 1 h 00 mn
 - pointage 13 h 10 mn pénalisation pour retard : 10 mn
 - retard comptant pour la mise hors course : 10 mn
- **Secteur de liaison B :**
 - départ 13 h 10 mn temps idéal 1 h 30 mn
 - pointage 14 h 20 mn pénalisation pour avance : 20 mn
 - retard comptant pour la mise hors course : 10 mn (pas d'aggravation)
- **Secteur de liaison C :**
 - départ 14 h 20 mn temps idéal 2 h 00 mn
 - pointage 16 h 30 mn nouvelle pénalisation pour retard : 10 mn
 - retard comptant pour la mise hors course : 10 mn supplémentaires

▪ **Total secteurs de liaison A + B+C :**

- Pénalisation totale (pour retard et avance) : 10 mn + 20 mn + 10 mn = 40 mn
- Retard total comptant pour la mise hors course : 10 mn + 00 mn + 10 mn = 20 mn

7.3.16.3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les équipages en seront informés aussitôt que possible.

7.3.16.4. La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

7.4. CONTROLE DE REGROUPEMENT

7.4.1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle (art. 7.2. et art. 7.6.).

7.4.2. Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.

Exemple : 120 voitures au départ du rallye

- 1er regroupement de 4 h
 - heure de départ du regroupement : 12 h 01 mn
 - heure idéale d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement : 08 h 01 mn
 - heure idéale d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement : 10 h 00 mn
 - heure réelle d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement : 08 h 45 mn
 - heure réelle d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement : 11 h 50 mn
- 60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye.**
- heure de départ de la voiture n° 1 : 12 h 01 mn
- heure de départ de la voiture n° 120 : 13 h 00 mn
- Les arrêts seront donc respectivement :**
- - pour la voiture n° 1 : 03 h 16 mn
- - pour la voiture n° 120 : 01 h 10 mn

7.4.3. À leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire du poste leur carnet de contrôle et éventuellement leurs fiches d'épreuves spéciales. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (Art. 7.6.), l'ordre de départ restant celui de l'arrivée. Ils devront alors obligatoirement couper le moteur. Les organisateurs peuvent distribuer un nouveau carnet de contrôle soit à l'entrée, soit à la sortie du parc fermé.

7.4.4. Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée à ce regroupement. Sinon, les voitures repartent suivant leur ordre d'arrivée. En aucun cas, il ne sera permis de prendre en considération uniquement les temps réalisés pendant les épreuves spéciales, mais seulement le classement établi avec les pénalisations routières.

7.5. EPREUVES SPECIALES (ES)

7.5.1. Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif. Le chronométrage pourra être effectué à la seconde ou au dixième de seconde.

Dans tous les rallyes, quel que soit le kilométrage de spéciales retenu pour le classement, la totalité des points sera attribuée.

7.5.2. Au cours de ces épreuves spéciales, sous peine de mise hors course, le port d'un casque et d'une combinaison ignifugée homologuée est obligatoire pour les membres de l'équipage. Le port de gants ignifugés homologués est obligatoire pour le pilote.

7.5.3. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves spéciales, sous peine de mise hors course.

7.5.4. Le départ sera donné arrêté, le moteur étant obligatoirement en marche sur la ligne de départ. Un équipage ne pouvant présenter sa voiture avec le moteur en marche sera mis hors course avec effet immédiat.

Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.

L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le contrôleur au départ.

7.5.5. Les départs des épreuves spéciales seront donnés comme suit :

7.5.5.1. Lorsque la voiture avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste recopiera sur la fiche de l'épreuve l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minutes). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une.

7.5.5.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.

Dans le cas d'un départ donné à l'aide d'un moyen automatique (feu, etc.), à environ 1 mètre après la ligne de départ sera placée une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à déceler tout éventuel départ anticipé.

Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés à la minute pour le secteur de liaison et pour le temps de l'épreuve spéciale.

7.5.6. Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne pourra être retardé par le commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.

7.5.7. En cas de retard de la part de l'équipage, le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.

7.5.8. Un faux départ et, notamment, un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de 10 secondes à la 1ère infraction et de 1 mn à la 2e infraction. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par les Commissaires Sportifs et, particulièrement, en cas de récidive.

7.5.9. L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine de mise hors course. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen de chronomètre avec imprimante obligatoirement. Cet appareil étant doublé par un chronomètre à imprimante facultative.

7.5.10. A une distance de 100 à 300 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et 1/10^{ème} éventuellement). Même dans le cas d'un chronométrage à la cellule ou moyen automatique, l'indication au point "STOP" du temps effectué pourra être à la seconde. Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la fiche de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant.

7.5.11. Si, par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

7.5.11.1. Pour le départ : mise hors course.

7.5.11.2. Pour l'arrivée (Point Stop) : pénalisation de 5 mn.

7.5.12. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes, (éventuellement) dixièmes de seconde seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc.) exprimées en temps.

7.5.13. Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Toute infraction sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs qui prononceront automatiquement la mise hors course du concurrent fautif.

7.5.14. Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

7.5.15. Tout équipage refusant de partir au départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui ont été attribués, se verra infliger par le Collège des Commissaires Sportifs une pénalisation minimale de 10 mn pouvant aller jusqu'à la mise hors course sur demande du Directeur de Course, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

7.5.16. Interruption d'une épreuve spéciale

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera momentanément ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra, s'il le juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve spéciale après rétablissement des conditions normales de course et de sécurité.

Un classement de l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant, à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption, un temps forfaitaire.

Ce temps forfaitaire pourra être calculé comme ci-après :

- Un classement général partiel provisoire, hors pénalisations routières, sera établi à l'issue de la spéciale précédente, les écarts séparant les concurrents du premier classé seront traduits en pourcentage.
Le temps forfaitaire attribué aux concurrents dans l'épreuve interrompue sera égal au temps du premier concurrent augmenté de l'écart (en pourcentage).
Dans le cas où ce type d'incident se produirait dans la première spéciale, c'est le classement de la 1^{ère} section, hors première spéciale qu'il faudrait considérer.
Les Commissaires Sportifs peuvent prendre en considération le nombre d'ES qu'ils jugeront nécessaire.
- Etre le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course, même si un seul équipage a effectué l'épreuve spéciale dans des conditions de course normales.
Dans le cas où les Commissaires Sportifs considéreraient comme anormal, à l'évidence, le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils pourront choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semblera le plus convenable.

L'application ou non de l'une ou l'autre de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption.

Tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres équipages.

7.5.17. Sécurité des concurrents

7.5.17.1. Chaque voiture concurrente doit transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course de son abandon. La non observation de ces règles entraînera pour l'équipage une pénalité financière qui sera à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.5.17.2. Une "croix rouge" et un signe "OK" vert devront être distribués séparément aux équipages qui devront impérativement, pour des raisons de sécurité, les placer à portée de main.
En cas de panne ou d'accident dont les conséquences n'entraînent pas une intervention médicale immédiate, le signe OK vert doit être clairement montré aux trois voitures RuivLntes minimum, ainsi qu'à tout hélicoptère tentant de prêter assisLCLNce. DCLNs le cas contraire, c'est la « croix rouge » -RuL devra être présentée.

7.5.17.3. Les dépanneuses de l'organisation peuvent être missionnées par le Directeur de Course dans le seul but de libérer la route si nécessaire.

7.5.18. Lignes directrices – Sécurité rallyes

7.5.18.1. Zones public

▪ Localisation des zones public

Ces zones seront localisées conformément aux articles 15 et 19 de l'arrêté du 3 novembre 1976 porLCLnt réglementation technique des compétitions automobiles et des compétitions à 2 roues et tricycles à moteur. Ces zones seront mentionnées dLns le dossier déposé à la Préfecture et soumis à l'exLmen de la Commission DéparLCementale compétente.

▪ Signalisation des zones public

Les zones destinées aux spectateurs seront matérialisées par l'organisateur technique, avec l'aide des pouvoirs publics.

Ces zones seront reconnaissables à leur délimitation constituée d'un grillage plastique ou tout dispositif similaire. Leur Lménagement est à la discrétion de l'organisateur technique.

7.5.18.2. Autres zones

Les spectateurs devront être informés par l'organisateur technique de ce qu'ils assument seuls la responsabilité de leur présence en dehors des zones destinées aux spectateurs par la mise en place de panneaux ou tout autre moyen.

Des zones interdites au public pourront être définies et matérialisées par l'organisateur technique, avec l'aide des pouvoirs publics.

Ces zones seront reconnaissables à leur délimitation par de la rubalise ou par tout autre moyen adapté au terrain. En outre, ces zones seront signalisées par des panneaux d'interdiction. Les barrières métalliques et autres dispositifs lourds et non solidaires sont à éviter, ceux-ci pouvant constituer un danger en cas de collision d'une voiture.

7.5.18.3. Officiels et personnels

Les personnes en fonction sur le parcours d'une épreuve spéciale, y compris les journalistes et photographes accrédités, devront porter une chasuble ou être reconnaissables par un signe distinctif. Ce dispositif permettra de faciliter la tâche aux pouvoirs publics pour faire respecter l'interdiction de présence du public.

7.5.18.4. Attestation de conformité

Il est recommandé à l'organisateur technique de faire la demande auprès du représentant de la Commission Départementale ou du Directeur du Service d'Ordre de l'attestation (ou copie) établissant que l'ensemble des dispositions imposées par l'arrêté préfectoral est respecté.

7.6. PARC FERME

7.6.1. Conditions générales : pendant le régime de parc fermé, il est interdit, sous peine de mise hors course, de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Dans les parcs fermés, la pose de housses ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.

7.6.2. Les voitures sont en régime de parc fermé :

7.6.2.1. Dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.

7.6.2.2. Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.

7.6.2.3. Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et à la prononciation de l'ouverture du parc par le Directeur de Course.

7.6.3. Le parc fermé est interdit à toute personne, sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

7.6.4. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne durerait pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.

7.6.5. Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure (sous le contrôle d'un commissaire) qui ne pourra ensuite être embarquée dans la voiture.

7.6.6. Lorsque les commissaires techniques de l'épreuve constateront qu'une voiture semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.

7.6.6.1. Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison (1 minute = 1 minute de pénalisation). Elles seront donc prises en considération pour le calcul de la mise hors course. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de la mise hors course qui serait alors prononcée.

7.6.6.2. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci recevra éventuellement une nouvelle heure de départ.

- 7.6.7. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle du commissaire compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape :
- 7.6.7.1. De changer, par les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé.
- 7.6.7.2. De faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.
- 7.6.7.3. Si pour le remplacement du pare-brise, un redressement succinct des parties de carrosserie et/ou d'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'art. 7.6.6.1 sera d'application.
- 7.6.8. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues aux art. 7.6.6.1. et 7.6.6.2.
- 7.6.9. Après avoir garé sa voiture, l'équipage devra obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.
- 7.6.10. Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine de mise hors course.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPELS

- 8.1. Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International (Art. 171 et suivants du Code Sportif International).
- 8.2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course ou au Chargé des Relations avec les Concurrents, accompagnée d'une somme de **620 €**, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.
- 8.3. Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux Articles 180 et suivants du Code Sportif International (caution de **2800 €**).

ARTICLE 9. CLASSEMENT

- 9.1. Les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes.
Le classement final sera établi par addition des temps réalisés dans les épreuves spéciales avec les pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et avec toute autre pénalisation, exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe seront établis de la même façon.
- 9.2. En cas d'ex æquo, sera proclamé vainqueur celui qui aura réalisé le meilleur temps lors de la 1ère épreuve spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les ex æquo, les temps des 2e, 3e, 4e épreuves spéciales, seraient alors pris en considération. Cette règle de départage peut être appliquée à chaque moment du rallye.
- 9.3. Les résultats du rallye seront affichés conformément au programme de chaque rallye, et au plus tard 30 minutes après l'entrée en parc fermé du dernier concurrent.
- 9.4. Le classement final est provisoire à la fin du rallye. Il devient définitif 30 minutes après l'affichage des résultats et approbation par les Commissaires Sportifs.
- 9.5. A la fin des étapes, des classements partiels provisoires **seront** publiés conformément au programme de chaque rallye.
- 9.6. Dans tous les rallyes, les classements féminins sont réservés exclusivement aux équipages totalement féminins.
- 9.7. Il est interdit de regrouper des groupes et des classes pour l'établissement des classements.

ARTICLE 10. PRIX - COUPES

Voir règlement particulier de chaque rallye. En cas de distribution de prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

10.1. REMISE DES PRIX

Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les équipages classés qui n'y participeraient pas au complet, perdront le bénéfice de leur prix.

CARNET D'ITINERAIRE

OBLIGATIONS

- Sens de lecture de haut en bas
- La reliure sera faite à l'aide d'une spirale plastique ou métallique permettant une ouverture sur 360° ou résistant à de nombreuses manipulations.
- Au début du carnet d'itinéraire devra figurer une page comprenant l'explication des signes utilisés : ce lexique sera au moins bilingue.
- Un repère pour étalonner le compteur kilométrique devra être indiqué.
- En haut ou en bas de chaque page faire figurer le numéro du secteur (secteur étant compris entre 2 CH), le temps imparti, le kilométrage et éventuellement les contrôles de passage.
- Chaque page sera numérotée, la numérotation sera progressive dans un même volume.
- Chaque information sera numérotée et séparée de la suivante par un trait horizontal (la numérotation sera remise à 0 à chaque CH).
- Les informations rapprochées (distance inférieure à 200 mètres) ne comporteront pas de séparation entre elles.
- Toute information ne pouvant pas être visualisée sur la route figurera entre parenthèses.
- Pour chaque CH, départ et arrivée d'épreuve spéciale, contrôle de passage, reproduire les signes standardisés et indiquer avec précision la localisation de ces contrôles.
- Les signaux reproduits devront avoir leur emplacement repéré sur le dessin de la route.
- Les principaux panneaux de changement de direction qui existent sur la route devront être encadrés avec, s'il y a un changement de direction, la flèche située dans le sens réel.
- La localisation des différents contrôles devra être indiquée avec précision.
- Chaque secteur commencera sur une nouvelle page.
- Les épreuves spéciales devront ressortir sur le reste du texte (par exemple avec un encadrement ou l'utilisation d'une couleur différente).
- Sur chaque dessin, le point d'origine du dessin sera toujours situé en bas.
- Les panneaux d'indication reproduits qui ne correspondent pas à la route à suivre mais qui servent de repères, devront être barrés.
- Les endroits demandant une attention particulière devront être signalés par 1, 2 ou 3 points d'exclamation.
- La présentation de chaque page devra être suffisamment dégagée pour que les concurrents puissent y insérer leurs propres remarques.
- Un maximum de 6 dessins par page est autorisé.
- Les indications devront être lisibles (en tenant compte qu'elles doivent être lues la nuit dans une voiture qui bouge).
- Dans le road-book, les points sécurité devront être signalés par le signe suivant : une flèche en forme de Z à l'envers dans un cercle.
- Chaque carnet d'itinéraire doit contenir, de préférence au dos de la couverture, une croix rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert.

SUGGESTIONS

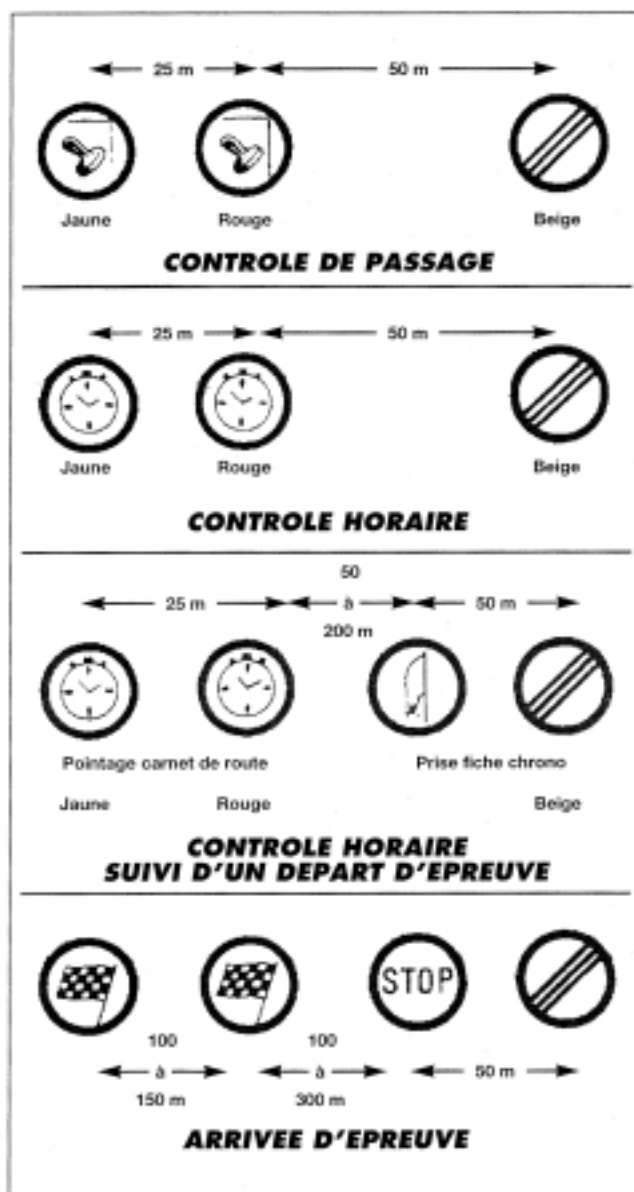
- Indiquer la moyenne des étapes de liaison.
- Indiquer, pour les épreuves spéciales, le meilleur temps réalisé lors de l'édition précédente du rallye.
- Faire figurer des points de repère bien discernables (panneau d'entrée de village par exemple).
- Signaler les changements de revêtement (de goudron à terre, de terre à goudron), par un double trait de la ligne verticale centrale.

**TOUS LES POINTS QUI NE SONT PAS ABORDES
SONT LAISSES LIBRES A L'ORGANISATEUR.**

12 ^{te} Edição 1998 (CONDIÇÕES DE REGIM)				
Distância (km)		Velocidade (km/h)	Tempo (min)	Ponto
Início (km)		Final (km)	Tempo (min)	Tempo (min)
0 - 100 km		0 - 100 km	0 - 100 km	0 - 100 km
14,20	0,00	14,20	0,00	14
14,70	0,00	14,70	0,00	15
15,07	0,00	15,07	0,00	16
15,01	0,00	15,01	0,00	17
20,35	0,00	20,35	0,00	18

5 th MALLT LYON CHAMBERLAIN'S BOULE					
DES 20 CHS		1 st Stage	2 nd Stage	3 rd Stage	Points 15
CHAMBERLAIN 201, 00 feet		201, 00 feet	200, 00 feet 9 to 10 feet	200, 00 feet 30, 00 feet	
Distances	Directions	Information			Reference
Date	Symbol				Direction
20.26	0.16				0.16
20.79	0.33				0.33
21.00	0.21				0.21

SIGNALISATION DES CONTROLES



ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ RALLYES, RALLYES TOUT-TERRAIN ENDURANCE TOUT-TERRAIN

INTERNATIONAL										NATIONAL - REGIONAL									
GROUPES										N	A	T11214	N	FN	A	FA	F2000 GT DE Série	T1A.11B.12.12F	
Arceau cage <u>obligatoire</u> .										ANNEXE J			ANNEXE J	RP		RP	RP	RP	
Harnais 4 points minimum homologué FIA Norme 8854 / 98.										X							RP en Nat Obtlen Rég	X	
Harnais 6 points minimum homologué FIA Norme 8853 / 98																			
Sièges homologués FIA (voir identification des sièges).																			
Pare brise en verre feuilleté.										X							REC	REC	
Film anti-déflagrant (si vitres en verre trempé).																			
Extincteur 2 kg (poudre ou liste n°6)*.																	X	RP	
Extincteur 1 kg.																		X	
Extincteur AFFF/ habillage/ moteur (simultane) liste n°6 ou n°16*.																			
Coupe circuit.													REC				REC	REC	
Vêtements et gants inflammables (Normes FIA brodées uniquement. Voir identification des combinaisons). L'emploi des gants est facultatif pour le navigateur.										X									
Capote + sous vêtements.										X									
Fixations supplémentaires, 2 par capot.										REC	X								
Casque homologué (Voir identification des casques).																			
Arceau de remorquage AV-AR.																			
Double circuit de freinage.										X								X	
2 rétroviseurs extérieurs.																			
Triangle de sécurité.																			
Mousse d'Arceau.																		RP	
Type de réservoir de carburant.																		X	
Canalisation de carburant.																		RP	
</																			

Légende : X ou Obi : obligatoire ; REC : recommandé ; RP : se reporter à la réglementation particulière propre à ce groupe. *
Pour d'autres produits, voir RP et Annexe "J" (liste n°6)

Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci dessous, il convient de se reporter au texte du règlement qui fait foi.

TERMINOLOGIE

SECTEUR DE LIAISON

Tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

SECTION

Ensemble des secteurs compris entre :

- le départ et le 1^{er} regroupement,
- deux regroupements successifs,
- le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

ETAPE

Chacune des parties du rallye séparée par un arrêt d'au moins 8 heures ou au moins égal à la durée du parcours si celle-ci est inférieure à 7 heures.

NEUTRALISATION

REGLEMENT PARTICULIER RALLYES

Ce règlement particulier complète le règlement standard des rallyes.

La FFSA a établi un règlement standard applicable dans tous les rallyes français exceptés pour les rallyes comptant pour un Championnat FIA. Chaque organisateur établira un règlement particulier pour son rallye. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA et devra mentionner toutes les dispositions supplémentaires que l'organisateur désire imposer.

Les rallyes français sont disputés conformément au Code Sportif International (et ses Annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), au règlement de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) et au règlement particulier de chaque rallye.

Les organisateurs devront utiliser le logo FFSA de leur Championnat respectif. Le logo FIA est interdit sauf pour les rallyes comptant pour un Championnat FIA qui devront utiliser le logo FIA de leur Championnat à l'exclusion de tout autre logo FIA.

PROGRAMME - HORAIRES

Parution du règlement :
Ouverture des engagements :
Clôture des engagements :
Parution du road-book :
Dates et heures des reconnaissances :
Vérification des documents et des voitures :
Heure de mise en place du parc de départ :
1^{ère} réunion des Commissaires Sportifs :
Publication des équipages admis au départ :
Briefing des pilotes prioritaires le : à Lieu :
Départ de :
Publication des résultats partiels :
Arrivée à :
Vérification finale :
Publication des résultats du rallye :
Remise des prix :

ARTICLE 1P. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile organise le en qualité d'organisateur administratif.

Le présent règlement a reçu le permis d'organisation de la FFSA numéro en date du

Comité d'Organisation

Président :
Membres :
Secrétariat du Rallye, Adresse :
Téléphone :
Fax :
Permanence du Rallye :
Lieu, date, horaire :

Organisateur technique

Nom :
Adresse :

1.1P. OFFICIELS

Commissaires Sportifs :
Directeur de Course :
Directeur de Course Adjoint :

Médecin Chef :
 Commissaires Techniques :
 Commissaire Technique A ou B responsable du marquage des pneumatiques :
 Chargés des relations avec les concurrents (CS) :
 Chargés des relations avec la presse :

NB : les Commissaires Sportifs seront au nombre de trois ou cinq dans tous les rallyes.

1.2P. **ELIGIBILITE**

Le Rallye..... compte pour

1.3P. **VERIFICATIONS**

Les équipages engagés recevront, avec leur accusé de réception d'engagement, une convocation pour les vérifications administratives qui auront lieu le :
 de h à 0.....0 h à :
 Les vérifications techniques auront lieu le de h à h à :
 Les vérifications finales seront effectuées :
 Adresse :
 Prix de la main d'œuvre /

ARTICLE 2P. ASSURANCES

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. **DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS**

3.1.5P. Toute personne qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye (cachet de la poste faisant foi) la demande d'engagement ci-jointe, dûment complétée, avant le

3.1.10P. Le nombre des engagés est fixé à voitures maximum.

3.1.11.1P Les droits d'engagement sont fixés :

- avec la publicité facultative des organisateurs : ... €
- sans la publicité facultative des organisateurs : ... €.....(x 2)

3.1.12P. La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.3P. **ASSISTANCE**

Conforme au règlement standard FFSA.

L'assistance sera autorisée

4.3.2.3P. **Limitation de changements de pièces**

Conforme au règlement standard FFSA.

ARTICLE 5P. PUBLICITE

La publicité collective obligatoire et la publicité facultative sont
 ou seront communiquées par un additif au présent règlement particulier.

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1P. **DESCRIPTION**

Le Rallye de représente un parcours de km.

Il est divisé en étapes et sections.

Il comporte.....épreuves spéciales d'une longueur totale de km.

Les épreuves spéciales sont :

L'itinéraire horaire figure dans l'annexe "itinéraire".

6.2P. RECONNAISSANCES

Conforme au règlement standard FFSA.

6.2.6P. Les reconnaissances auront lieu le :

ARTICLE 7 DEROULEMENT DU RALLYE

7.2P. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

7.2.11P. Les signes distinctifs des Commissaires sont :

- Commissaire de route :
- Chef de poste :

ARTICLE 8P. RECLAMATION - APPEL

Conforme au règlement standard FFSA.

ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

Conforme au règlement standard FFSA.

ARTICLE 10P. PRIX

Prix en espèces

Coupes

La remise des prix se déroulera le : à : h.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES

Ce règlement complète ou modifie le Règlement Standard des Rallyes.

Le Championnat de France des Rallyes (**ci-après dénommé CFR**) se disputera en **2006** sur 8 rallyes.

20-22 avril	Lyon Charbonnières	Asa du Rhône
05-07 mai	Alsace Vosges	Asac d'Alsace & du Rhin
09-11 juin	Région Limousin	Asa Limousin Automobile Club
07-09 juillet	Rouergue	Asa Rouergue
07-10 septembre	Mont Blanc	Asac Mont Blanc
06-08 octobre	Touquet Pas de Calais	Asac Nord de la France
03-05 novembre	Créteil des Cévennes	Asa de l'Hérault
23-26 novembre	Var	Asac du Var

Tout rallye du CFR inscrit à la Coupe de France des Rallyes, bénéficiera d'un coefficient 3.

ARTICLE 1. ORGANISATION

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Au moment du retrait des road books, le concurrent se verra remettre par l'organisateur une liste des obligations auxquelles il sera soumis (marquage, horaires de convocation, etc.).

VERIFICATIONS TECHNIQUES

Elles auront lieu la veille ou le jour de départ du rallye.

La présence de l'équipage n'est pas obligatoire dans la mesure où un représentant du concurrent est présent.

COMMISSAIRES TECHNIQUES

Sous réserve du respect de la règle fixant le nombre minimal de Commissaires Techniques et d'aides pour les Vérifications Préliminaires tel que défini à l'article V. D des Prescriptions Générales, ce nombre minimal de Commissaires Techniques et d'aides durant le déroulement du Rallye est défini comme suit :

- **une équipe N° 1 : pesées et contrôle des pneumatiques**
 - le CT Délégué, responsable
 - 1 CT "B" de préférence, (par exemple celui affecté au marquage lors de vérifications préliminaires)
 - 3 assistants (ou CT) également affectés au marquage
- **une équipe N°2 : parc d'assistance, et autres contrôles**
 - 1 CT "A" ou "B"
 - 1 CT, qualification indifférente
- **une équipe N° 3 : ravitaillement :**
 - 1 CT s'il n'y a pas de Commissaire Sportif, juge de fait affecté au ravitaillement
- **une équipe N°4 : rallye VH**
 - 1 CT "A" ou "B" responsable, titulaire de la qualification VH
 - 1 CT, qualification indifférente

Total : au minimum 7 CT et 3 aides s'il n'y a pas de Commissaire Sportif affecté au ravitaillement.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

INSCRIPTIONS

Tout pilote qui désire participer au CFR ou au Classement Promotion doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA, au plus tard 21 jours avant la date du premier rallye dans lequel il souhaite marquer des points.

La demande ne pourra être acceptée qu'après signature du "Protocole Pilote" établi par la FFSA.

Elle devra être accompagnée de la somme de 300 € pour l'inscription au CFR comprenant une éventuelle inscription au Classement Promotion et de 200 € pour l'inscription au seul Classement Promotion.

Les pilotes inscrits au CFR seront engagés en priorité dans les rallyes sous réserve qu'ils adressent leur bulletin d'engagement le lundi précédant la date de clôture des engagements du rallye.

Tout constructeur automobile qui désire participer au CFR "Marques" doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA au plus tard **le 31 janvier 2006**. La demande devra être accompagnée de la somme de 10.000 €.

Le CFR Marque sera organisé sous réserve de l'engagement minima de deux constructeurs.

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à un rallye est fixé à **850 €** maximum.

Les pilotes peuvent participer à un rallye sans obligation d'inscription au CFR ou au Classement Promotion.

3.1.10. La liste des engagés devra être publiée et reçue à la FFSA au plus tard le vendredi de la semaine précédant la semaine du début du rallye.

3.3. ORDRE DE DEPART

▪ pour la 1^{ère} étape

La liste d'ordre de départ sera établie en tenant compte notamment :

- du niveau de performance des équipages (voitures et pilotes),
- de leur statut prioritaire,
- de leur classement dans les Championnats, Trophées et Classements,
- de la date de leur engagement à l'épreuve.

▪ 2^{ème} et 3^{ème} étape

- dans l'ordre du classement provisoire du rallye, pénalités routières comprises, avec possibilité de re-classement des pilotes prioritaires.

Les départs des 10 premières voitures, au minimum, seront donnés de 2 minutes en 2 minutes

3.5. Des numéros de compétition supplémentaires, de 22 cm de haut, de couleur orange, seront fournis par l'organisateur et devront être apposés en haut des vitres latérales arrière. Un troisième numéro de 22 cm également peut être apposé sur le côté droit de la lunette arrière.
Toute absence sera sanctionnée de façon équivalente au défaut de panneaux de portières.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

(Les définitions de textes concernant les points suivants : homologation des WRC, autonomie des voitures en carburant, modalités de distribution du carburant, classification des poids pour les Kit Car A6 seront établis par la Direction de la Réglementation de la FFSA).

4.1. VOITURES AUTORISEES

- Groupe A et FA, y compris WRC, Super 1600 et Kit-Car
- Groupe N et FN
- Groupe F 2000
- GT de Série
- Les voitures des Coupes de Marque admises par la FFSA dans ce Championnat.
- **Super 2000**
- **FRC**

Pour les voitures des pilotes engagés au CFR, chaque concurrent sera tenu de présenter aux vérifications techniques la fiche de définition et spécifiant quelle est la définition technique exacte de la voiture engagée et notamment quelles sont les extensions utilisées sur la voiture pour l'épreuve : VO, VF, ES, VK, et "errata".

Celle-ci sera adressée au concurrent par l'organisateur avec le bulletin d'engagement.

4.1.1. Précisions techniques

4.1.1.1. Voitures du Groupe A à 2 roues motrices et celles du Groupe F 2000

Capteurs de vitesse pour "corralba" ou similaire

L'utilisation de tout système d'aide à la conduite (anti-patinage, anti-blocage de roue, etc.) est interdit.

Afin d'éviter toute possibilité d'utiliser l'information vitesse roue pour toute autre utilisation que celle destinée au copilote, les points suivants doivent être respectés :

- 1 ou 2 capteurs autorisés mais sur une seule des 2 roues arrière,
- L'ensemble des fils connectés directement ou non au(x) connecteur(s) du système de navigation du copilote ("Corralba") ne doit en aucune façon être connecté aux autres faisceaux ou composants électriques de la voiture.
- pas de connexion entre ce faisceau et les autres faisceaux de la voiture,
- La seule connexion "commune" autorisée sera l'alimentation en courant positif qui pourra être faite soit directement à la borne "+" de la batterie, soit à celle du "coupe -batterie".
- L'ensemble de ces fils devra constituer un faisceau indépendant, identifié par sa couleur, et les éventuels "passe-cloison" devront être distincts de ceux utilisés pour les autres faisceaux.
- pas de liaison entre l'ensemble capteur-afficheur copilote, et le système d'acquisition de données, si le véhicule en est équipé.

4.1.1.2. Kit-Cars

Les voitures de la classe A6 possédant à la fois une extension d'homologation "Kit-Car" et une extension d'homologation "Super 1600" ne pourront pas être engagées dans leur version "Kit-Car" si leur date d'homologation est postérieure au 1^{er} janvier 2001.

Toutefois, ces voitures pourront être engagées dans leur version "Kit-Car" s'il s'agit d'une configuration "VK" utilisée en Coupe de Marque.

Les voitures de la classe A6 dont la date d'homologation est antérieure au 1^{er} janvier 2001 et possédant à la fois une extension d'homologation "Kit-Car" et une extension d'homologation "Super 1600" pourront être engagées indifféremment en version "Kit-Car (VK)" ou "Super 1600 (VKS)".

4.1.2. Super 1600

4.1.2.1. Errata

Pour les voitures de la catégorie Super 1600, des pilotes non désignés par les constructeurs, la date d'obligation d'utilisation des errata ne sera pas appliquée.

Toutefois, une fois que l'un de ces errata sera appliqué à la voiture, le retour en arrière ne sera plus possible.

Pour les voitures des pilotes désignés par les constructeurs, la règle FIA sera appliquée en considérant que c'est la même voiture qui est utilisée sur l'ensemble de la saison.

4.1.3. Pneumatiques

4.1.3.1. Pour toutes les voitures

Le panachage (pneus sec à sculptures moulées avec pneus pluie) est interdit.

Le re-taillage de ces pneumatiques est libre.

A l'exception des pneus type pluie, les pneumatiques des voitures des catégories nommées ci-dessous seront soumis à enregistrement et leur nombre sera limité à **14 par rallye**.

- les voitures WRC de la classe A8 équipées de roues de 18",
- les voitures Super 1600 de la classe A6,
- les voitures suralimentées de la classe N4 équipées de roues de 17".

L'enregistrement consistera à relever le numéro figurant sur l'étiquette "code-barre" apposée sur le flanc du pneumatique lors de sa fabrication (avant l'opération de cuisson).

Une seule séance d'enregistrement sera organisée durant les vérifications techniques, et il n'y aura pas de modification ou complément de l'enregistrement.

Si un pneumatique possédait une étiquette "code-barre" sur chacun de ses flancs, il ne sera effectué qu'un seul enregistrement par pneumatique et il ne sera pas permis de retourner les pneumatiques sur les jantes.

Il sera permis d'enregistrer des pneumatiques déjà enregistrés lors d'une épreuve précédente.

Les pneumatiques devront toujours être installés de telle sorte que l'étiquette "code-barre" soit directement visible.

Toutefois la roue de secours pourra être installée dans la voiture sans que l'étiquette "code-barre" soit directement visible.

A tout moment de l'épreuve, le nombre de roue de secours à bord des voitures sera de UN, cette valeur étant à la fois le maximum et le minimum et elle devra être du même type que les roues dont la voiture est équipée.

Les pneumatiques équipés de systèmes anti-crevaisson (ATS ou autres) sont interdits.

Toute infraction à cet article sera considérée comme une non-conformité technique.

4.1.3.2. Pour les voitures des pilotes inscrits au Classement Promotion

Les pilotes inscrits au Classement Promotion devront également soumettre à l'enregistrement les pneumatiques de leurs voitures si celles-ci correspondent aux définitions suivantes :

- **voitures suralimentées de la classe A8 équipées de roues de 18"** (dimensions identiques au WRC).
- **voitures suralimentées de la classe FA8 équipées de roues de 18"** (dimensions identiques au WRC).
- **voitures Kit-Car de la classe A7 équipées de roues de 18"** (dimensions identiques au WRC).
- **voitures Kit-Car de la classe A6 équipées de roues de 17"** (dimensions identiques au Super 1600).
- **voitures de la classe F2-14 équipées de roues de 18"** (dimensions identiques au WRC).
- **voitures de la classe F2-13 équipées de roues de 17"** (dimensions identiques au Super 1600).

4.1.4. Carburant

- **Conforme aux spécifications de l'article 252.9 de l'annexe J.**
- **Toutes les voitures soumises au marquage des pneumatiques (selon les articles 4.1.3.1 et 4.3.1.2) devront posséder :**
 - **un tuyau de prélèvement muni du raccord adapté à la voiture ; celui-ci devra être toujours présent à bord,**
 - **une prise de prélèvement conforme à la Réglementation FIA (Annexe III règlement Rallyes).**
- **Contrôle : après identification cryptée des bidons, les prélèvements seront transmis au laboratoire agréé par la FFSA.**

4.2. POIDS

Pour les voitures appartenant aux classes A/FA 7 et A/FA 6 du Groupe A et les WRC, Super 1600 A7/FA7, Kit-Cars A6/FA6 et Groupe F 2000 des classes F2.13 et F2.14 équipées de moteurs à 4 soupapes par cylindre, une double pesée des voitures sera faite, avec et sans équipage, dans les conditions de l'article 255.4.3, et conformément à la procédure décrite à l'article 4.4 du Règlement Standard des Rallyes en considérant les deux valeurs définies dans le tableau ci-dessous qui doivent être respectées indépendamment l'une de l'autre.

Type de voiture	WRC	Kit-Car A7	F2-14 4 soup./cyl. 2 000 cm ³	Super 1600	Kit-Car A6	F2-13 4 soup./cyl. 1 600 cm ³
		2 000 cm ³	2 000 cm ³	1 600 cm ³	1 600 cm ³	1 600 cm ³
Poids mini avec équipage	1 380 kg	1 150 kg	1 110 kg	1 100 kg	1 070 kg	1 030 kg
Poids mini sans équipage	1 230 kg	1 000 kg	960 kg	950 kg	920 kg	880 kg

En dérogation aux articles 252.2.2 de l'Annexe J, et 33 du Règlement Technique du Groupe F 2000, le ou les lests éventuels embarqués dans les voitures des Groupes "A" et "F 2000" ne seront pas obligatoirement plombés par les Commissaires Techniques.

4.3. ASSISTANCE

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road book de chaque rallye.

Pour les voitures à moteur suralimenté, seuls deux turbo-compresseurs pourront être utilisés au cours de l'épreuve.

Chaque turbo-compresseur devra être marqué par les Commissaires Techniques lors des vérifications préliminaires.

Le changement du moteur et/ou de la culasse est interdit.

Un seul parc d'assistance par étape sera mis en place.

La distance entre deux parcs d'assistance pourra être au maximum de 150 km. Dans le cas où cette distance dépasse 100 km, l'organisateur devra mettre en place une zone de ravitaillement intermédiaire.

L'organisateur sélectionnera, sur le parcours routier, une station service auprès de laquelle les concurrents désignés pourront se ravitailler avec le carburant normalement distribué par cette station-service.

Celle-ci devra obligatoirement être située au moins 80 km après le parc d'assistance précédent.

Seuls les concurrents des classes N4, F2 14 et F2 13 seront autorisés à effectuer un ravitaillement intermédiaire.

Seuls les véhicules possédant une plaque d'assistance seront admis dans les parcs d'assistance.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance gratuite par voiture engagée

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

L'organisateur pourra éventuellement délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire ou supplémentaire, etc...).

La surface attribuée à un concurrent dans un parc d'assistance correspondra aux dimensions suivantes :

- 80 m² pour une voiture ;
- 140 m² pour 2 voitures.

Tous les concurrents engagés au CFR et/ou au Classement Promotion, ainsi que les concurrents inscrits à une Coupe de Marque souhaitant disposer d'une superficie supplémentaire se verront proposer une tarification spécifique.

Mécaniciens : pas de limitation.

En cas d'infraction sur l'interdiction de l'assistance les sanctions suivantes seront appliquées :

- 1^{ère} infraction dans l'année : pénalité minimum de 10 minutes, mise hors course possible,
- récidive dans l'année : mise hors course.

Les mêmes sanctions pourront être appliquées aux autres concurrents, et notamment ceux des Coupes de Marque.

Caméras de télévision

Le prestataire désigné par la FFSA procédera au montage du matériel d'enregistrement d'images de télévision dans les voitures avec l'accord de l'équipe responsable de la voiture et en présence d'un technicien habilité par cette équipe.

Une installation s'effectuera avant le départ du rallye ou dans un parc d'assistance. Pour chaque étape, le choix des voitures dans lesquelles seront installées les caméras appartient au prestataire désigné par la FFSA.

Le poids de cet équipement sera considéré comme faisant partie de celui de la voiture.

Le démontage de cet équipement pourra uniquement être effectué à la fin de chaque étape ou dans un parc d'assistance et dans les mêmes conditions que lors de son installation.

Zone de ravitaillement

Les organisateurs devront prévoir une zone de ravitaillement de préférence à proximité immédiate du parc d'assistance.

Elles seront matériellement délimitées et interdites à toute personne hormis les officiels, les équipages et un seul membre de l'équipe.

Il est recommandé que le temps imparti pour le secteur sur lequel se trouve une zone de ravitaillement soit augmenté de 5 minutes.

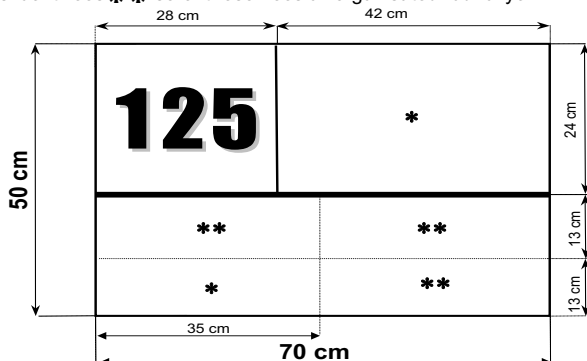
ARTICLE 5. PUBLICITE

Les concurrents participant à un rallye du CFR devront apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur du rallye, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

Les panneaux de portières seront réalisés conformément au dessin ci-dessous :

Les zones identifiées * seront réservées à la FFSA.

Les zones identifiées ** seront réservées à l'organisateur du rallye.



Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

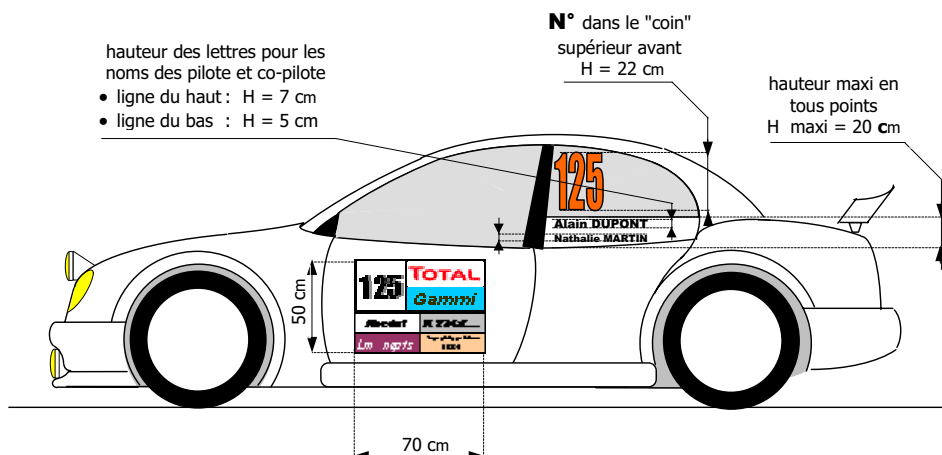
- soit autorisée par la réglementation FFSA et les règlements de la FIA,
- ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
- n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

Il est autorisé :

- de n'apposer sur les vitres latérales arrière (portes et/ou custodes) que les numéros de course fournis par l'organisateur et les noms des pilotes et copilotes conformément au dessin ci-dessous,
- d'apposer la plaque de rallye située à l'arrière sur la lunette arrière ou la vitre du hayon.

En plus des plaques de rallye et des panneaux de portière, l'organisateur délivrera un jeu de 3 numéros adhésifs qui seront à apposer conformément au dessin ci-dessous :

- sur la lunette arrière ou la vitre du hayon, en haut à droite,
- sur chaque vitre latérale arrière (portes ou custodes) en haut et vers l'avant.



6.1. DESCRIPTION

Un rallye comptant pour le CFR comprendra 2 ou 3 étapes, selon le découpage conseillé ci-après :

- le vendredi après midi et le samedi,
- ou le samedi et le dimanche,
- ou le vendredi après midi, le samedi et le dimanche matin.

La longueur d'une épreuve spéciale est libre.

Le kilométrage total d'Epreuves Spéciales est fixé à 220 km plus ou moins 10 %.

Le nombre de passages est limité à 3.

Le nombre d'ES est de 10 minimum.

Un rallye de doublure VHC pourra être organisé.

Il ne pourra pas y avoir de rallye de régularité de doublure.

6.2. RECONNAISSANCES

Les équipages devront fournir deux jeux de photos d'identité (2 du pilote et 2 du copilote) récentes et lisibles ainsi que l'identification formelle de leur voiture de reconnaissance (modèle, couleur, immatriculation) pour obtenir leur fiche de reconnaissance.

Un contrôle de la conformité technique de cette voiture pourra être effectué à tout moment des reconnaissances.

Des contrôles de vitesse pourront également être effectués sur le parcours des épreuves spéciales ou en dehors de celles-ci.

Les reconnaissances seront limitées à trois passages par Epreuve Spéciale.

Elles se dérouleront entre le mercredi **08h00** et le vendredi matin précédant le départ du rallye selon les horaires et modalités autorisés par l'organisateur.

L'organisateur pourra également prévoir des reconnaissances le samedi et le dimanche précédant le rallye.

Les concurrents préciseront leur planning de reconnaissance dès leur inscription au rallye.

Le "panachage" week-end / semaine est interdit.

Pour chaque équipe inscrit au CFR, au Classement Promotion, à une Coupe de Marque et à ceux dont le pilote est prioritaire :

- Il sera remis à chaque équipe au départ du 1^{er} tour de reconnaissance un cahier de prises de notes formellement identifié par l'organisateur.
- Lors des reconnaissances et du Rallye, l'équipage ne pourra détenir à bord et utiliser que le seul cahier original de notes identifié par l'organisateur. Des contrôles de la seule présence et utilisation de ce cahier, à bord de la voiture et sur l'équipage, pourront être effectués à tout moment.
- Toute infraction concernant l'usage de ce cahier sera sanctionnée comme une infraction à la règle des reconnaissances selon l'article **6.2.4.** de la réglementation générale.
- Seules les notes prises au cours des passages de reconnaissances sont autorisées.
- Toutes les notes prises antérieurement sont interdites.

Seuls les deux membres de l'équipage doivent être présents à bord de la voiture de reconnaissance.

Si l'un des deux membres de l'équipage ne pouvait pas participer aux reconnaissances, une demande de dérogation devra être faite auprès de l'organisateur.

La prise d'images vidéo par l'équipage lors des passages de reconnaissance est autorisée. L'organisateur pourra fournir aux équipages un DVD des spéciales lors de la publication de l'itinéraire.

Pour les membres de l'équipe technique du team (team-manager, ingénieur, technicien des pneumatiques, etc.), transportés dans un seul véhicule, il sera permis d'effectuer un seul passage sur le parcours du Rallye, y compris les épreuves spéciales et seulement durant les horaires de reconnaissance.

Chaque équipe devra en faire officiellement la demande auprès de l'organisateur qui identifiera spécifiquement le véhicule.

Cette identification pourra donner lieu à un droit de 160 € perçu par l'organisateur.

Aucun outillage ni pièce de rechange permettant d'intervenir sur les voitures de reconnaissance n'est autorisé à bord de ce véhicule.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1.9. Ouvreurs

Les ouvreurs seront autorisés pour les seuls équipages engagés au Championnat.

Chaque équipe devra en faire officiellement la demande auprès de l'organisateur qui identifiera spécifiquement les véhicules.

Cette identification pourra donner lieu à un droit maximum de 160 € perçu par l'organisateur.

Les ouvreurs seront placés sous l'autorité de la Direction de Course.

7.5 EPREUVES SPECIALES

Le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde.

Le départ devra être donné au moyen d'un système automatique (feux), une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à déceler un éventuel départ anticipé sera installée à 1 mètre maximum après la ligne de départ.

L'arrivée sera jugée à l'aide d'une photocellule.

Les prestataires informatiques établiront un dispositif destiné à ce qu'un départ anticipé puisse être détecté automatiquement et surtout communiqué dans les plus brefs délais à la fois à la Direction de Course mais aussi au concurrent.

7.5.20. Séance d'essai

Une séance d'essai pourra être organisée **au plus tôt le jeudi qui précède le rallye** à la discrétion des organisateurs.

Dans ce cas une participation financière pourra être demandée par l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. CHAMPIONNAT PILOTES

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

au classement général		au classement de chaque classe	
1 ^{er}	10 points	1 ^{er}	10 points
2 ^{eme}	8 points	2 ^{eme}	8 points
3 ^{eme}	6 points	3 ^{eme}	6 points
4 ^{eme}	5 points	4 ^{eme}	5 points
5 ^{eme}	4 points	5 ^{eme}	4 points
6 ^{eme}	3 points	6 ^{eme}	3 points
7 ^{eme}	2 points	7 ^{eme}	2 points
8 ^{eme}	1 point	8 ^{eme}	1 point

Seuls les pilotes inscrits au CFR marqueront des points.

Les points comptabilisés seront ceux correspondant à leur place réelle, inscrits et non inscrits au CFR confondus.

Lorsqu'une classe comporte moins de cinq partants, le nombre de points attribués au classement de celle-ci sera divisé par deux.

Le classement final du CFR "Pilotes" sera établi en retenant, pour chaque pilote inscrit, ses 6 meilleurs résultats.

Le pilote classé premier sera titré Champion de France **des Rallyes**.

9.2. CHAMPIONNAT MARQUES

Les règles de ce Championnat seront définies au plus tard le 31 janvier 2006.

9.3. CLASSEMENT PROMOTION

Dans chaque rallye, sera extrait du classement général final un classement des pilotes inscrits au Classement Promotion.

Seront exclus de ce classement, les pilotes prioritaires FIA, les pilotes désignés "Prioritaires A" par la FFSA, et ceux concourant sur des WRC.

La FFSA pourra désigner prioritaire, pour le CFR ou pour un rallye, tout pilote ne correspondant pas à l'esprit du Classement Promotion. Cette décision sera portée à la connaissance du pilote dès réception de son inscription au Classement Promotion ou à la clôture des engagements à un rallye.

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	8 points
3 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	1 point

Le Classement Promotion final sera établi en tenant compte pour chaque pilote de ses 6 meilleurs résultats.

Un règlement particulier du Classement Promotion précisera les modalités complémentaires en fonction des accords de partenariat établis par la FFSA.

9.4. CLASSEMENT COPILOTES

Les Copilotes des pilotes inscrits au CFR bénéficieront d'une attribution de points selon les mêmes règles que celles définies pour les pilotes à l'art. 9.1

Le classement final Copilotes sera établi en tenant compte pour chaque copilote de ses 6 meilleurs résultats.

9.5. CLASSEMENT FEMININ

Un classement féminin sera extrait du classement final du "Pilotes".

ARTICLE 10. PRIX ET COUPES

REMISE DES PRIX

La remise des prix aura lieu au podium d'arrivée. Les organisateurs pourront organiser une remise des prix supplémentaire.

Les dotations financières minimum par rallye du CFR seront établies de la manière suivante :

▪ Par classe de cylindrée :

- Moins de 5 partants : 1^{er} : montant du droit d'engagement.
- De 5 à 10 partants inclus : 1^{er} : montant du droit d'engagement.
..... 2^{ème} : 50% du montant du droit d'engagement.
- A partir de 11 partants : 1^{er} : montant du droit d'engagement.
..... 2^{ème} : 50% du montant du droit d'engagement.
..... 3^{ème} : 25% du montant du droit d'engagement.

Les concurrents du Classement Promotion ainsi que ceux des Coupes de Marque ne bénéficieront pas des primes prévues à la classe.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TERRE

Ce règlement complète ou modifie le Règlement Standard des Rallyes

Le Championnat de France des Rallyes Terre 2006 se disputera sur 8 rallyes.

31 mars - 02 avril	Auxerrois	Asa de l'Auxerrois
28-29-30 avril	Auvergne	Asac d'Auvergne
19-20-21 mai	Provence	Asa des Alpes
30 juin - 02 juillet	Alpes Dévoluy	Asa des Alpes
21-22-23 juillet	Langres Haute Marne	Asa de Langres
25-26-27 août	Causses	Asa Route d'Argent
29 septembre - 1 ^{er} octobre	Cardabelles	Asa de Saint Affrique
10-11-12 novembre	Vaucluse	Asa Méditerranée

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

INSCRIPTIONS

Tout pilote qui désire participer au Championnat de France des Rallyes Terre doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA, au plus tard 21 jours avant la date du premier rallye dans lequel il souhaite marquer des points.

Cette demande devra être accompagnée de la somme de 200 €.

Les pilotes inscrits au Championnat de France seront engagés en priorité sous réserve qu'ils adressent leur bulletin d'engagement le lundi précédant la date de clôture des engagements du rallye.

Si moins de 10 pilotes étaient inscrits avant le 1^{er} rallye, ce Championnat serait remplacé par une Coupe de France.

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à un rallye est limité à 800 € maximum.

Tous les pilotes admis peuvent participer sans obligation d'inscription à ce Championnat.

3.3. ORDRE DE DEPART

Hors reconnaissances, les départs des 20 premières voitures maximum seront donnés de 2 minutes en 2 minutes. Lors de la première étape, le premier concurrent de chaque Coupe de Marque bénéficiera également d'un écart de 2 minutes.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Sont autorisées les voitures correspondant aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International, et au règlement technique FFSA des groupes A (y compris WRC, FRC, FA, Kit Car et Super 1600), N, FN, F2000.

Sont également autorisées les voitures des Coupes de Marque reconnues par la FFSA.

4.2.1. Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres **pour le tour de reconnaissance** et après la dernière ES du rallye jusqu'à la fin rallye.

Des séances de marquage seront obligatoirement organisées à l'issue du tour de reconnaissance, elles débiteront une heure avant l'entrée en parc du premier concurrent.

Les pneumatiques seront soumis au marquage et leur nombre limité à 12 par rallye pour :

- tous les pilotes prioritaires FIA,
- tous les pilotes prioritaires FFSA (A et B),
- les pilotes prioritaires dans leur ASN,
- **les voitures du groupe A8 et du groupe N4.**

Dans un souci d'équité sportive, tout pilote non prioritaire engagé avec une voiture semblant offrir une qualité de performance élevée pourra être soumis à la règle du marquage des pneumatiques. Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du concurrent au plus tard lors des vérifications techniques.

Le marquage de ces pneumatiques, obligatoire, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture **sous contrôle du Commissaire Technique fédéral**.

Les horaires et lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.

Le démarquage ne sera pas autorisé.

Les pneus équipés de systèmes anti-crevaison (ATS ou autres) sont interdits.

Le retailage est libre.

En cas d'infraction, le concurrent concerné sera mis hors course.

4.2.3. Limitation de changement de pièces

Le remplacement des éléments mécaniques : turbo, boîte de vitesses, boîte de transfert, viscoupleur et pont est interdit pour toutes les voitures.

Le marquage par plombage sera obligatoirement effectué avant le rallye :

- sur tous les organes cités ci-dessus pour les pilotes soumis au marquage des pneumatiques,
- sur les turbos de toutes les voitures qui en sont équipées.

En cas d'infraction le concurrent concerné sera mis hors course.

4.3. ASSISTANCE

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road book de chaque rallye.

Les horaires du rallye seront aménagés (avec regroupements si nécessaire) pour permettre à un seul véhicule de faire tous les points d'assistance à la même voiture avec un déplacement à une moyenne de 30 km/h maxi, par la route la plus courte.

Seuls les véhicules possédant une plaque d'assistance seront admis dans les parcs d'assistance.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance gratuite par voiture engagée.

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

L'organisateur pourra éventuellement délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire ou supplémentaire, etc.).

La surface occupée dans un parc pourra être limitée avec comme valeur minimum :

- pour les concurrents engagés par les constructeurs ou les importateurs : 90 m² pour 1 voiture et 150 m² pour 2 voitures ;
- pour les autres concurrents : 70 m² pour 1 voiture et 130 m² pour 2 voitures.

Mécaniciens : pas de limitation.

En cas d'infraction, le concurrent sera mis hors course.

ARTICLE 5. PUBLICITE

En plus des plaques de rallye et des panneaux de portière, l'organisateur délivrera un jeu de 3 numéros adhésifs (22 cm de haut de couleur orange) qui seront à apposer :

- sur la lunette arrière ou la vitre du hayon en haut et à droite ;
- sur chaque vitre latérale arrière (porte ou custode) en haut et vers l'avant.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

La longueur d'une épreuve spéciale est limitée à 33 km.

Le kilométrage total d'Epreuves Spéciales devra être compris entre 100 et 160 km.

Le nombre de passage est limité à 2 (hors tour de reconnaissance).

6.2. RECONNAISSANCES

La reconnaissance du parcours se fera uniquement dans le cadre d'un tour de reconnaissance faisant partie intégrante du rallye. Pour ce tour de reconnaissance, le découpage des différents secteurs devra correspondre au découpage des tours suivants.

Les pneumatiques sont libres pour le tour de reconnaissance.

Il sera remis à chaque équipage au départ de chaque tour de reconnaissance un cahier de prise de notes formellement identifié par l'organisateur. Ce cahier devra obligatoirement être restitué en fin d'étape avec le carnet de bord sous peine de mise hors course.

Seul ce cahier pourra être utilisé dans les spéciales du rallye, des contrôles de la seule présence et utilisation de ce cahier, à bord de la voiture et sur l'équipage, seront effectués durant le rallye.

Toute infraction sera sanctionnée selon l'article 6.2.4. du Règlement Standard des Rallyes.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.5. EPREUVES SPECIALES

Le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7. CLASSEMENTS PILOTES

Dans chaque rallye sera extrait du classement général un classement des pilotes inscrits au Championnat de France des rallyes Terre.

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

Classement général		Classement par classes	
1 ^{er}	10 points	1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	8 points	2 ^{ème}	8 points
3 ^{ème}	6 points	3 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	5 points	2 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	3 points	6 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	2 points	7 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	1 point	8 ^{ème}	1 point

Le classement final sera établi en tenant compte pour chaque pilote, des résultats des épreuves organisées moins une.

CLASSEMENT COPILOTES

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.

COUPE DE FRANCE DES RALLYES

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise avec le concours de ses Comités Régionaux, la Coupe de France des Rallyes. Seront pris en compte les rallyes nationaux (**1^{ère} et 2^{ème} division**) et régionaux qui en auront fait la demande (exceptés les rallyes terre et les rallyes Tout-Terrain) organisés entre le **3 octobre 2005 et le 24 septembre 2006**.

Les organisateurs devront faire une demande d'inscription auprès de la FFSA.

La Coupe de France sera divisée en trois catégories. Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- **Rallye national 1^{ère} division coefficient 5 ou 4**
Comportant de 100 à 180 Km d'Epreuves Spéciales
- **Rallye national 2^{ème} division coefficient 3**
Comportant de 60 à 150 Km d'Epreuves Spéciales
- **Rallye régional coefficient 2**
Comportant de 20 à 40 Km d'Epreuves Spéciales

Les Rallyes de 1^{ère} division coefficient 5 sont les suivants :

25-26 mars	Eprenay Vins de Champagne	Asac de la Champagne
28-30 avril	Sainte Baume	Asa Marseille
29-30 avril	Lozère	Asa de la Lozère
06-07 mai	Pays de Dieppe	Asa Pays de Dieppe
26-28 mai	Vins Mâcon	Asa Vins Macon Bourgogne Sud
21-23 juillet	Montagne Noire	Asa des Monts d'Autun
02-03 septembre	Cœur de France	Asaco Perche & Val de Loire
08-10 septembre	Béthunois	Asa Artois Littoral II
30 septembre – 1 ^{er} octobre	Ardèche	Asac de l'Ardèche
17-19 novembre	Automne	Asa Sport Automobile Océan

Les Rallyes de 1^{ère} division coefficient 4 sont les suivants :

17-19 mars	Giraglia	Asa Bastiaise
31 mars – 2 avril	Grasse Fleurs & Parfums	Asa de Grasse
31 mars – 1 ^{er} avril	Pays de Gier	Asa de la Loire
07-09 avril	Vallespir	Asac du Roussillon
26-28 mai	Lorraine	Asac Lorrain
09-11 juin	Ain Jura	Asa Esca
26-27 août	Pays Basque	Asa Adour Pyrénées
16-17 septembre	Pays de Saint Yrieix	Asa Saint Martial
29 septembre – 1 ^{er} octobre	Tour de la Réunion	Asa de la Réunion
18-19 novembre	Flandres Hainaut	Aasc Nord de la France

La FFSA se réserve le droit de modifier ces calendriers.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1.1 Concurrents admis

La Coupe de France des Rallyes est ouverte aux pilotes licenciés FFSA.

Les pilotes prioritaires FFSA figurant sur une liste FFSA **en vigueur au jour d'un rallye pourront y participer sans toutefois marquer des points pour la Coupe de France des Rallyes.**

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Dans chaque rallye comptant pour la Coupe de France, il sera établi des classements réservés aux pilotes conduisant des voitures pouvant marquer des points à la Coupe de France.

La remise des prix ne sera pas affectée par cette disposition.

Les points seront attribués selon le tableau ci-dessous :

Classement	Groupe	Classe
1 ^{er}	10 points	15 points
2 ^{ème}	6 points	12 points
3 ^{ème}	4 points	9 points
4 ^{ème}	3 points	7 points
5 ^{ème}	2 points	5 points
6 ^{ème}	1 point	

Les points obtenus seront multipliés par le coefficient affecté au rallye.

Il est interdit de regrouper des groupes ou des classes pour l'établissement des classements.

Les organisateurs devront obligatoirement faire parvenir les résultats de leur rallye à la FFSA, au plus tard le mardi suivant le rallye.

La FFSA établira dans chacun des **19** Comités Régionaux un classement des pilotes en fonction des points obtenus.

Dans le cas d'un changement d'attribution des points dans la réglementation 2007, les points obtenus en fin de saison 2006 dans les rallyes comptant pour la Coupe de France 2007, seront corrigés selon la réglementation 2007.

9.8. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Le classement à la date du **24 septembre 2006** désignera les pilotes qualifiés dans chaque Comité Régional.

En fonction du nombre de pilotes de chaque Comité Régional ayant marqué des points à la Coupe de France 2005, le nombre de pilotes qualifiés par Comité est le suivant :

Nord Picardie	10	
Champagne Ardenne.....	7	
Lorraine Alsace	9	
Bourgogne Franche Comté.....	10	
Rhône Alpes.....	13	
Provence Alpes Cote d'Azur	16	(13+3 bonus)
Languedoc Roussillon.....	10	
Midi Pyrénées	10	
Aquitaine	8	
Poitou Charente	9	
Bretagne Pays de Loire	13	(9+4 Finale 2006)
Normandie.....	10	
Ile de France	7	
Centre	8	
Auvergne.....	9	
Limousin.....	7	
Réunion.....	8	
Corse.....	9	
Nouvelle Calédonie.....	7	

Le Comité Régional ayant remporté la Finale de l'année précédente se verra attribué 3 qualifiés supplémentaires.

Le Comité Régional ayant terminé second à la Finale de l'année précédente se verra attribué 2 qualifiés supplémentaires.

Le Comité Régional ayant terminé troisième à la Finale de l'année précédente se verra attribué 1 qualifié supplémentaire.

Le Comité Régional organisateur de la Finale bénéficiera du nombre de qualifiés équivalent au Comité Régional ayant le plus de qualifiés soit 13 (hors bonus qualifiés supplémentaires).

En cas de désistement d'un pilote qualifié, chaque Comité pourra désigner un remplaçant parmi les suppléants de son Comité dans la limite des 20 premiers classés du Comité.

Le Comité Régional de La Réunion pourra désigner des pilotes non qualifiés dans la mesure où les pilotes qualifiés ne souhaitent pas participer à la finale. Tous ces pilotes devront être résidents à La Réunion et figurer au classement de la Coupe de France du Comité Régional de La Réunion.

Les 2 premiers pilotes classés de chaque ASA d'outre-mer (dans leur Comité de rattachement - exceptées les ASA de La Réunion) seront qualifiés.

Dans la mesure où ces deux pilotes qualifiés ne souhaiteraient pas participer à la finale, les ASA pourront désigner deux pilotes non qualifiés.

Tous ces pilotes devront être résidents outre-mer et figurer au classement de la coupe de France de leur Comité de rattachement

Si aucun jeune de moins de 25 ans au 1^{er} janvier 2006 ne figure parmi les qualifiés d'un Comité Régional, le premier jeune de moins de 25 ans, classé parmi les 50 premiers de ce Comité Régional, pourra participer à la finale.

Si aucune féminine ne figure parmi les qualifiés d'un Comité Régional, la première féminine classée parmi les 50 premiers de ce Comité Régional pourra participer à la finale.

Les éventuels ex æquo seront départagés par le meilleur résultat dans un classement général, puis par le 2^{ème} meilleur résultat dans un classement général s'ils sont encore ex æquo, etc

Dans le cas d'un changement de Comité, les points acquis par un pilote dans le Comité initial seront perdus.

Un pilote, pour être qualifié par son Comité Régional pour la Finale 2006, doit participer (figurer sur la liste des autorisés à prendre le départ) à au moins DEUX épreuves organisées dans son Comité (à l'exception des Comités ayant organisé moins de quatre épreuves).

Tout pilote sanctionné en cours de saison (sanction sportive, technique, reconnaissances, etc...) pourra être exclu de la Finale par le Comité Directeur FFSA.

Chaque Comité Régional fournira à ses qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner, à son Comité, accompagnée d'un chèque de **160 €** représentant le montant des droits d'engagement, avant le **2 octobre 2006**.

Un pilote qualifié à la Finale devra impérativement participer à celle-ci avec une voiture de même classe, même groupe, même nombre de roues motrices que le véhicule utilisé dans au moins trois rallyes où il aura marqué des points, excepté pour les concurrents des Comités Régionaux et ASA outre Mer qui pourront bénéficier d'une dérogation de la FFSA après étude au cas par cas.

Seules les voitures susceptibles de marquer des points pour la finale sont admises à celle-ci, en conséquence les "World Rally Cars" et "French Rally Cars" ne sont pas admises à la Finale de la Coupe de France des Rallyes.

Les demandes d'engagement devront prévoir un emplacement où le pilote indiquera les trois rallyes dans lesquelles il aura marqué des points avec une voiture répondant à ces critères.

Tout pilote qualifié peut participer à la Finale avec le copilote de son choix.

En cas de forfait d'un pilote engagé, seuls les cas de force majeure laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale pourront faire l'objet du remboursement des droits d'engagement, conformément aux Prescriptions Générales.

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DES RALLYES

La Finale de la Coupe de France des Rallyes sera organisée par le Comité Bretagne Pays de Loire les 20-21-22 octobre 2006 à Nantes.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2.1 Pneumatiques

Les pneumatiques des voitures des groupes et des classes A8 – A7 – N4 – N3 – et F2000 **classe 14** sont réglementés selon l'article 4.2.1 du règlement standard des rallyes.

Le nombre de pneus marqués est limité à 8 au maximum.

Dans un souci d'équité sportive, tout pilote engagé avec une voiture semblant offrir une qualité de préparation et de performance élevée pourra être soumis à la règle de limitation des pneumatiques. Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du pilote au plus tard aux vérifications techniques.

Le marquage de ces pneumatiques, obligatoire, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture. Une séance de marquage sera organisée au cours des vérifications techniques.

Le démarquage n'est pas autorisé.

Les pneus équipés de système anti-crevaisson (ATS ou autres) sont interdits.

Les voitures des pilotes soumis à marquage devront être équipées de roues (y compris la ou les deux roues de secours) d'un même type : marquées ou non marquées.

Le retailage des pneus marqués est libre.

En cas d'infraction, le concurrent concerné sera mis hors course.

4.3 ASSISTANCE

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et dans le road book de la finale.

Le changement du moteur et de la culasse est interdit.

Un seul parc d'assistance par étape sera mis en place.

Celui-ci possédera obligatoirement un CH d'entrée et un CH de sortie.

Juste à la suite du CH de sortie, une zone de contrôle des pneumatiques sera mise en place, et au moins trois Commissaires Techniques y seront présents pour vérifier la conformité réglementaire des pneumatiques utilisés (moulés et pluie), roues de secours comprises.

Le temps imparti prévu pour ce secteur inclura une durée supplémentaire de 5 minutes pour réaliser ce contrôle.

Seuls les véhicules possédant une plaque d'assistance seront admis dans les parcs d'assistance.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque d'assistance gratuite par voiture engagée. Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

L'organisateur pourra délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire ou supplémentaire, etc...)

La surface occupée dans un parc d'assistance pourra être limitée avec comme valeur minimum :

- 70 m² pour 1 voiture,
- 130 m² pour 2 voitures.

Mécanicien : pas de limitation.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les concurrents participant à la Finale de la Coupe de France des Rallyes doivent apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur de la finale, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

Les publicités de pare-brise ne sont pas rachetables pour la Finale.

ARTICLE 6. SITE ET INFRASTRUCTURES

6.1 DESCRIPTION

Il y aura un maximum de 4 épreuves spéciales différentes.

- Longueur maximum totale des épreuves spéciales : 120 km,
- Longueur maximum d'une épreuve spéciale : 20 km.

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1.9 Voitures ouvrees

Les ouvrees ne sont pas autorisés.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7 CLASSEMENT FINAL PILOTES

Les points marqués lors des rallyes qualificatifs servent uniquement pour la qualification à la Finale.

Le classement de la Coupe de France des Rallyes sera établi en fonction du classement général de la Finale.

CLASSEMENT COPILOTES

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.

9.8 CHALLENGE DES COMITES REGIONAUX

Le classement sera effectué en retenant les classements des trois premiers pilotes classés de chaque Comité Régional lors de la Finale. Les éventuels ex æquo seront départagés par le classement du 4^{ème} de leur Comité Régional.

ARTICLE 10 PRIX ET COUPES

Une dotation sera attribuée aux lauréats de la Coupe de France des Rallyes Pilotes, répartie comme ci-après :

CLASSEMENT GENERAL DE LA COUPE DE FRANCE :

1 ^{er}	3 000 €	8 ^{ème}	1 000 €
2 ^{ème}	2 600 €	9 ^{ème}	900 €
3 ^{ème}	2 200 €	10 ^{ème}	800 €
4 ^{ème}	1 800 €	du 11 ^{ème} au 15 ^{ème}	500 €
5 ^{ème}	1 600 €	du 16 ^{ème} au 20 ^{ème}	450 €
6 ^{ème}	1 400 €	du 21 ^{ème} au 25 ^{ème}	400 €
7 ^{ème}	1 200 €	du 26 ^{ème} au 30 ^{ème}	350 €

Une coupe récompensera les 30 premiers équipages du classement final de la Coupe de France des Rallyes.

CARACTERISTIQUES

	NATIONAL		REGIONAL
	1ère division Coef 5 et 4	2ème division Coef 3	Coef 2
Durée (Vérifications incluses)	48 heures maximum		36 heures maximum
Longueur totale du parcours	Libre		200 km maximum
Longueur totale des ES	de 100 à 180 km	De 60 à 150 km	de 20 à 40 km
Longueur maximum d'une ES	25 km		8 km
Passages Spéciales	4 maximum		
Droits d'engagement maximum (avec publicité organisateur)	570 €	480 €	220 €
Reconnaisances	4 jours maximum		2 jours maximum

REGLES SPECIFIQUES RALLYES VHC

Un rallye VHC (Véhicules Historiques de Compétition) reprend l'ensemble de la réglementation de la discipline moderne, complétée par le présent règlement, **seule la réglementation technique diffère.**

REGLEMENT

Tout organisateur doit utiliser pour le règlement particulier de son épreuve FFSA, le règlement particulier de la discipline, tel qu'existant dans France Auto.

Il ne peut y avoir de rallye VHC en doublure d'un rallye régional.

REGLEMENTATION TECHNIQUE

La réglementation technique est contenue dans l'Annexe K du Code sportif de la FIA et figure dans le France Auto Réglementation Technique 2006.

L'Annexe K complète (voitures éligibles, préparation, sécurité, publicité), particulière aux Véhicules Historiques de Compétition, est disponible sur le site www.ffsa.org.

La fiche d'identité **FIA ou PTH** est obligatoire pour prendre part à un rallye VHC.

En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, toute voiture devant être strictement conforme à sa fiche d'identité. Une non conformité lors des contrôles d'un rallye entraînera le rejet de la voiture, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe.

La FFSA reste propriétaire de la fiche d'identité ou PTH qui doit obligatoirement être signée par le concurrent. Tout changement de propriétaire doit être indiqué.

Le passeport technique fédéral est obligatoire pour toute voiture appartenant à un licencié FFSA.

Les vérifications techniques doivent être faites par un Commissaire Technique validé VHC par la FFSA.

VOITURES AUTORISEES

Sont autorisées les voitures à définition routière, de l'Annexe K en vigueur, homologuées FIA/FFSA, pour les période E, F, G1, G2, H1.

Les catégories sont les suivantes :

- Tourisme de série (T)
- Tourisme de Compétition (CT)
- Grand Tourisme (GT)
- Grand Tourisme de Compétition (GTS)
- Grand Tourisme Prototype (GTP)
- Tourisme spéciale Groupe 5
- Course biplace (TSRC) immatriculée

Les voitures de la période **H2 et I** possédant une fiche FIA sont autorisées, mais doivent obligatoirement faire l'objet d'un classement spécifique et séparé du classement des autres périodes.

Les voitures homologuées Groupe 5 et 6, GTP, Sport Prototype et course biplace de la période I ne sont pas autorisées.

DEFINITION DES PERIODES DE L'ANNEXE K

Période A	avant 1905	période B	1905 à 1918	période C	1919 à 1930
Période D	1931 à 1946	période E	1947 à 1961	période F	1962 à 1965
Période G1	1966 à 1969	période G2	1970 à 1971	période H1	1972 à 1975
Période H2	1976	période I	1977 à 1981		

Conforme au règlement particulier.

CLASSEMENTS

Pour les classements et pour les périodes E à H1, il est nécessaire d'utiliser les regroupements des périodes/classes suivants :

Catégorie 1 : voitures conformes à la législation routière homologuées entre le 1/1/1947 et le 31/12/1957 et voitures T et GT homologuées entre le 1/1/1958 et le 31/12/1969.

- A1 jusqu'à 1000cm3 (avant le 31/12/1961)
- A2 de 1001 cm3 jusqu'à 1600cm3 (avant le 31/12/1961)
- A3 plus de 1601 cm3 (avant le 31/12/1961)

Voitures T et GT, homologuées entre le 1/1/1958 et le 31/12/1969

- B1 jusqu'à 1150 cm3
- B2 de 1151 à 1300 cm3
- B3 de 1301 à 1600 cm3
- B4 de 1601 à 2000 cm3
- B5 plus de 2000 cm3

Catégorie 1S: voitures TC, GTS et GTP conformes à la législation routière homologuées entre le 1/1/1958 et le 31/12/1969.

- B1S jusqu'à 1150 cm3 (voitures TC, GTS et GTP, après le 31/12/1961)
- B2S de 1151 à 1300 cm3 (voitures TC, GTS et GTP, après le 31/12/1961)
- B3S de 1301 à 1600 cm3 (voitures TC, GTS et GTP, après le 31/12/1961)
- B4S de 1601 à 2000 cm3 (voitures TC, GTS et GTP, après le 31/12/1961)
- B5S plus de 2000 (voitures TC, GTS et GTP, après le 31/12/1961)

Catégorie 2 : voitures T et GT conformes à la législation routière construites entre le 1/1/1970 et le 31/12/1975.

Voitures T et GT

- C1 jusqu'à 1300 cm3
- C2 de 1301 à 1600 cm3
- C3 de 1601 à 2000 cm3
- C4 de 2001 à 2500 cm3
- C5 plus de 2500 cm3

Catégorie 2S: voitures TC, GTS, GTP, Gr5 et TSRC conformes à la législation routière homologuées entre le 1/1/1970 et le 31/12/1975.

- C1S jusqu'à 1300 cm3
- C2S de 1301 à 1600 cm3
- C3S de 1601 à 2000 cm3
- C4S de 2001 à 2500 cm3
- C5S plus de 2500 cm3

Pour les voitures des périodes H2 et I, il est nécessaire d'établir un classement spécifique et d'utiliser les regroupements des périodes / classes suivants :

Catégorie 3 : voitures conformes à la législation routière homologuées entre le 1/1/1976 et le 31/12/1981.

Voitures T et GT

- D1 jusqu'à 1300 cm3
- D2 de 1301 à 1600 cm3
- D3 de 1601 à 2000 cm3
- D4 plus de 2000 cm3

Voitures TC, GTS

D1S	jusqu'à 1300 cm ³
D2S	de 1301 à 1600 cm ³
D3S	de 1601 à 2000 cm ³
D4S	plus de 2000 cm ³

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC

Le Championnat de France des Rallyes VHC se disputera sur 8 rallyes.

20-22 avril	Lyon Charbonnières	Asa du Rhône	Zone B
05-07 mai	Alsace Vosges	Asac d'Alsace & du Rhin	Zone A
09-11 juin	Région Limousin	Asa Limousin Automobile Club	Zone A
07-09 juillet	Rouergue Aveyron	Asa Rouergue	Zone B
07-10 septembre	Mont Blanc	Asa Mont Blanc	Zone A
06-08 octobre	Touquet Pas de Calais	Asac Nord de la France	Zone A
03-05 novembre	Cévennes	Asa de l'Hérault	Zone B
23-26 novembre	Var	Asac du Var	Zone B

Les épreuves sont réparties en deux zones géographiques : une zone A et une zone B.
Pour être Champion de France il faudra participer à au moins deux épreuves dans chaque zone.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

Conformes au Règles Spécifiques Rallyes VHC.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Pour les classements et pour les périodes autorisées : E à H1, il est nécessaire d'utiliser les regroupements des périodes/classes conformément à la réglementation générale VHC.

9.1. CLASSEMENT PILOTES CHAMPIONNAT DE FRANCE

Dans chaque rallye, une triple attribution de points sera faite : au général, à la classe, à la catégorie.

Place	Points au Scratch	Points à la classe	Points à la Catégorie 1	Points à la Catégorie 1S	Points à la Catégorie 2	Points à la Catégorie 2S
1	10	10	12	10	10	8
2	8	8	10	8	8	6
3	6	6	8	6	6	4
4	5	5	6	4	4	2
5	4	4	4	2	2	
6	3	3	2			
7	2	2				
8	1	1				

Si il y a moins de 3 partants dans une catégorie, les points sont divisés par deux.
Un point de participation est attribué à chaque pilote ayant pris le départ d'une épreuve.

Le classement final du Championnat de France des Rallyes VHC Pilotes sera établi en tenant compte **des 6 meilleurs résultats** de chaque pilote. Le vainqueur sera déclaré Champion de France des Rallyes VHC. En cas d'ex aequo, ceux-ci seront départagés par le dernier meilleur résultat obtenu au scratch **dans la dernière ES parcourue puis, si les concurrents ne sont pas départagés, les précédentes.**

Un classement des Copilotes sera établi.

Un classement féminin sera établi.

RALLYE DE REGULARITE HISTORIQUE

DEFINITION

Un rallye de régularité historique se déroule sur route ouverte à la circulation ou sur circuit.
Un rallye de régularité historique est inscrit seul au calendrier régional, national ou international de la FFSA. Il ne peut se dérouler en doublure d'un autre rallye (moderne ou VHC).

La vitesse ne doit pas être prise en compte pour le classement.

La moyenne à réaliser lors des tests de régularité ne pourra en aucun cas excéder 50 km/h.

PRESCRIPTIONS

- Inscription au calendrier FFSA en **régional**, national ou en international.
- Equipage : jusqu'à trois personnes selon le nombre de places assises inscrit sur la carte grise.
- Age minimum des équipiers : 16 ans.

Les conducteurs et équipiers doivent :

- soit être titulaires d'une licence, valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours,
- soit obtenir un Titre de Participation Régularité.

Les équipiers titulaires d'un permis de conduire peuvent prendre la place du pilote.

Toutes les pénalités en temps sont exprimées en heures, minutes, secondes.

Il est impératif que les chronomètres soient sensibilisés sur l'importance de leurs mesures.

Les appareils de chronométrage doivent être rigoureusement synchronisés avec l'horloge parlante et entre eux.

Un soin tout particulier doit être apporté au choix des tests de régularité :

- route suffisamment large pour permettre les dépassements,
- bon revêtement sans nids de poule ni aspérités importantes,
- les tracés en descente sollicitant les freins sont à proscrire.

La longueur des tests de régularité doit être mesurée avec précision (+ ou - 10 mètres).

REGLEMENT PARTICULIER STANDARD

I. PROGRAMME

00/00/0000 :	Publication du règlement.	
00/00/0000 :	Clôture des engagements à : .. h	
00/00/0000 :	Vérifications administratives, de : .. à : .. h	Lieu :
	Vérifications techniques de : .. à : .. h	Lieu :
	Publication de la liste des équipages admis au départ.	
00/00/0000 :	Départ de la première étape, à : .. h	Lieu :
	Arrivée de la première étape à : .. h	Lieu :
00/00/0000	Publication du classement partiel officieux et des heures du départ de la deuxième étape.	
00/00/0000	Départ de la deuxième étape, à : .. h	Lieu :
	Arrivée de la deuxième étape, à : .. h	Lieu :
	Publication du classement final provisoire.	
00/00/0000	Remise des prix, à : .. h	Lieu :

Tableau Officiel d’Affichage

Du 00 au 00/00/0000 : Lieu :



II - ORGANISATION

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. DEFINITION

L' ASA organise du 00 au 00/00/0000, un Rallye de Régularité Historique, dénommé :
« Rallye de Régularité Historique »

Adresse du bureau permanent de l'organisation (jusqu'au 00/00/0000) :

Tél :, Fax :

Permanence pendant l'épreuve, du : 00 au 00/00/0000 :

Ce rallye sera disputé conformément :

- au Code Sportif International de la FIA,
- au présent règlement et à ses Additifs éventuels,
- au Code de la Route des pays traversés par le rallye.

Ce rallye a reçu le permis d'organiser n° délivré le par la FFSA.

1.2. COMITE D'ORGANISATION :

Président :

Membres :

1.3 Officiels de l'épreuve :

Observateur FFSA (si désigné)

Commissaires sportifs

Président :

(1 minimum) Membre :

Membre :

Directeur de Course :

Chargé des Relations avec les Concurrents :

Commissaire Technique (minimum stagiaire) :

À l'exception des membres du Collège des Commissaires Sportifs, tous les officiels nominativement désignés dans ce règlement, ainsi que dans les additifs éventuels sont Juges de faits.

III - MODALITE GENERALES

ARTICLE 2. ELIGIBILITE

Le Rallye de Régularité Historique XXX compte pour :

-
-

ARTICLE 3. DESCRIPTION

Le Rallye de Régularité Historique XXX représente :

Longueur totale du parcours : km

Nombre d'Etapes :

Nombre de Sections :

Nombre de Tests de Régularité sur route ouverte à la circulation : représentant une longueur totale de : Km.

L'intervalle idéal entre chaque voiture est d'une minute ; cependant, pour favoriser la fluidité du rallye, le Directeur de Course peut réduire cet intervalle à un minimum de 30 secondes. (voir15.1)

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et dans le Road-Book. Toutes les informations nécessaires pour parcourir l'itinéraire correctement sont reprises dans le Road-Book (exemple : dessins, cartes, etc.).

ARTICLE 4. VOITURES AUTORISEES

- 4.1 Tout concurrent qui voudrait inscrire une voiture à ce rallye doit s'assurer que, à la date des vérifications et pour toute la durée du rallye, cette voiture est conforme à la législation routière pour le/les pays dans le/lesquels se déroule le rallye ainsi qu'à la classification des voitures par périodes telles que définies à l'Annexe K du Code Sportif International.
L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à 'l'esprit' et à l'aspect de la période donnée.
L'organisateur peut regrouper et/ou subdiviser toute classe.
La proclamation des résultats sera faite dans chaque classe.
- 4.2 L'organisateur est libre de décider de l'utilisation ou non de compteurs et d'autres équipements électroniques (à préciser).
- 4.3 Il est conseillé de présenter aux Commissaires Techniques lors des vérifications (voir art. 21)
- une Fiche d'Identité ou PTH pour Véhicule Historique FIA, ou
 - un "Laissez-passer de véhicule" pour Rallye de Régularité Historique FIA délivré par la FFSA.

ARTICLE 5. EQUIPAGES ADMISSIBLES

Tout équipage doit être composé du premier pilote et d'un ou plusieurs équipiers, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.
Le premier pilote doit être en possession d'un permis de conduire.
Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être titulaire du permis de conduire.
L'âge minimum d'un équipier est de 16 ans.
Les conducteurs et équipiers doivent :

- soit être en possession d'une licence valable le rallye concerné et pour l'année en cours,
- soit obtenir de l'organisateur un Titre de Participation Régularité.

Ces Titres de Participation seront délivrés pendant les vérifications administratives de l'épreuve et feront l'objet du paiement d'un droit, comme spécifié dans l'Article 7.

ARTICLE 6. DEMANDES D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

- 6.1 Toute personne souhaitant participer au Rallye de Régularité Historique XXX doit envoyer le formulaire d'engagement dûment rempli au Secrétariat du Rallye :
.....(Adresse).....
- L'organisateur doit avoir reçu le formulaire le 00/00/0000 au plus tard.
Les détails concernant le/s équipier/s peuvent être communiqués jusqu'aux vérifications administratives.
Un membre de l'équipage ou la voiture pourront être remplacés jusqu'au moment des vérifications administratives, avec l'accord des organisateurs.
Seuls les Commissaires Sportifs peuvent autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage.
Il est recommandé que les demandes d'engagement soient accompagnées de la photocopie de la Fiche d'Identité adéquate (voir Article 4.3) et des photos d'identité (4 x 4 cm) de chacun des membres de l'équipage.
Le nombre maximum des engagés est fixé à voitures.
- 6.2 Par le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, tous les pilotes se soumettent aux dispositions du présent règlement.

ARTICLE 7. DROITS D'ENGAGEMENT - ASSURANCES

- 7.1 Le montant des droits d'engagement sont ainsi fixés : €
Ces droits d'engagement comprennent :
-
 -

- 7.2 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :
 ▪ aux candidats dont l'engagement aura été refusé,
 ▪ en cas d'annulation du rallye.
- 7.3 Couverture d'assurance souscrite par l'organisateur et prévue pour garantir les équipages :

- 7.4 Les pilotes ou équipiers ne possédant pas de licence conducteur valable pour l'année en cours peuvent obtenir auprès de l'organisateur, lors des vérifications administratives, un Titre de Participation Régularité, valable pour ce seul rallye, au prix de : €

ARTICLE 8. ADDITIFS

Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin.
 Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.
 Tout additif diffusé après le début des vérifications administratives doit être signé par les Commissaires Sportifs.
 Ces additifs seront affichés sur le panneau d'affichage officiel. Ils seront en outre communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par émargement.

ARTICLE 9. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement pendant le déroulement du rallye. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision.
 En cas de divergence d'interprétation du règlement sur le plan sportif, le texte français fera foi.

IV - OBLIGATIONS DES PARTICIPANTS

ARTICLE 10. EQUIPAGES

- 10.1 Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d'engagement seront admis au départ. (**Voir exception Article 6.1**).
 L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner l'exclusion de la voiture.
- 10.2 Une feuille spécifique, considérée comme "carte d'identité", comportant les photos d'identité récentes (4 x 4 cm) et les signatures des membres de l'équipage, ainsi que tous les détails relatifs à la voiture, pourra être apposée à l'intérieur de la voiture pendant la durée du rallye.

ARTICLE 11. ORDRE DE DEPART - PLAQUES - NUMEROS

- 11.1 A la discrétion de l'**Organisateur**, le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.
 Tout retard au départ du rallye, d'une étape ou d'une section pourra être pénalisé, à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 11.2 L'organisateur fournira à chaque équipage 2 plaques de rallye.
- 11.3 Les plaques de rallye comportant les numéros de compétition de la voiture devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée du rallye. Elles ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, une des plaques d'immatriculation de la voiture.
 Dans le cas où ils seraient utilisés, les numéros de compétition fournis par l'organisateur doivent être conformes aux prescriptions de l'article 6.2 de l'Annexe K au Code Sportif International de la FIA et devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du rallye, sur chacun des 2 côtés de la voiture.
 A tout moment du rallye, la constatation de l'absence d'un numéro de compétition (lorsqu'ils sont utilisés) ou d'une plaque du rallye entraînera une pénalité en temps.

ARTICLE 12. CARNET DE CONTROLE

- 12.1** Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée d'une section ou d'une étape et remplacé par un nouveau carnet au départ suivant. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle. Le carnet de contrôle doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé.
- 12.2** A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course.
- 12.3** Les fiches éventuelles des tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.
- 12.4** L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages.
- 12.5** Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au moment correct, et de vérifier que l'heure est correctement inscrite. Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

ARTICLE 13. CIRCULATION – REPARATIONS

- 13.1** Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans le pays traversé. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités suivantes, à la discrétion des Commissaires Sportifs :
- 1ère infraction : pénalité de 1 minute,
 - 2ème infraction : pénalité de 5 minutes,
 - 3ème infraction : mise hors course possible.
- Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation **entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion**. Les agents ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.
- 13.2** Les réparations et le ravitaillement sont libres pendant toute la durée du rallye, sauf dans les cas expressément interdits par le règlement particulier ou par une disposition dans le Road-Book. L'assistance poura n'être autorisée que sur les emplacements spécifiés dans le Road Book.
- 13.3** Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :
- de bloquer intentionnellement le passage ou d'empêcher les dépassements,
 - de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 14. PUBLICITE

Les dispositions spécifiées dans l'article 6.1 de l'Annexe K au Code Sportif International de la FIA doivent être respectées. Une copie de ces dispositions est disponible, sur demande, auprès de l'organisateur.

La publicité obligatoire de l'organisateur est la suivante :

- Panneaux portant les numéros de compétition :
- Plaques du rallye :

V - DEROULEMENT DU RALLYE

ARTICLE 15. DEPART

- 15.1** L'intervalle de départ entre les voitures sera d'une minute ou de 30 secondes, à la discrétion du Directeur de Course. Le départ sera donné en conformité avec le Programme. L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle dans un ordre incorrect entraînera une pénalité. Le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figurera sur le carnet de contrôle.

- 15.2** Tous les équipages recevront une documentation complète comprenant toutes les informations nécessaires pour effectuer l'itinéraire correctement (exemple : dessins, cartes, etc.). Toutes les distances doivent être données avec précision, ainsi que les moyennes en fonction du secteur couvert.

ARTICLE 16. CONTROLES - DISPOSITIONS GENERALES

- 16.1** Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées des tests de régularité sont indiqués au moyen de sigles standardisés agréés par la FIA (conformes aux dessins de l'Annexe 1).
- 16.2** Le début de la zone de contrôle est indiqué par un sigle avertisseur à fond jaune avec le symbole correspondant. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un sigle identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, **50 m** plus loin environ, est indiquée par un sigle final à fond beige avec 3 barres noires transversales. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier sigle final beige à 3 barres transversales) est considérée comme Parc fermé.
- 16.3** Les équipages sont astreints, sous peine d'une pénalisation, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours.
- 16.4** Les postes de contrôle commenceront à fonctionner au moins 15 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente. Ils cesseront d'opérer sur instruction du Directeur de Course.
- 16.5** Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle.
- 16.6** Les signes distinctifs des officiels et des commissaires sont :

ARTICLE 17. CONTROLES DE PASSAGE ET CONTROLES HORAIRES - ABANDON

A) CONTROLES DE PASSAGE

A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage entraînera une pénalisation.

L'organisateur peut prévoir des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire (+/- 10% du temps de passage idéal).

B) CONTROLES HORAIRES

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation par un membre de l'équipage. L'équipage peut attendre son heure idéale avant le sigle jaune.

L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur.

L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

- Pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.
- Pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.
- Absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 10 minutes.
- Délai maximum autorisé entre deux contrôles horaires consécutifs : 15 minutes.

Les équipages peuvent pointer en avance sans encourir de pénalité aux contrôles horaires d'arrivée de fin d'étape.

C) HEURE DE DEPART DES CONTROLES - TESTS DE REGULARITE

Au départ d'un test de régularité, le commissaire de route responsable de ce poste inscrira sur le carnet de contrôle l'heure de départ de ce test de régularité, qui correspondra à l'heure de départ pour le secteur de liaison suivant. Puis il donnera le départ à l'équipage au temps inscrit.

D) ABANDON

Si un pilote saute un test de régularité ou, pour des raisons techniques, ne réalise pas un test de régularité il pourra être admis de nouveau dans le rallye et réintégré dans le classement **avec une pénalité**.

Si un équipage interrompt le rallye à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, il pourra être admis de nouveau dans le rallye à condition que dans l'heure suivant l'horaire d'affichage des classements de l'étape, il informe le directeur d'épreuve de son intention de continuer. Dans ce cas, la voiture doit être présentée au Parc fermé 15 minutes avant le départ de l'étape suivante.

Pour chaque test de régularité non réalisé ou sauté, l'équipage concerné sera pénalisé. Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir manqué le contrôle horaire au départ de ce test de régularité.

Pour être classée, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire de l'épreuve.

ARTICLE 18. CONTROLES DE REGROUPEMENT

18.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire concerné leur carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ.

18.2 Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les voitures concurrentes à la suite de retards et/ou d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.

ARTICLE 19. TESTS DE RÉGULARITÉ

19.1 Les équipages doivent parcourir les tests de régularité à une vitesse moyenne imposée ou en respectant un temps préalablement choisi.

La longueur minimum d'un test de régularité est de 3 km.

Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante :

Pour chaque seconde ou chaque fraction de seconde au-dessous ou bien au-dessus du temps idéal : 1 seconde de pénalité.

Exemple :

Vitesse moyenne imposée 45 km/h

Longueur du secteur de test de régularité 5,1 km

Temps imparti : 6 mn. 48 sec.

- Temps réalisé : 6 mn. 59 sec. = 11 secondes de pénalité.

- Temps réalisé : 6 mn. 31 sec. = 17 secondes de pénalité.

L'organisateur peut prévoir des lignes de chronométrage intermédiaires, à sa seule discrétion, à n'importe quel point sur les tests de régularité.

Le chronométrage à ces lignes intermédiaires sera également effectué à la seconde. Chaque seconde au-dessus ou au-dessous du temps idéal à ce point (basé sur la distance depuis le départ et la moyenne imposée) entraînera une pénalité d'une seconde.

La vitesse moyenne sera imposée par l'organisateur en fonction de l'état de la route, du trafic et de la réglementation en vigueur.

Cette moyenne ne pourra en aucun cas excéder 50 km/h

Les lignes d'arrivée et toute ligne de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiquées.

Un sigle "fin de la zone de contrôle" sera établi à une distance maximale de 1000 m après la ligne d'arrivée (fin) d'un test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de ce test de régularité.

ARTICLE 20. PARC FERME

Les voitures sont en régime de "Parc fermé" dès leur entrée dans une zone de contrôle (sigle avertisseur jaune) et jusqu'à leur départ de celle-ci (sigle fin de zone de contrôle).

Dans le seul cas d'un pneu dégonflé, il peut être octroyé à l'équipage concerné un temps maximal de 5 minutes supplémentaires pour changer le pneu dans cette zone de contrôle.

Pendant le régime de "Parc fermé" il est strictement interdit de procéder à toute intervention sur la voiture (réparation/ assistance/ravitaillement, etc.).

L'organisateur devra préciser le régime des parcs de son épreuve dans son règlement particulier.

VI - VERIFICATIONS TECHNIQUES

ARTICLE 21. VERIFICATIONS AVANT LE DEPART

21.1 Tous les équipages participant au rallye doivent se présenter aux vérifications (techniques et administratives) prévues conformément au programme du rallye à l'heure indiquée dans la confirmation d'engagement.

Il est conseillé que l'équipage puisse présenter la Fiche d'Identité adéquate (voir article 4.3) de sa voiture aux vérifications techniques.

21.2 Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle de la marque et du modèle de la voiture, année de construction, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc.).

Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire;
- licences ou titre de participation régularité;
- documents officiels conformes à la législation nationale du pays d'immatriculation de la voiture,
- attestation d'assurance pour la voiture.

Identification des voitures : panneaux portant les numéros et plaques de rallye, fournis par l'organisateur.

ARTICLE 22. CONTROLE FINAL

Dès son arrivée, chaque équipage doit rejoindre le parc fermé et rendre disponible sa voiture pour un contrôle rapide effectué par les commissaires techniques.

VII - CLASSEMENTS - PRIX - RECLAMATIONS

ARTICLE 24 - CLASSEMENTS

La méthode de classement laissée à l'appréciation de l'organisateur, sera la suivante :
..... (expliquer la méthode)

ARTICLE 25. COUPES

Aucun prix en espèces ne doit être distribué.

25.1 Classement Général

.....

25.2 Classement par Classe

.....

25.4 Classement féminin

L'équipage exclusivement féminin le mieux classé au classement général recevra la Coupe des Dames.

L'organisateur se réserve le droit de distribuer des prix additionnels.

ART. 26. REMISE DES PRIX

La Remise des Prix aura lieu le : 00/00/0000 à : h Lieu :

ARTICLE 27. RECLAMATIONS

27.1 Toute réclamation devra être faite en accord avec le Code Sportif International.

Chaque réclamation doit être présentée par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

27.2 Toute décision des Commissaires Sportifs est finale.

RALLYE DE REGULARITE HISTORIQUE SPORTIF

DEFINITION

Un rallye de régularité historique sportif se déroule obligatoirement en doublure d'un rallye VHC dans la mesure où ce rallye VHC est le rallye principal.

Un rallye de régularité historique sportif reprend l'ensemble de la réglementation sportive des rallyes excepté pour les Epreuves Spéciales qui sont remplacées par des tests de régularité.

La vitesse ne doit pas être prise en compte pour le classement.

PRESCRIPTIONS

Inscription au calendrier FFSA en national ou international, obligatoirement en doublure d'un rallye VHC se déroulant seul.

L'organisateur doit établir un règlement particulier qui devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA.

Officiels

- un collège de Commissaires Sportifs,
- un Directeur de Course,
- un Chargé des Relations,
- un Juge de fait, au minimum, par test de régularité pour apprécier les ralentissements intempestifs,
- éventuellement un observateur désigné par la FFSA.

Les officiels peuvent être les mêmes que ceux du rallye VHC.

EQUIPAGE

- Un pilote et un équipier,
- Age minimum de l'équipier 16 ans.

Les pilotes et équipiers doivent :

- soit être titulaires d'une licence conducteur, valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours.
- soit obtenir un Titre de Participation Régularité.

Les équipiers titulaires du Permis de conduire peuvent prendre la place du Pilote

Le port d'un casque (minimum norme NF) est obligatoire pour l'équipage au cours des tests de régularité.

TESTS DE REGULARITE SUR ROUTE FERMEE

Dans le règlement particulier, l'organisateur devra proposer, sous son entière responsabilité, en fonction du profil de la route, pour chaque test de régularité : 1 "moyenne haute", 1 "moyenne intermédiaire", 1 "moyenne basse", en s'assurant que le temps minimum ne puisse être inférieur au temps réalisé en course par une voiture de même type x 1,2.

Dans tous les cas, le Directeur de Course pourra imposer une moyenne inférieure.

Les moyennes proposées par l'organisateur pour chaque test de régularité doivent figurer dans le règlement particulier.

La feuille d'engagement doit comporter les cases "haute", "intermédiaire", "basse" où le concurrent inscrira la catégorie de moyenne choisie pour tout le rallye. Ce choix pourra être modifié lors des vérifications administratives avec l'autorisation du Collège des Commissaires Sportifs.

Le chronométrage des tests de régularité est obligatoire et les chronométrages secrets intermédiaires fortement recommandés.

Toutes les pénalités en temps sont exprimées en heures, minutes, secondes.

Il est impératif que les chronométreurs soient sensibilisés sur l'importance de leurs mesures.

Les appareils de chronométrage doivent être synchronisés avec l'horloge parlante et entre eux.

Un soin tout particulier doit être apporté au choix des tests de régularité.

Les routes, avec de bons revêtements, doivent être suffisamment larges pour permettre les dépassements.

La longueur des tests de régularité doit être mesurée avec précision (+ ou - 10 mètres) entre les lignes de départ, de chronométrages intermédiaires, d'arrivée.

Il est recommandé de mettre en place un ou plusieurs contrôles de chronométrage intermédiaires, par test de régularité, où des juges de faits contrôleront le respect de la moyenne imposée.

La situation des lignes de chronométrage intermédiaires et d'arrivée de ces tests de régularité doit être secrète.

En cas de dépassement important de la moyenne choisie, l'exclusion du concurrent devra être prononcée (art 7.5.1.1).

L'ensemble des structures de sécurité mis en place pour le rallye VHC doit être identique.

TESTS DE REGULARITE SUR CIRCUIT

Un dispositif de sécurité identique à celui de l'épreuve VHC doit être prévu.

Le nombre de tours à effectuer sur des secteurs de tests de régularité sur circuit sera prescrit par l'organisateur.

La moyenne sera définie par la Direction de Course.

Le temps minimum ne pourra être inférieur au temps réalisé en course par une voiture de même type x 1,2.

Il est nécessaire de proposer aux concurrents une fourchette de temps F se calculant comme suit :

$T \times 1,2 < F < T \times 2$, dans laquelle T est le temps d'un VHC comparable.

Dans tous les cas, la Direction de Course pourra indiquer un temps différent en prenant garde à ce que ce temps soit toujours largement supérieur à celui que réaliserait une voiture du même type en compétition.

Le chronométrage se fera pour chaque tour en n'importe quel point du circuit.

Chaque seconde au-dessus ou au-dessous du temps imparti dans chaque tour entraînera une pénalité.

Des juges de faits contrôleront la bonne observation du nombre de tours prescrit. Une réclamation contre leurs décisions n'est pas admissible.

La non observation du nombre de tours prescrit entraînera, à l'exception des cas prévus à l'article 17.D, une pénalité pour ce test de régularité.

L'arrivée de ces tests de régularité sera jugée lancée, l'arrêt ou l'attente aux abords de la ligne d'arrivée est interdit et sera pénalisé.

La Direction de Course indiquera pour chaque test un temps minimum.

Si un concurrent effectue le test dans un temps inférieur au temps minimum, le Collège des Commissaires pourra lui infliger toute pénalisation allant jusqu'à la mise hors course.

REGLEMENT PARTICULIER STANDARD

I. PROGRAMME

Parution du règlement :	00 / 00 / 0000	
Ouverture des engagements :	00 / 00 / 0000	
Clôture des engagements :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	
Parution du road-book :	00 / 00 / 0000	
Vérification des documents et des voitures :	00 / 00 / 0000 de 00 h 00 à 00 h 00	lieu
1 ^{ère} réunion des Commissaires Sportifs :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Publication des équipages admis au départ :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	
Briefing des pilotes	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Départ :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Arrivée :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Vérification finale :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Publication des résultats du rallye :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Remise des prix :	00 / 00 / 0000 à 00 h 00	lieu
Tableau Officiel d’Affichage	Du 00 au 00/00/0000 :	lieu

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile organise, en qualité d'organisateur administratif, le Rallye de Régularité Historique Sportif XXX en doublure du rallye VHC
Le présent règlement a reçu le permis d'organisation de la FFSA, numéro : en date du :

Organisateur technique :
Nom :
Adresse :

Comité d'Organisation

Président :
Membres :
Secrétariat du Rallye, Adresse :
Téléphone : Fax :
Permanence du Rallye :
Lieu, date, horaire :

1.1. OFFICIELS

Commissaires Sportifs :
Président
Membre
Membre
Directeur de Course :
Directeur de Course Adjoint :
Médecin chef :
Commissaire Technique :
Chargé des relations avec les concurrents :
A l'exception des membres du Collège des Commissaires Sportifs, tous les officiels nominativement désignés dans ce règlement, ainsi que dans les additifs éventuels, sont Juges de Fait.

1.2. ELIGIBILITE

Le Rallye de Régularité Historique Sportif compte pour :

1.3. VERIFICATIONS

Les équipages engagés recevront, avec leur accusé de réception d'engagement, une convocation pour les vérifications administratives qui auront lieu le : de h à h à
Les documents suivants doivent être présentés aux vérifications administratives : permis de conduire, licences ou titre de participation.

Les vérifications techniques auront lieu le de h à h à :
 Le concurrent devra présenter la Fiche d'Identité adéquate (voir article 4.1) de sa voiture aux vérifications techniques.
 Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôle de la marque et du modèle de la voiture, année de construction, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc.).

1.3.12. Contrôle final

Les vérifications finales seront effectuées le :
 Adresse :
 Prix de la main d'œuvre :
 Dès son arrivée, chaque équipage doit rejoindre le parc fermé et rendre disponible sa voiture pour un contrôle rapide effectué par les commissaires techniques.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

Tout concurrent qui désire participer au Rallye de Régularité Historique Sportif doit adresser au secrétariat du rallye la demande d'engagement ci-jointe, dûment complétée, avant le au plus tard.

Le concurrent doit obligatoirement préciser sur sa feuille d'engagement, la catégorie de moyennes choisie, pour la totalité du rallye : "haute, intermédiaire, basse". Ce choix pourra être modifié lors des vérifications administratives avec autorisation du Collège des Commissaires Sportifs.

Le nombre des engagés est fixé à ... voitures maximum.

Les droits d'engagement sont fixés :

- avec la publicité facultative des organisateurs : €
- sans la publicité facultative des organisateurs : € (x 2)

Ces droits d'engagement comprennent :

La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé,
- en cas d'annulation du rallye.

3.2. EQUIPAGES

Licences admises

Les licences "conducteur" Internationale (A, B, C, C junior, Régularité et Restrictive) ou Nationale (Concurrent Conducteur, Junior (pour le pilote) Régularité) sont acceptées ainsi que les Titres de Participation Régularité International ou National.

Tout équipage doit être composé du premier pilote et d'un équipier, comme spécifié sur le formulaire d'engagement.

Le premier pilote doit être titulaire du permis de conduire.

Pour être autorisé à conduire la voiture pendant le rallye, un équipier doit être titulaire du permis de conduire.

L'âge minimum d'un équipier est de 16 ans.

L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord pourra entraîner la mise hors course de l'équipage

Lors des tests de régularité, les membres de l'équipage doivent être équipés de casques (homologués recommandés, et au minimum casques NF).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Seules les voitures correspondant à l'Annexe K du code sportif de la FIA sont autorisées.

Tout pilote qui voudrait inscrire une voiture à ce rallye doit s'assurer que, à la date des vérifications et pour toute la durée du rallye, sa voiture est conforme à la législation routière ainsi qu'à la classification des voitures par périodes telles que définies à l'Annexe K du Code Sportif International.

L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à "l'esprit" et à l'aspect de la période donnée.

L'organisateur peut regrouper et/ou subdiviser toute classe.

La proclamation des résultats sera faite dans chaque classe.

L'organisateur est libre de décider de l'utilisation ou non de compteurs et d'autres équipements électroniques (à préciser).

Une Fiche d'Identité ou PTH pour Véhicule Historique FIA, ou un "Laissez-passer de véhicule" pour Rallye de Régularité Historique FIA délivré par la FFSA doit être présenté aux Commissaires Techniques aux vérifications techniques.

4.3.1. Assistance

Conforme au règlement particulier du rallye VHC de support.

ARTICLE 5. PUBLICITE

La publicité collective obligatoire et la publicité facultative sont ou seront communiquées par un additif au présent règlement particulier.

Les dispositions spécifiées dans l'article 6.1 de l'Annexe K au Code Sportif International de la FIA doivent être respectées.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

Le Rallye de Régularité Historique Sportif représente un parcours de km.

Il est divisé en étapes et sections.

Il comporte..... tests de régularité d'une longueur totale de km.

sur route fermée à la circulation :

sur circuit :

Les tests de régularité sont :

	Moyenne Haute	Moyenne Intermédiaire	Moyenne Basse
1 : xxx	xx km/h	xx km/h	xx km/h
2 : xxx	xx km/h	xx km/h	xx km/h
etc ...			

L'itinéraire horaire figure dans l'annexe "itinéraire".

L'intervalle idéal entre chaque voiture est d'une minute, cependant, pour favoriser la fluidité du rallye, le Directeur de Course peut réduire cet intervalle à un minimum de 30 secondes.

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et dans le Road Book.

6.2. RECONNAISSANCES

Conforme au règlement standard FFSA et au règlement particulier du rallye VHC de support.

6.2.6. Les reconnaissances auront lieu le :

6.3. CARNET DE CONTROLE

6.3.5. Les fiches éventuelles des tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. DEPART

Le départ sera donné en conformité avec le Programme.

L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle dans un ordre incorrect entraînera une pénalité.

Le temps accordé pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figurera sur le carnet de contrôle.

7.2. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées des tests de régularité sont indiqués au moyen de panneaux standardisés.

Les lignes d'arrivée et toute ligne de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiquées. Un panneau "fin de la zone de contrôle" sera établi à une distance maximale de 1000 m après la ligne d'arrivée (fin) d'un secteur de test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de ce test de régularité.

Absence d'un visa de contrôle horaire ou arrivée au contrôle après le délai maximum autorisé : 10 minutes.

7.5.1.1. Tests de Régularité

Les équipages doivent parcourir les tests de régularité à une moyenne fixée par les organisateurs et selon le choix fait par le concurrent. La longueur minimum d'un test de régularité est de 3 km.

Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établi de la façon suivante : Pour chaque seconde ou chaque fraction de seconde au-dessous ou bien au-dessus du temps imparti: 1 seconde de pénalité.

Exemple

Moyenne définie 45 km/h.

Longueur du secteur de test de régularité 5, 1 km.

Temps idéal : 6 mn. 48 sec.

- Temps réalisé : 6 mn. 59 sec. = 11 secondes de pénalité.
- Temps réalisé : 6 mn. 31 sec. = 17 secondes de pénalité.

L'organisateur doit prévoir des lignes de chronométrage intermédiaires, à sa seule discrétion, à n'importe quel lieu sur les tests de régularité. Il y aura au minimum une ligne de chronométrage intermédiaire sur chaque test de régularité.

Le chronométrage à ces lignes intermédiaires sera également effectué à la seconde. Chaque seconde de différence avec le temps idéal entraînera une pénalité d'une seconde.

Pour un même test de régularité, il peut donc y avoir une ou plusieurs pénalités.

Un dépassement de la moyenne de plus de 10% (moyenne haute) : exclusion.

- 7.5.5.1.2. Au départ d'un test de régularité, le commissaire de route responsable de ce poste inscrira sur le carnet de contrôle l'heure de départ de ce test de régularité, qui correspondra à l'heure de départ pour le secteur de liaison suivant. Puis, il donnera le départ à l'équipage au temps inscrit

- 7.5.16.1. Si un pilote saute un test de régularité ou, pour des raisons techniques, ne réalise pas un test de régularité, il pourra être admis de nouveau dans le rallye et réintégré dans le classement.

Si un équipage interrompt le rallye à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, il pourra être admis de nouveau dans le rallye à condition qu'au plus tard 30 minutes avant l'horaire d'affichage des classements de l'étape concernée, il informe le Directeur de Course de son intention de continuer. Dans ce cas, la voiture doit être présentée au Parc fermé 15 minutes avant le départ du premier concurrent de l'étape suivante.

Pour chaque test de régularité non réalisé ou sauté, l'équipage concerné sera pénalisé de 15 minutes.

Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir sauté le contrôle horaire au départ du test de régularité.

Pour être classée, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire du rallye.

7.6. PARC FERME

Les parcs de regroupement et de fin d'étape ne sont pas obligatoirement sous le régime de parc fermé. L'organisation devra préciser le régime des parcs de son épreuve dans son règlement particulier.

ARTICLE 8. RECLAMATION - APPEL

Conforme au règlement standard FFSA.

Toute réclamation devra être faite en accord avec le Code Sportif International.

Chaque réclamation doit être présentée par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

La méthode de classement laissée à l'appréciation de l'organisateur, sera la suivante :
(expliquer la méthode).

ARTICLE 10. PRIX - COUPES

Coupes

La remise des prix se déroulera le : à : h lieu :

REGLES SPECIFIQUES RALLYES TOUT-TERRAIN

*Le règlement standard des rallyes s'applique aux rallyes tout-terrain.
Seuls les articles mentionnés ci-dessous le modifient ou le complètent.*

DÉFINITION

Un rallye Tout-Terrain est réservé aux voitures à 2 ou 4 roues motrices, telles que définies par l'article 4.1 (ci-dessous), se déroulant principalement sur des pistes et des routes non revêtues. Ce parcours devra comporter des épreuves spéciales (ES) et des secteurs de liaison. Le pourcentage des routes revêtues (Vo. D. etc..) doit être inférieur à 20 % du kilométrage des ES.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.3. ORDRE DE DEPART

3.3.3. Si une épreuve spéciale est organisée en prologue (2 km minimum), un nouvel ordre de départ sera établi **dans l'ordre du classement**, hors pénalisations routières.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Sont autorisées les voitures des Groupes T1 et T2 tels que définis par le règlement technique des rallyes Tout-Terrain FFSA. Dans chaque groupe, les classes retenues pour établir les classements sont définies ci-dessous :

Groupe T2

3 classes :

- 1 - 0 / 2500 cm3 (essence)
- 2 - Plus de 2500 cm3 (essence)
- D - Voitures Diesel

Groupes T1 (essence et diesel)

T1A : Voitures prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel (ou non admis en T2B)

5 classes :

- 1 - 0 / 2000 cm3
- 2 - 2000 / 3000 cm3
- 3 - 3000 / 3600 cm3 (essence) et 3000 / 5000 cm3 (diesel)
- 4 - 3600 / 5000 cm3 (essence, admis à participer, hors classement général)
- 5 - 2000 cm3 / 2 roues motrices

T1B : Voitures prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel) et voitures T2 FIA :

3 classes :

- 1 - 0 / 2500 cm3
- 2 - 2500 cm3 / 5000cm3
- 3 - Plus de 5000 cm3 (admis à participer, hors classement général)

4.2. PNEUMATIQUES

Voir article 282.6 du règlement technique Tout-Terrain FFSA.

Nota : à compter du 1er janvier 2007 les dispositions suivantes seront applicables :

Le nombre minimal de roue de secours à bord de la voiture est de UN et le nombre maximal est de DEUX.

En dehors des parcs d'assistance, seule la ou les roues de secours présentes à bord du véhicule pourront être utilisées par l'équipage pour remplacer une des autres roues de la voiture.

4.3. ASSISTANCE

Nota : à compter du 1er janvier 2007, les dispositions suivantes seront applicables :

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road book de chaque rallye.

Un Contrôle Horaire sera mis en place à l'entrée et à la sortie de chaque parc d'assistance.

Seuls les véhicules possédant une plaque d'assistance seront admis dans les parcs d'assistance.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance gratuite par voiture engagée.

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

L'organisateur pourra éventuellement délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire ou supplémentaire, etc.).

La surface occupée dans un parc pourra être limitée avec comme valeur minimum :

- 70 m² pour 1 voiture,
- 130 m² pour 2 voitures.

Mécaniciens : pas de limitation.

En cas d'infraction sur l'interdiction de l'assistance les sanctions suivantes seront appliquées :

- 1ère infraction dans l'année : pénalité minimum de 10 minutes, mise hors course possible.
- Récidive dans l'année : mise hors course.

Pour tous les rallyes, la distance maximum entre 2 parcs d'assistance sera de 60 km environ dont au maximum 20 km d'Epreuves Spéciales.

4.4. PROCEDURE DE PESEE DES VOITURES

Voir article 285.3 du règlement technique Tout-Terrain FFSA.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURE

6.1. DESCRIPTION

- **Rallyes nationaux**
 - Conformés au règlement du Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain.
- **Rallyes régionaux**
 - Durée maximum : 24 heures entre l'ouverture des vérifications et la proclamation des résultats.
 - Longueur totale des Epreuves Spéciales : 40 km minimum, 70 km maximum.
 - Droits d'engagement maximum : **250 €**

6.2. RECONNAISSANCES

Des reconnaissances seront organisées. Les modalités en seront fixées par le règlement particulier du rallye

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.5. EPREUVES SPECIALES (ES)

- Une Epreuve Spéciale en sens inverse est considérée comme une Epreuve Spéciale différente.
- Une Epreuve Spéciale se déroulant dans le même sens sera considérée comme différente à condition de comporter un minimum de 50% d'itinéraire différent de l'épreuve initiale.

ARTICLE 10. PRIX – COUPES

Voir règlement particulier.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TOUT-TERRAIN

Ce règlement complète ou modifie le Règlement Standard des Rallyes

Le Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain se disputera en 2006 sur 9 rallyes.

04-05 mars	Collines d'Arzacq	Asac Basco Béarnais
01-02 avril	Province du Labourd	Asa Cote Basque
03-04 juin	Jean de la Fontaine	Asa 02
08-09 juillet	Gers - Armagnac	Asa Armagnac Bigorre
05-06 août	Orthez Béarn	Asac Basco Béarnais
08-10 septembre	Cimes	Asac Basco Béarnais
23-25 septembre	Cidre et Pommiers	Asa Rouennaise
07-08 octobre	Dunes et Marais	Asa Augias
25-26 novembre	Plaines et Vallées	Asac Andrézien

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1 DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTION

- 3.1.5 Le montant des droits d'engagement à un rallye est fixé à 500 € maximum avec la publicité facultative des organisateurs.

3.3. ORDRE DE DEPART

- 3.3.2 Pour la 1^{ère} étape les départs seront donnés dans l'ordre suivant :

- les pilotes classés par la FIA,
- les 10 premiers du Championnat de France des rallyes Tout-Terrain de l'année en cours,
- les Champions de France des rallyes Tout-Terrain des trois années précédentes,
- les 10 premiers du Championnat de France des rallyes Tout-Terrain de l'année précédente.

Attribution de numéros

Chaque année, les numéros de 1 à 10 seront attribués aux 10 premiers pilotes classés au Championnat de France de l'année précédente.

- 3.3.5. Des numéros de compétition supplémentaires, de 22 cm de haut, de couleur orange, seront fournis par l'organisateur et devront être apposés sur les parties hautes arrière de la voiture (gauche et droite). Toute absence sera sanctionnée de façon équivalente au défaut de panneaux de portières (article 3.3.8 du Règlement Standard des Rallyes).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Sont **autorisées** en rallye tout-terrain les voitures des groupes T1 et T2 tels que définies par le règlement technique des rallyes tout-terrain FFSA.

ARTICLE 6. SITE ET INFRASTRUCTURES

6.1 DESCRIPTION

Longueur totale épreuves spéciales : 70 km minimum, 150 km maximum.

6.2. RECONNAISSANCES

- 6.2.2. Seules les reconnaissances pédestres, VTT, Motos ou Quads sont autorisées.

- 6.2.6. La durée des reconnaissances est limitée à 3 jours maximum. Ceux-ci seront définis dans le règlement particulier du rallye.
Le nombre de passages par ES est limité à 4.
L'organisateur aura obligation de faire des contrôles.

SANCTIONS

- 1^{ère} infraction : 5 minutes et 160 €.
- 2^{ème} infraction dans les 12 mois : interdiction de prendre le départ et transmission du dossier à la commission de Discipline FFSA.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

- 7.1.8. Le road-book sera distribué à l'ouverture des reconnaissances, ainsi que 2 autocollants "reconnaisances" par voiture engagée qui devront être apposés sur les véhicules de reconnaissance.

Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.

En cas d'ES de nuit, les dispositions suivantes doivent être prises :

- signalisation complète fluorescente : flèches, panneaux, banderoles, etc.,
- chasubles fluorescentes pour les commissaires en poste,
- contrôles techniques complémentaires concernant l'équipement lumineux de la voiture : ils se feront en sortie du parc fermé ou au départ de l'étape comprenant une ou plusieurs ES de nuit.

7.5. EPREUVES SPECIALES

- 7.5.1. Le chronométrage devra être effectué au dixième de seconde.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. CLASSEMENT PILOTES

Dans chaque rallye, il sera extrait du classement général final :

- un classement Groupe T1,
- un classement Groupe T2,
- un classement Groupe T1A classe 5.

L'attribution des points sera faite comme ci-après :

Classement par groupe		Classement par classe	
1 ^{er}	10 points	1 ^{er}	6 points
2 ^{ème}	8 points	2 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	6 points	3 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	5 points	4 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	1 point
6 ^{ème}	3 points		
7 ^{ème}	2 points		
8 ^{ème}	1 point		

POINTS DE BONUS

- **Participation** : 3 points seront attribués aux pilotes ayant pris le départ du rallye.
- **Arrivée** : 2 points seront attribués aux pilotes figurant au classement final du rallye.

Le classement final du Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain sera établi en tenant compte pour chaque pilote des (n – 1) meilleurs résultats des n rallyes organisés et de la totalité des points de bonus.

QUATRE CLASSEMENTS SERONT ETABLIS :

- **Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain**
Il concerne les pilotes du groupe T1, à l'exclusion des pilotes de voitures du groupe T1A classe 4 et T1B classe 3.
- **Trophée des pilotes de voitures Tout-Terrain de série (groupe T2)**
Il concerne les pilotes de voitures Tout-Terrain de série (groupe T2).
- **Challenge 2 litres - 2 roues motrices (T1 A5)**
Il concerne les pilotes de voitures 2 litres - 2 roues motrices (groupe T1A classe 5).
- **Trophée des copilotes**
Il concerne les copilotes des groupes T1 et T2, à l'exclusion des copilotes de voitures du groupe T1A classe 4 et T1B classe 3.
L'attribution des points aux copilotes se fera de la façon suivante :
 - plus de 3 partants dans la classe : attribution identique à celle du pilote.
 - 3 partants ou moins dans la classe : moitié des points attribués au pilote.

À l'issue du Championnat, si 50 % des rallyes n'ont pas été disputés, la FFSA pourra ne pas attribuer les différents titres du Championnat de France des Rallyes Tout Terrain.

CARACTERISTIQUES

Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain	
Groupes admis	T1, T2 (T1A -T1B)
Durée (vérifications incluses)	48 h conseillées
Longueur totale du parcours	libre
Longueur totale des épreuves spéciales	70 à 150 km
Longueur maximum d'une épreuve spéciale	25 km
Passages en épreuve spéciale	4 maximum
Droits d'engagement maximum	500 € (minorés)

REGLES SPECIFIQUES ENDURANCE TOUT-TERRAIN

*Le règlement standard des rallyes s'applique aux courses d'endurance tout-terrain.
Seuls les articles mentionnés ci-dessous le modifient ou le complètent.*

DEFINITION

Une course d'endurance Tout-Terrain se déroule sur un **circuit conforme aux Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain**, pendant une durée minimale de 6h, maximale de 24h, divisible en manches de 3h minimum. Elle est réservée aux voitures à 2 ou 4 roues motrices, telles que définies par l'article 4.1.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.3. VERIFICATIONS

1.3.8. Limitation de changement de pièces

Il est interdit de changer le bloc moteur, le châssis ou la structure monocoque.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Souscription des risques C, D obligatoire et risque E si les coéquipiers sont admis.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1.10. Nombre de voitures

Il est limité à 60 voitures pour les courses de 6h et à 12 voitures par kilomètre de circuit pour les courses de 24h.

3.2. EQUIPAGES

3.2.1. Les équipages devront compter 2 ou 3 pilotes pour les courses de 6h, 3 ou 4 pour celles de 24h.

Les coéquipiers sont éventuellement autorisés (voir règlement particulier).

Chaque coéquipier constitue avec son pilote un équipage indissociable jusqu'à la fin de **la course** (sauf cas de force majeure).

Licence coéquipiers : CRACC, minimum.

Des suppléants pourront être désignés pour remplacer les concurrents forfaités.

3.2.3. Temps de conduite

La durée maximale du temps de conduite (c'est-à-dire le temps passé entre l'heure de sortie des stands et l'heure d'entrée dans les stands) est, par pilote, de 1h30 consécutive pour les courses de 6h, de 3h pour celles de 24 h.

- Courses de 6h : obligation de 2 changements de pilote minimum pour 3h de course.

- Courses de 24h : obligation de 2 changements de pilote minimum pour 6h de course.

Le pilote devra s'arrêter à son stand pour effectuer le changement de pilote avant la fin de sa durée maximale de pilotage.

Si le même pilote reprend la course après un arrêt au stand, l'arrêt ne sera pas pris en compte.

La gestion des temps de conduite est sous l'entière responsabilité des pilotes.

Le pilote dépassant son temps de conduite sera pénalisé.

La vérification des temps de conduite sera assurée conjointement par le poste de chronométrage et par le poste de contrôle commandant l'entrée du circuit.

3.3.5 4.5. Numéros

Outre les numéros de portière, chaque voiture aura des numéros de toit, apposés sur une plaque de 24 cm de haut sur 35 cm de long placée dans l'axe de la voiture. Les numéros seront apposés des deux côtés de la plaque. Ils devront avoir une hauteur de **18 cm** et une épaisseur de trait de 4 cm. Ils seront de couleur noire sur fond blanc.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Sont autorisées les voitures des Groupes T1 et T2 tels que définis par le règlement technique des rallyes Tout-Terrain FFSA. Dans chaque groupe, les classes retenues pour établir les classements sont définies ci-dessous :

Groupe T2

- 3 classes
 - 1 - 0 / 2500 cm3 (essence)
 - 2 - Plus de 2500 cm3 (essence)
 - D - Voitures Diesel

Groupes T1 (essence et diesel)

T1A Voitures prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel (ou non admis en T2B) :

- 5 classes
 - 1 - 0 / 2000 cm3
 - 2 - 2000 / 3000 cm3
 - 3 - 3000 / 3600 cm3 (essence) et 3000 / 5000 cm3 (diesel)
 - 4 - 3600 / 5000 cm3 (essence, admis à participer, hors classement général)
 - 5 - 2000 cm3 / 2 roues motrices

T1B : Voitures prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel) et voitures T1 FIA :

- 3 classes :
 - 1 - 0 / 2500 cm3
 - 2 - 2500 cm3 / 5000cm3
 - 3 - Plus de 5000 cm3 (admis à participer, hors classement général)

4.2. PNEUMATIQUES

Voir article 282.6. du règlement technique Tout-Terrain FFSA.

4.3. ASSISTANCE

4.3.1.2. Remorquage

Pendant la durée de la course, nul en dehors du pilote au volant ne pourra effectuer une réparation sur la voiture en panne, et ceci uniquement à l'aide du matériel transporté à bord de sa voiture.

Si un pilote se voit dans l'impossibilité de réparer sa voiture sur place, celle-ci pourra être remorquée jusqu'à son stand par un véhicule de l'organisation. Une pénalité sera alors infligée (voir article 8).

Le pilote doit rester à proximité de sa voiture tant qu'elle n'est pas prise en remorque.

4.3.2.1. Zone des stands

Pour accéder la zone des stands, il sera aménagé une piste à l'entrée matérialisée. La longueur à parcourir dans la zone des stands doit être identique pour tous les concurrents.

Il est interdit de faire marche arrière pour revenir sur la piste d'accès à la zone des stands.

Tout pilote s'arrêtant à son stand doit couper le moteur.

La circulation dans la zone des stands doit se faire à vitesse très réduite, **30 km/h maximum**.

Des ralentisseurs seront aménagés.

Le dépôt de carburant est interdit.

Etat de la voiture, réparations

Les réparations, y compris les opérations d'entretien et de nettoyage, doivent être faites exclusivement dans la zone des stands. Toute infraction à cette règle sera pénalisée.

Après réparation suite à un accident, la voiture devra subir un contrôle technique avant de reprendre la course.

Les voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas ou dont les numéros de course ne seraient pas lisibles seront immédiatement arrêtées et immobilisées jusqu'à réparation.

Tout dépôt de matériel ou d'outillage fixe ou mobile dans la zone des stands en dehors de l'emplacement d'assistance réservé à chaque concurrent est interdit.

Pendant toute la durée de la course, les feux de brouillards devront rester allumés.

4.3.2.2. Zone de ravitaillement

Voir article 4.3.2.2 du règlement standard des rallyes.

Les organisateurs devront prévoir une zone de ravitaillement en dehors de la zone des stands.

Elle sera matériellement délimitée et interdite à toute personne hormis les officiels, les équipages et 2 mécaniciens maximum par voiture, munis de leur laissez-passer.

Lors du ravitaillement en carburant dans la zone, l'équipage devra obligatoirement être en dehors de la voiture, moteur arrêté.

Il est formellement interdit de changer la composition de l'équipage dans la zone

Des commissaires de stand en nombre suffisant seront chargés de contrôler l'application du règlement.

4.4. PROCEDURE DE PESEE DES VOITURES

Voir article 282 2.3 du règlement technique Tout-Terrain FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Selon règlement particulier.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION DU CIRCUIT D'ENDURANCE

Le tracé du parcours doit répondre aux Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain établis par la FFSA.

- **Longueur** : de 4 à 10 km.
- **Largeur** : au minimum 8 mètres sur 70 % du circuit (largeur minimale : 6 mètres).
- **Ligne de départ** : au minimum 10 mètres de large jusqu'au 1^{er} virage, une ligne droite de 100 mètres environ entre la ligne de départ et le 1^{er} virage.
- **Parcours dans la zone des stands** : identique pour tous les concurrents.
- Sous réserve des articles sur la sécurité et les protections, la composition, le relief et le tracé sont libres. Le pourcentage de portions revêtues ne dépassera pas 20 % de la longueur du circuit.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COURSE

7.1. DEPART

7.1.1. Grille de départ

Le classement des essais chronométrés donnera la composition de la grille de départ.

La grille de départ sera formée de la façon suivante : 2 voitures sur la première ligne, 2 voitures sur la suivante, 2 sur la troisième, etc. Un intervalle de 6m séparera chaque ligne.

Le choix de la pôle position sera laissé au concurrent ayant réalisé le meilleur temps.

7.1.2. Procédures de départ

A l'heure du départ moins 45 minutes, la sortie des stands sera ouverte et les pilotes, y compris les suppléants, devront quitter les stands pour rejoindre la grille de départ.

A l'heure du départ moins 30 minutes, la sortie des stands sera fermée. Dès la fermeture, un véhicule de Direction de Course partira pour vérifier qu'aucune voiture n'est arrêtée sur le circuit.

S'il reste des places vacantes, les suppléants se mettront en fond de grille (suivant le classement des essais).

7.1.2.1. Départ lancé (procédure recommandée)

Un véhicule rapide (véhicule pilote) équipé d'une rampe de feux jaunes clignotants, conduit par un pilote licencié à la FFSA ayant les qualités requises, sera placée devant les voitures en grille.

Le départ sera précédé par la présentation des panneaux :

MOTEUR – EVACUATION DE LA PISTE

Sur présentation d'un drapeau vert, les pilotes prendront le départ derrière le véhicule pilote pour effectuer un tour de formation. Les pilotes resteront dans l'ordre de la grille, à une distance régulière (maximum 10 mètres). Un directeur de course dans un véhicule serre-file veillera au respect de cette distance.

A environ 100 mètres de la ligne de départ, les feux du véhicule pilote s'éteindront et sa vitesse sera stabilisée. En vue de la ligne de départ, le véhicule pilote s'écartera et le départ sera donné sur la ligne prévue au feu vert (de préférence) ou au drapeau vert.

Il est interdit de doubler avant d'avoir passé la ligne de départ.

Un pilote dont la voiture tombe en panne pendant le tour de formation ou qui pour une raison quelconque ne peut respecter la distance des 10 mètres, devra impérativement se garer. Il pourra repartir derrière le véhicule serre-file ou sera dépanné par l'organisation (voir article 12 § 5).

7.1.2.2. **Départ arrêté (en cas de force majeure)**

Le départ sera précédé par la présentation des panneaux :
MOTEUR – EVACUATION DE LA PISTE – 5 SECONDES.

A partir de la présentation du panneau 5 SECONDES, les pilotes sont sous les ordres du Directeur de Course. Le départ sera donné aux feux (conseillé) ou au drapeau dans les 4 à 7 secondes qui suivent.

Dans le cas d'un faux départ ou d'un départ anticipé, le pilote quittant son emplacement avant le signal sera passible d'une pénalisation (voir article 8).

7.1.2.3. **Départ de la zone des stands**

Chaque voiture doit quitter son stand après avoir été remise en marche par le pilote depuis **son** siège.

La sortie de la zone des stands ne sera autorisée que sous les directives exclusives des commissaires. Ceux-ci autoriseront l'entrée sur le circuit à l'aide de feux (recommandés) ou de tout autre dispositif de signalisation.

7.1.10. **Briefing**

Il sera tenu par le Directeur de Course 30 minutes avant le début des essais, avec présence obligatoire de tous les pilotes (feuille d'émargement). Les pilotes absents au briefing seront pénalisés

7.5. **COURSE**

7.5.9. **Arrivée**

Le drapeau de fin de course (ou manche) sera présenté au premier pilote ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps réglementaire écoulé, puis aux autres pilotes.

En fin de course (ou de manche), les pilotes devront franchir la ligne d'arrivée dans un délai maximum de 15 minutes après la chute de l'heure (20 minutes pour les circuits de plus de 6 km).

Passé ce délai

- 1^{ère} manche : les voitures seront remorquées jusqu'à leurs stands. Une pénalité sera appliquée.
- 2^{ème} manche : les pilotes n'ayant pu rejoindre le parc fermé seront mis hors course.

La sortie des stands sera fermée dès la chute de la dernière heure (espace de ravitaillement excepté).

Les pilotes ayant passé la ligne d'arrivée devront, sous les ordres des commissaires, soit entrer dans les stands (fin de première manche), soit entrer en parc fermé de fin de course.

7.5.16. **Interruption de la course**

Si le Directeur de Course se voit contraint d'arrêter momentanément la course, les pilotes sont tenus de rejoindre immédiatement la zone de regroupement définie par la Direction de Course.

Cette zone sera considérée comme parc fermé. En conséquence toute opération (entretien, réparations ou changement de pilote) sera interdite pendant la durée de l'arrêt, sauf notification de la Direction de Course.

▪ **Arrêt de la course et nouveau départ avant 2 tours**

- Arrêt sur une zone définie considérée comme parc fermé.
- Grille de départ identique à la grille d'origine.
- Départ pour un temps égal à la durée de la course (ou de la manche) moins 10'.
- Nouveau départ : totalité des points.

▪ **Arrêt de la course entre 2 tours et 75 % de la durée réglementaire**

- Arrêt sur zone définie considérée comme parc fermé.
 - Si nouveau départ :
 - grille de départ établie suivant le classement au passage précédant l'arrêt de la course,
 - la 2ème partie de la course aura une durée calculée pour compléter la durée prévue moins 10'.
 - Si arrêt définitif : 50 % des points seront attribués.

- **Arrêt de la course après 75 % de la durée réglementaire**
 - Arrêt sur une zone définie considérée comme parc fermé.
 - Course (ou manche) terminée.
 - Classement établi au tour précédant l'arrêt de la course.
 - Attribution de la totalité des points.

 - **Modifications de circuit pour circonstances exceptionnelles**
 Pour des raisons de force majeures, le circuit pourra être modifié sans que les concurrents ne puissent déposer réclamation.
 Un panneau DEVIATION sera présenté par le Directeur de Course. Un véhicule de sécurité se positionnera devant le premier et prendra la conduite de la course.
 Les pilotes devront se regrouper en convoi dans l'ordre du classement derrière ce véhicule.
 Après un tour de reconnaissance du circuit modifié, le véhicule de sécurité s'écartera et la course sera relancée. Ce tour sera comptabilisé dans le classement.

 - **Interventions sur le circuit**
 En cas de nécessité (arrosage, réfection, etc.), la procédure sera la suivante :
 - Entrée en piste du véhicule de sécurité devant le premier de la course.
 - Conjointement, drapeau jaune à chaque poste de commissaires : interdiction de dépasser.
 - Les pilotes devront se regrouper en convoi dans l'ordre du classement derrière le véhicule de sécurité.
 - Les véhicules d'intervention (arroseuses, etc.) entrent sur le circuit accompagnés d'un véhicule muni d'un drapeau blanc et de gyrophares.
 - L'intervention terminée, le véhicule de sécurité s'écarte, un drapeau vert est présenté à la hauteur de la ligne de départ.
- NB :** Pendant l'intervention, l'accès aux stands reste ouvert.

7.5.17. Sécurité des concurrents

Conduite et arrêt sur le parcours

En toutes circonstances, les pilotes devront se strictement respecter la signalisation présentée par les commissaires.

Tout pilote qui se verrait obligé d'immobiliser sa voiture sur le circuit, devra aussitôt la ranger de telle façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour le déroulement de la compétition.

Si nécessaire, les commissaires devront aider le pilote à dégager la zone de circulation au besoin en poussant la voiture. Le pilote ne sera pas pénalisé.

Lorsqu'une voiture est immobilisée sur le circuit dans une position telle qu'elle constitue une gêne, le Directeur de Course prendra toutes les mesures pour dégager la piste, sans que le concurrent ne puisse présenter de réclamation sur l'état de sa voiture.

Dans tous les cas d'arrêt sur le circuit, l'allumage des feux de détresse est obligatoire (triangle, si feux HS).

7.5.18. Aire de signalisation

Trois personnes (à l'exclusion des mineurs) au maximum par voiture en course, dûment identifiables par un laissez-passer spécifique, sont admises en bord de parcours. Un emplacement de signalisation sera situé dans un couloir devant les stands en bordure du parcours. Cet emplacement n'est prévu que pour permettre aux aides de donner aux pilotes les indications qu'ils jugent utiles sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux semblables à ceux utilisés par l'organisateur.

7.5.20. Essais

Deux séances d'essais chronométrés de 1h30 chacune seront organisées. Elles seront séparées par un intervalle de 1h00 minimum (une séance de 3h consécutives pour les courses de 24 h).

Chaque pilote devra avoir accompli, au minimum, 1 tour de reconnaissance et 1 tour chronométré. L'organisateur devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que les essais se déroulent selon la procédure prévue (en particulier : arrosage en cas de poussière).

ARTICLE 8. RECLAMATIONS, APPELS

8.4 PENALITES

- Pilote absent au briefing 110 €
- Non respect du sens de la course MISE HORS COURSE
- Fraude caractérisée : MISE HORS COURSE
- Incorrection vis-à-vis d'un officiel : SANCTION FFSA
- Fausse déclaration MISE HORS COURSE
- Remorquage par un véhicule de l'organisation moins 3 tours
moins 2 tours si circuit de plus 6 km
- Dépassement temps de conduite moins 1 tour par minute
- Non fonctionnement du démarreur : moins 1 tour
- Non allumage des feux de signalisation : moins 1 tour
- Non réparation de l'éclairage défectueux :
 - - 1ère infraction moins 1 tour
 - - 2ème infraction MISE HORS COURSE
- 1ère infraction à la règle de dépassement avertissement
- 2ème infraction à la règle de dépassement MISE HORS COURSE
- Non arrêt du moteur en zone d'assistance moins 1 tour
- Départ de la zone d'assistance hors des directives du commissaire de stand
ou non arrêt sur ordre d'un commissaire pour retour sur circuit :
 - 1ère infraction moins 1 tour
 - 2ème infraction MISE HORS COURSE
- **Tout usage irrégulier de la zone des stands : accès, vitesse, circulation,
arrêt, sortie, gêne, etc.**
 - 1ère infraction Stop and Go
 - 2ème infraction MISE HORS COURSE
- **Non respect et/ou présence de toute autre personne non autorisée
sur aire de signalisation**
 - 1ère infraction Stop and Go
 - 2ème infraction MISE HORS COURSE
- **Non respect de l'article 4.3 zone de ravitaillement** MISE HORS COURSE
- Changement de bloc moteur, châssis ou structure monocoque MISE HORS COURSE
- Vidange d'huile en dehors de récipients MISE HORS COURSE
- Jerrycan de carburant à bord d'une voiture MISE HORS COURSE
- Non respect des consignes concernant l'arrêt de la course MISE HORS COURSE
- Voiture non conforme départ refusé
..... ou MISE HORS COURSE
- Infraction au régime de parc fermé MISE HORS COURSE
- Départ anticipé Stop and Go
- Dépassement du délai de 20'en fin de course MISE HORS COURSE

Ces pénalités pourront éventuellement nécessiter la présentation du drapeau noir. Le pilote qui n'aura pas regagné les stands après 3 présentations du drapeau noir sera exclu.

Les concurrents pénalisés pendant la durée des essais seront classés en fond de grille de départ.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Il sera établi selon le plus grand nombre de tours effectués pendant le temps imparti, rectifié par les pénalisations encourues.

Dans le cas d'une course en plusieurs manches, il sera établi un classement pour chaque manche selon le même principe.

Le classement général se fera par addition des classements de chaque manche. De ce classement général seront extraits les classements par groupes et par classes.

ARTICLE 10. PRIX-COUPES

Voir règlement particulier.

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE TOUT-TERRAIN

Ce règlement complète ou modifie le règlement Endurance Tout-Terrain

Le Championnat de France d'Endurance Tout-Terrain se disputera en 2006 sur 7 courses.

11-12 mars	Saint Laurent d'Arce	Asac du Sud-Ouest
15-16 avril	Saint Porchaire	Asa Augias
20-21 mai	Saint Pée sur Nivelle	Asa Cote Basque
10-11 juin	Pas de Calais	Asa du Détroit
01-02 juillet	Pau Tarsacq	Asac Basco Béarnais
22-23 juillet	Orléanais	Asa du Loiret
15-16-17 septembre	24 Heures de France	Asa 91

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. **Demande d'engagement - Inscription**

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à une course d'endurance Tout-Terrain est fixé à 500 € maximum (libres pour les courses de 24 h).

3.3. Les numéros de course seront attribués à l'année.

Les 10 premiers numéros seront réservés aux 10 premiers du Groupe T1 de l'année précédente, les 5 suivants aux 5 premiers du groupe T2.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COURSE

7.5.1. Les transpondeurs sont obligatoires et seront fournis par l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

▪ **Courses de 6 heures**

Les courses se dérouleront en 2 manches de 3 heures. Le classement de chaque manche sera établi en fonction du nombre de tours parcourus dans le temps imparti, les écarts de temps faisant la différence.

Un équipage n'ayant pu participer (ou être classé) en première manche pourra disputer la seconde manche.

Pour être classé en seconde manche, les pilotes devront avoir rejoint le parc fermé final.

Pour être classés, les pilotes devront avoir effectué au moins 50 % de la distance totale parcourue par le premier de la manche

Seuls les pilotes classés dans les 2 manches pourront figurer au classement général de la course déterminant les points de bonus d'arrivée.

Les équipages engagés en groupe T1A classe 4 et T1B classe 3 feront l'objet d'un classement particulier et de prix à la discrétion de l'organisateur. Ils ne marquent pas de point au Championnat.

▪ **Courses de 24 heures**

Il sera attribué des points à la participation, aux classements après chaque séquence de 12 heures (équivalant 2 manches) et au classement général final, selon les critères précisés aux paragraphes courses de 6 h.

9.1. **Classement Pilotes**

A l'issue de chaque manche, il sera extrait du classement général un classement du Groupe T1 et un classement du Groupe T2.

Une attribution de points sera faite comme ci-dessous :

Classement par Groupe		Classement par Classe	
1 ^{er}	10 points	1 ^{er}	6 points
2 ^{ème}	8 points	2 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	6 points	3 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	5 points	4 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	1 point
6 ^{ème}	3 points		
7 ^{ème}	2 points		
8 ^{ème}	1 point		

▪ **Points de Bonus**

○ **Participation**

5 points aux pilotes de la voiture ayant participé aux essais.

○ **Arrivée**

5 points aux pilotes figurant au classement général de la course.

Pour les courses de 24 heures, il sera appliqué un coefficient de 1,5 au barème de points attribués au groupe et à la classe.

Le classement final du Championnat de France d'Endurance Tout-Terrain sera établi en tenant compte pour chaque pilote des (n – 1) meilleurs résultats des n courses organisées et de la totalité des points de bonus.

Deux classements seront établis :

▪ **Championnat de France d'Endurance Tout-Terrain**

Il concerne les pilotes du Groupe T1, à l'exclusion des pilotes de voitures du groupe T1A classe 4 et T1B classe 3.

▪ **Trophée des pilotes de voitures Tout-Terrain de série**

Il concerne les pilotes du Groupe T2, voitures Tout-Terrain de série.

▪ **Equipages**

Les pilotes ayant disputé les courses du Championnat de France d'Endurance Tout-Terrain en équipages homogènes ne seront pas dissociés lors du classement final.

ARTICLE 281 CLASSIFICATION ET DEFINITIONS DES VOITURES TOUT-TERRAIN

ARTICLE 1. VOITURES ADMISES

1.1. **Groupe T1**

Il est divisé en deux groupes :

1.1.2. Le groupe **T1A** comprenant :

- Les voitures prototypes à châssis tubulaires équipés soit :
 - o de moteur essence avec une cylindrée limitée à 5000 cm³.
 - o de moteur Diesel, cylindrée limitée à 5000 cm³.
- Les voitures non admises en **T1B**.

• **Nota** : Les voitures du groupe **T1A** équipées d'un moteur à essence dont la cylindrée dépasse 3600 cm³ participent hors championnat.

1.1.3. Le groupe **T1B** comprenant :

- Les voitures prototypes à châssis non tubulaire dérivées de la série dont la structure et la carrosserie respectent le modèle d'origine.
- Les voitures du groupe **T1** FIA .

• **Nota** : Les voitures du groupe **T1B** équipées d'un moteur dont la cylindrée dépasse 5000 cm³ participent hors championnat.

1.2. **Groupe T2**

Il comprend :

1.2.1. **T2 et T2F** :

Voitures Tout-Terrain de série homologuées en groupe **T2**-FIA ou **T2F**-FFSA (= homologations **T2**-FIA caduques, selon liste FFSA).

1.2.2. **T2F Production** :

Voitures à 4 roues motrices essence ou diesel produites, commercialisées et régulièrement immatriculées, non homologuées en **T2 et T2F**, décrites dans le catalogue de la Revue Automobile Suisse (n° du salon de Genève) au chapitre Tout-Terrain, et/ou figurant sur une liste établie par la FFSA.

Pour les voitures **T2F** Production :

Documents à présenter par le concurrent :

- Catalogue commercial avec photos.
- Fiche technique descriptive ou manuel de réparation (RTA) .
- Certificat d'immatriculation (carte grise).

Modifications et préparations : leurs préparations seront limitées à celles du groupe **T2**.

• **Nota** : Le poids minimum des voitures du groupe **T2** est déterminé selon une échelle fonction de la cylindrée du moteur (article 285.3).

Les classes de cylindrée sont établies pour déterminer le poids minimum des voitures. Les classes définies pour le classement des épreuves peuvent différer de ces dernières.

Les véhicules T4 ne sont pas admis dans les épreuves 4x4 de la FFSA (sauf accord de la FFSA).

ARTICLE 2. DÉFINITIONS

2.1. GENERALITES

2.1.1. Voitures de production de série (catégorie I)

Voitures dont a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de modèles identiques dans une période de temps donnée et destinées à la vente normale à la clientèle. Ces voitures doivent être conformes à la fiche d'homologation. Ces voitures seront à quatre roues.

2.1.2. Voitures de compétition (catégorie II)

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3. Camions (catégorie III)

Seront considérés comme camions, les véhicules d'un poids en charge excédant 3 500 kg, à huit roues maximum et à quatre roues motrices minimum.

2.1.4. Voitures identiques

Voitures appartenant à une même série de fabrication ayant les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5. Modèle de voiture

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne générale extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues, avec le même empattement et la même cylindrée.

2.1.6. Vente normale

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7. Homologation

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les voitures Tout-Terrain de série (groupe **T2**) du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction de la voiture et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après). Elle doit être faite en conformité avec le règlement spécial dit "règlement d'homologation" établi par la FIA.

2.1.8. Fiches d'homologation

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle. Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série sont indiquées par l'Annexe "J".

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non présentation.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique disponible chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture auprès de son ASN.

Description

Une fiche se décompose de la façon suivante :

- Une fiche de base décrivant le modèle de base.
- Éventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

2.1.8.1. Variantes (VF, VO)

Ce sont soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des options (VO) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires).

2.1.8.2. Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

2.1.8.3. Evolution (ET)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET).

2.1.8.4. Utilisation**1. Variantes (VF, VO)**

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante à sa convenance qu'à la condition que toutes les données techniques de la voiture ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe "J". Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc..., ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée.

2. Evolution du type (ET)

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles : par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

2.1.9. Parties mécanique

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.2. DIMENSIONS

Périmètre de la voiture vu de dessus : il s'agit de la projection verticale de la carrosserie telle que définie dans l'article 2.5.2. Seuls la roue de secours et les phares additionnels peuvent s'inscrire hors du périmètre.

2.3. MOTEUR**2.3.1. Cylindrée**

Volume V engendré dans le ou les cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage l = course n = nombre de cylindres

2.3.2. Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir art. 3.1 des prescriptions générales).

2.3.3. Bloc-cylindres

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4. Collecteur d'admission

Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du (des) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'une alimentation à carburateurs.

Capacité située entre le papillon du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection.

Capacité recueillant l'air à la sortie du filtre à air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'un moteur diesel.

2.3.5. Collecteur d'échappement

Capacité regroupant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6. Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7. Carter d'huile

Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur. Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.4. TRAIN ROULANT

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement suspendues.

2.4.1. Roue

Le flasque et la jante ; par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

2.4.2. Surface de frottement des freins

Surface balayée par les garnitures sur le tambour ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3. Suspension Mac Pherson

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.5.1. CHASSIS – CARROSSERIE

2.5.1. Châssis

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

2.5.2. Carrosserie

- **à l'extérieur** : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.
- **à l'intérieur** : l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries :

- 1) carrosserie complètement fermée ;
- 2) carrosserie complètement ouverte ;
- 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manœuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3. Siège

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

Dos de siège ou dossier : la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Coussin du siège : la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4. Coffre à bagages

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure de la voiture.

Ce volume est limité en longueur par la structure fixe prévue par le constructeur et/ou par la face AR des sièges les plus en AR dans leur position la plus reculée, et/ou dans le cas échéant inclinée à 15° vers l'AR au maximum.

Ce volume est limité en hauteur par la structure fixe et/ou la séparation amovible prévue par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5. Habitacle

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et le (les) passager(s).

2.5.6. Capot moteur

Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7. Aile

Une aile est définie selon le dessin de l'annexe « J » N° 251-1.

- **Aile avant** : partie limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).
- **Aile arrière** : partie limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord arrière de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).
- Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8. Compartiment moteur

Volume délimité par la première enveloppe structurale entourant le moteur.

2.5.9. Coque

Structure constituée d'éléments de carrosserie et possédant les fonctions du châssis.

2.5.10. Pare buffle

Élément destiné à protéger l'avant de la voiture, les phares et les radiateurs.

2.5.11. Structure principale

- **Voiture homologuée par la FIA :**

Volume intérieur à la carrosserie et :

- En projection frontale, situé à l'intérieur des longerons et traverses les plus extérieures de la coque d'origine.
- En projection longitudinale inférieure, situé à l'intérieur et au-dessus des éléments de carrosserie d'origine formant la coque ou le châssis - coque.
- En projection longitudinale supérieure, situé en dessous de la projection de la coque ou carrosserie d'origine sans capots, hayon et portes.

Voiture non homologuée :

Volume intérieur à la carrosserie et :

- En projection verticale situé, en longueur, entre les plans passant par les bords extérieurs des roues et en largeur entre les plans passant par le milieu des roues complètes avec une tolérance de 3%, à condition que ces plans passent par la coque ou le châssis - coque, tubulaire ou semi tubulaire.

Si ce n'est pas le cas, la largeur maximale sera définie par les projections verticales des éléments de structure recevant les charges de suspension.

- En projection longitudinale, le volume sera défini dans sa partie inférieure par les projections longitudinales des éléments inférieurs de la structure recevant les charges de suspension, et, dans sa partie supérieure, en avant, par les plans passant par les points les plus hauts de l'arceau de sécurité avant et les points les plus hauts structure recevant les charges de suspension ou, à défaut, les bords supérieurs des roues avant.

Il sera défini en arrière par les plans passant par les points les plus hauts de l'arceau de sécurité principal et les points les plus hauts de la structure recevant les charges de suspension ou, à défaut, les bords supérieurs des roues arrière.

- Entre l'arceau principal et l'arceau avant, il sera défini par les plans joignant leurs parties supérieures.

ARTICLE 282

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

POUR LES VOITURES TOUT TERRAIN

ARTICLE 1. GÉNÉRALITÉS

- 1.1.** Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement du groupe dans laquelle la voiture est engagée, ou les prescriptions générales ci-dessous, ou imposée par le chapitre « Equipements de sécurité ». Les composants de la voiture doivent garder leur fonction d'origine.
- 1.2. APPLICATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES**
Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications des voitures de Tout-Terrain (groupes T1 et T2) ne prévoient pas de prescriptions plus strictes.
- 1.3. MAGNESIUM - TITANE**
L'emploi de magnésium et de titane est interdit sauf pour les jantes ou si un composant existe effectivement sur la voiture homologuée.
- 1.4.** Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.
- 1.5.** Les filets endommagés peuvent être réparés par un nouveau filet vissé, de même diamètre intérieur (type "helicoil").

ARTICLE 2. DIMENSIONS ET POIDS

- 2.1. GARDE AU SOL**
Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques situés d'un même côté sont dégonflés.
Ce test sera effectué sur une surface plane dans les conditions de course (occupants à bord).
- 2.2. LEST**
Le lest amovible doit être fixé et scellé par les commissaires techniques et ne pourra dépasser un poids de 30 kg maximum, réparti en 3 unités minimum positionnées sur le plancher.
Il sera permis de transporter outillage et pièces de rechange, dans les conditions prévues par l'art. 283.

ARTICLE 3. MOTEUR

- 3.1. SURALIMENTATION**
En cas de suralimentation, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 pour les moteurs à essence et 1,0 pour les moteurs Diesel.
La voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.
La voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle.
Ceci est valable pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, son poids minimum, etc.
- 3.4.** Tout moteur dans lequel du carburant est injecté et brûlé après une lumière d'échappement est interdit.
- 3.5. EQUIVALENCES ENTRE MOTEUR A PISTONS ALTERNATIFS ET MOTEUR DE TYPE NOUVEAU**
La FFSA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaisons établies entre moteur de type classique et moteur de type nouveau en donnant un préavis de 2 ans partant du 1er janvier qui suivra la décision prise.

3.6. TUYAUTERIE D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Le niveau sonore maximum des silencieux d'échappement est limité à 100 Décibels.

Le système d'échappement ne devra pas traverser l'habitable.

Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 80 cm et minimale de 10 cm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir de caractère provisoire.

Les gaz d'échappement ne pourront en sortir qu'à l'extrémité du système. Les pièces du châssis ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation des gaz d'échappement.

Echappement catalytique : dans le cas où un modèle de voiture serait homologué en deux versions possibles (échappement catalytique et autre), les voitures devront être conformes, soit à une version, soit à l'autre, à l'exclusion de tout mélange entre les deux versions.

3.7. MISE EN MARCHÉ À BORD DE LA VOITURE

Démarrateur avec source d'énergie à bord, électrique ou autre, pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

ARTICLE 4. TRANSMISSION

Toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche arrière en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote à son volant.

ARTICLE 5. SUSPENSION

Les pièces de suspension constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

ARTICLE 6. ROUE

6.1. Les roues constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

A compter du 01/01/06, les moyeux de roues devront comporter un centrage de roues par un épaulement, selon le principe utilisé sur les voitures de série.

6.2. MESURE DE LARGEUR DES ROUES

La roue étant montée sur la voiture et reposant sur le sol, la voiture étant en état de course, pilote à bord, la mesure de la largeur de roue sera effectuée en n'importe quel point de la circonférence du pneu, sauf dans la zone en contact avec le sol. Quand des pneus multiples sont montés comme partie d'une roue complète, celle-ci doit respecter les dimensions maximales prévues pour le groupe dans lequel ils sont utilisés.

6.3. Les roues jumelées sont interdites.

6.4. Les pneumatiques à clous, à crampons ou à têtes ou équipés de chaînes ne sont pas autorisés, sauf par décision du Collège des Commissaires Sportifs lorsque les conditions atmosphériques sont très défavorables et qu'elles compromettent le bon déroulement de la course.

Ne sont pas considérés comme pneumatiques à crampons ou à têtes, les pneumatiques répondant aux caractéristiques suivantes :

- Aucun intervalle entre les deux pavés mesurés perpendiculairement ou parallèlement à la bande de roulement ne doit dépasser 15 mm.

En cas d'usure ou d'arrachement des angles, la mesure sera faite à la base du pavé. Dans le cas de pavés circulaires ou ovales, la mesure est prise à la tangente des pavés.

- La profondeur des sculptures ne doit pas dépasser 15 mm.

Ces mesures ne s'appliquent pas sur une largeur de 30 mm en bordure et de chaque côté de la bande de roulement, mais les pavés ne doivent pas dépasser l'aplomb des flancs du pneumatique.

- 6.5. Dans les tous les groupes, la roue de secours est facultative. Si toutefois la voiture en est équipée, leur nombre sera limité à deux.
- 6.6. Les pneus équipés de systèmes anti-crevaison (ATS ou autres) sont interdits.

ARTICLE 7. CARROSSERIE

- 7.1. Les voitures à carrosserie transformable devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte.
- 7.2. **HABITACLE**
Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit dans l'habitacle, à l'exception de : roue(s), outillage, pièces de rechange, équipements de sécurité, équipements électroniques, matériels et commandes nécessaires à la conduite, réservoir de fluide de lave-glace (**celui-ci devra être situé dans un caisson étanche aux liquides et aux flammes**), lest (voir aussi article 285.1).
Les conteneurs pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non inflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques.
- 7.3. **FIXATIONS ET PROTECTIONS DES PHARES**
Il est autorisé de percer des orifices dans la carrosserie avant pour les supports de phares, en se limitant aux fixations.
Des protections anti-reflet souples pourront être montées sur les phares ; elles ne devront pas dépasser vers l'avant de plus de 10 cm par rapport au verre du phare.
- 7.4. Tout objet présentant des dangers (produits inflammables, etc...) doit être transporté en dehors de l'habitacle.
- 7.5. Des protections flexibles pourront protéger les commandes ou fixations extérieures des équipements obligatoires de sécurité.
- 7.6. Le montage de pare buffles est interdit.

ARTICLE 8. SYSTÈME ÉLECTRIQUE

- 8.1. La fixation de l'alternateur est libre.

ARTICLE 9. CARBURANT-COMBURANT

- 9.1. Pour les moteurs à essence, le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle. Le carburant doit répondre aux spécifications suivantes :
- 102,0 RON et 90,0 MON maximum, 95,0 RON et 85,0 MON minimum pour le carburant sans plomb.
 - 100,0 RON et 92,0 MON maximum, 97,0 RON et 86,0 MON minimum pour le carburant plombé.
- Les mesures seront faites selon les standards ASTM D 2699-86 et D 2700-86.
- Masse volumique entre 720 et 785 kg/m³ à 15°C (mesurée selon ASTM D 4052).
 - 2,8% d'oxygène (ou 3,7% si la teneur en plomb est inférieure à 0,013 g/l) et 0,5% d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant aucun additif pouvant augmenter la puissance.
- La mesure de l'azote sera effectuée selon la norme ASTM D 3228 et celle de l'oxygène par analyse élémentaire avec une tolérance de 0,2%.
- Quantité maximale de peroxydes et composés nitro-oxydés : 100 ppm (ASTM D 3703 ou en cas d'impossibilité UOP 33-82).
 - Quantité maximale de plomb : 0,40 g/l ou norme du pays de l'épreuve si elle est inférieure (ASTM D 3341 ou 3237).
 - Quantité maximale de benzène : 5% en volume (ASTM D 3606).
 - Tension de vapeur Reid maximale : 900 hPa (ASTM D 323).
 - Quantité totale vaporisée à 70°C : de 10% à 47% (ASTM D 86).
 - Quantité totale vaporisée à 100°C : de 30% à 70% (ASTM D 86).
 - Quantité totale vaporisée à 180°C : 85% minimum (ASTM D 86).

- Fin d'ébullition maximale : 225°C (ASTM D 86).
- Résidu de distillation maximum : 2% en volume (ASTM D 86).
- L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95%.

9.2. GAZOLE

Pour les moteurs Diesel, le carburant devra être du gazole correspondant aux spécifications suivantes :

Taux d'hydrocarbure, % en poids :	99,0 min.
Masse volumique, kg/m ³ :	860 max.
Indice de cétane (ASTM D 613) :	55 max.
Indice de cétane calculé : (ASTM D 976-80).	55 max.

- 9.3.** En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

9.4. RAVITAILLEMENT

Un officiel devra être présent dans la zone des ravitaillements.

Avant tout ravitaillement, il est nécessaire d'établir une mise à la masse commune à la voiture et au dispositif de ravitaillement.

Le ravitaillement devra se faire avec des jerricans à bec verseur.

9.5. VENTILATION DE RESERVOIR

Le réservoir devra être équipé d'une ventilation conforme à l'article 283-14.4. sauf si le réservoir, le circuit d'alimentation de carburant et la ventilation de série sont conservés.

ARTICLE 10. FREINS

Les disques de freins en carbone sont interdits.

ARTICLE 283

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DES VOITURES TOUT-TERRAIN

1. Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.
2. Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.

ARTICLE 3. CANALISATIONS ET CABLES ÉLECTRIQUES

3.1. Groupe T1B et T2

Les montages de série pourront être conservés. S'ils sont modifiés, ils doivent être conformes aux paragraphes ci-dessous les concernant. Des protections supplémentaires sont autorisées à l'intérieur contre tout risque d'incendie ou de projection de fluides.

3.2. Groupe T1A

3.2.1. Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bars (1000 psi) et une température opératoire minimum de 135°C (250°F).

Si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretenant pas la combustion).

Dans le cas des canalisations d'essence, les parties métalliques qui seraient isolées de la coque de la voiture par des pièces/parties non conductrices, doivent lui être électriquement reliées.

3.2.2. Les canalisations contenant du fluide hydraulique, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bars (1000 psi) ou plus selon la pression opératoire, et une température opératoire minimum de 232°C (450°F).

Si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretenant pas la combustion).

3.2.3. Les canalisations d'eau de refroidissement ou d'huile de lubrification doivent être extérieures à l'habitacle.

Les canalisations d'essence et de fluide hydraulique pourront passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccords ou connexions, sauf sur les parois avant et arrière selon les dessins 253-1 et 253-2, et sur le circuit de freinage.

Seuls la réserve de fluide hydraulique et le maître-cylindre de frein à main seront acceptés dans l'habitacle.

3.2.4. Les pompes et robinets de carburant doivent être extérieurs à l'habitacle.

3.2.5. Seules les entrées, sorties et canalisations destinées à la ventilation de l'habitacle sont autorisées dans l'habitacle.

3.2.6. Les câbles électriques doivent être protégés par des gaines n'entretenant pas la combustion.

3.2.7. Des connexions rapides auto-obturantes de même marque que les canalisations flexibles qu'elles équiperont peuvent être installées sur toutes les canalisations, sauf sur celles de freinage.

3.3. TOUS GROUPES

Les canalisations doivent être protégées à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc.).

3.3.1. Coupure automatique du carburant

Il est conseillé d'équiper toutes les canalisations d'alimentation en carburant allant au moteur et en revenant de vannes de coupure automatique, situées directement sur le réservoir de carburant et fermant automatiquement toutes les canalisations de carburant sous pression si une de ces canalisations du système de carburant est rompue ou fuit. Une soupape anti-tonneau activée par gravité est conseillée sur les canalisations d'évent.

Toutes les pompes à carburant ne doivent fonctionner que lorsque le moteur tourne ou durant sa mise en route.

ARTICLE 4. SÉCURITÉ DE FREINAGE

Double circuit commandé par la même pédale : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Une commande à main de frein de stationnement agissant sur les freins d'un même essieu et totalement indépendante de la commande principale devra équiper la voiture (commande hydraulique ou mécanique).

ARTICLE 5. FIXATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être installées pour chacun des capots. Cette disposition concerne également les hayons mais non les portes.

Les verrouillages d'origine pourront être rendus inopérants ou supprimés.

Ces attaches devront être obligatoirement du type "américaines", une baïonnette traversant le capot et celui-ci étant bloqué par une goupille attachée à ce capot.

Des renforts métalliques empêchant tout risque d'arrachement devront être prévus en cas d'éléments en plastique.

Les objets importants transportés à bord de la voiture (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.) doivent être solidement fixés.

Il est interdit d'utiliser des sandows.

ARTICLE 6. CEINTURES DE SÉCURITÉ

- 6.1.** Port obligatoire de deux sangles d'épaules et d'une sangle abdominale. Ces harnais doivent répondre à la norme FIA n°8854/98 ou 8853/98. De plus, il est recommandé que pour les compétitions comprenant des parcours sur route ouverte les systèmes d'ouverture se fassent par bouton poussoir. Points de fixation à la coque ou au châssis : 2 pour la sangle abdominale, 2 (ou bien 1 symétrique par rapport au siège) pour les sangles d'épaules. Il est permis de pratiquer un trou dans un siège de série pour permettre le passage d'une ceinture de sécurité.

Les points d'ancrage de la voiture de série (groupe **T1B et T2**) devront être utilisés.

Si le montage sur ces ancrages s'avère impossible, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, un séparé pour chaque sangle et le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrage supérieurs des ceintures avant, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé aux jambes de force arrière de l'arceau.

Dans ce cas l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- le renfort transversal sera un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm².
- la hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.
- la fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir dessin 253-17C pour les dimensions). Ces inserts seront disposés dans le renfort et les sangles y seront fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

Les ASN pourront homologuer des points d'attache situés sur la cage lors de l'homologation de cette cage (voir art. 283.8.4.), à condition qu'ils soient testés.

6.2. INSTALLATION

Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le dessin 253-42. Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°.

Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent.

Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C devra être utilisé.

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA. Dans ce cas, les sangles d'épaules des harnais 4 points doivent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture.

Pour un harnais 4 points, les sangles d'épaules seront montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant.

Un harnais de sécurité ne doit pas être installé sur un siège sans appuie-tête ou un dossier avec appuie-tête intégré (sans orifice entre dossier et appuie-tête).

Les sangles abdominales et d'entrejambe ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Pour ce faire, le siège de série pourra être percé. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.

Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaules et/ou d'entrejambe, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Si ce dernier montage est impossible, les sangles d'épaules pourront être fixées ou s'appuyer sur un renfort transversal arrière fixé à l'arceau ou aux points d'ancrage supérieurs des ceintures avant.

Chaque point d'ancrage devra pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambe. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles, la charge considérée sera égale à la somme des deux charges requises.

Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

6.2.1 Principes de fixation sur le châssis/monocoque :

- 1 - Système de fixation général : voir dessin 253-43.
- 2 - Système de fixation pour les sangles d'épaules : voir dessin 253-44.
- 3 - Système de fixation de sangle d'entrejambe : voir dessin 253-45.

6.3. UTILISATION

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.

L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues.

Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.

ARTICLE 7. EXTINCTEURS

Chaque voiture doit être équipée d'au moins 2 extincteurs, c'est à dire soit :

- 2 extincteurs manuels de 2 kg minimum chacun, conformément à l'article 7.1.
- 1 extincteur manuel de 2 kg et un système installé selon l'article 7.2.

7.1. EXTINCTEURS MANUELS

7.1.1. Chaque voiture doit être équipée d'au moins un extincteur de 2 kg (2 extincteurs s'il n'y a pas de système embarqué).

7.1.2. Agents extincteurs autorisés

Agents extincteurs autorisés : AFFF, Viro3, poudre ou tout autre agent homologué par la FIA.

7.1.3. Capacité minimale des extincteurs

En cas d'utilisation de poudre : 2,60 litres pour les quantités précisées ci-après.

7.1.4. Quantité minimale d'agent extincteur

AFFF :	2,4 litres
Viro3 :	2,0 kg
Poudre :	2,0 kg

7.1.5. Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

Poudre :	13,5 bar.
AFFF et Viro3 :	conformément aux instructions du fabricant .
Poudre :	13,5 bar.

De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

7.1.6. Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

capacité,
type de produit extincteur,
poids ou volume du produit extincteur,
date de vérification de l'extincteur : deux ans maximum après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

7.1.7. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. Seules les fermetures métalliques à dégagement rapide et avec des sangles métalliques seront acceptées.

7.1.8. Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

7.2. SYSTEMES INSTALLES

Ces systèmes sont fortement recommandés pour les voitures **T1A**.

7.2.1. Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction figurant dans la liste technique n° 16 : "Systèmes d'extinction homologués par la FIA".

7.2.2. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. Dans tous les cas, ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g.

Tout le système d'extinction doit résister au feu.

Les canalisations en métal sont obligatoires, les canalisations en plastique sont interdites.

7.2.3. Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement.

Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être situé près de l'interrupteur de coupe-circuit, et non combiné avec lui.

Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm.

7.2.4. Le système doit fonctionner dans toutes les positions.

7.2.5. Les ajustages des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction de la tête des occupants.

ARTICLE 8. STRUCTURE ANTI-TONNEAU

8.1. DEFINITIONS

8.1.1. Armature de sécurité

Armature structurale conçue afin d'éviter une déformation importante de la coque en cas d'accrochage ou de tonneau.

8.1.2. Arceau de sécurité

Cadre ou couple structural et pieds d'ancrage.

8.1.3. Cage de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant (ou composée de deux arceaux latéraux), d'entretoises, d'une diagonale, de jambes de force arrière et de pieds d'ancrage.

(Voir dessins 253-3 et 253-4 pour exemples).

8.1.4. Arceau principal

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical située en travers de la voiture immédiatement derrière les sièges avant.

8.1.5. Arceau avant

Identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et le bord supérieur du pare-brise.

8.1.6. Arceau latéral

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical située le long de la partie droite ou gauche de la voiture. Les montants arrière doivent se trouver immédiatement derrière les sièges avant. Les montants avant doivent se trouver le long des montants du pare-brise et des montants de porte de telle sorte que cela ne gêne pas l'entrée ou la sortie du pilote et du copilote.

8.1.7. Entretoise longitudinale

Tube longitudinal ne faisant pas partie de l'arceau principal, ni des arceaux avant ou latéraux, reliant ces arceaux et (éventuellement) les jambes de force arrière.

8.1.8. Entretoise diagonale

Tube traversant la voiture d'un des coins supérieurs de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou de l'entretoise longitudinale arrière.

8.1.9. Renfort d'armature

Entretoise de renforcement fixée à la cage de sécurité afin d'en améliorer l'efficacité structurale.

8.1.10. Plaque de renfort

Plaque métallique fixée à la coque ou à la structure du châssis sous un pied d'ancrage de l'arceau pour mieux répartir la charge sur la structure.

8.1.11. Pied d'ancrage

Plaque soudée à un tube d'arceau permettant son boulonnage ou sa soudure sur la coque ou sur la structure du châssis, généralement sur une plaque de renfort.

8.1.12. Entretoises amovibles

Entretoises structurales d'une armature de sécurité devant pouvoir être enlevées.

8.2. SPECIFICATIONS**8.2.1. Remarques générales**

8.2.1.1. Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter à une voiture particulière, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides. Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote. Les entretoises pourront empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord et les garnitures des portières avant, et en traversant les garnitures et siège arrière.

Les cages de sécurité complètes doivent être entièrement comprises, longitudinalement, entre les fixations supérieures de la suspension avant et les fixations supérieures de la suspension arrière.

Toute modification des armatures de sécurité homologuées est interdite.

La face arrière du repose-tête subissant la charge réglementaire définira la position du tube de l'arceau principal qui ne pourra dépasser en projection verticale la hauteur minimum libre sous le tube de l'arceau sera de 900 mm mesurée verticalement par rapport au fond du siège non comprimé.

Les sièges arrière pourront être enlevés.

8.2.1.2. Armatures de sécurité de base

Seules des cages de sécurité doivent être utilisées, complétées par une entretoise transversale avant et deux entretoises de portières (voir dessin 283-6).

Pour les voitures type Pick-up dont l'habitacle, faute de place suffisante, ne permettrait pas le montage de l'armature de sécurité de base obligatoire, il sera possible d'implanter les arceaux selon l'un des dessins 283-1 à 283-4. Cette possibilité est réservée aux Pick-up, à l'exclusion de tout autre type de carrosserie et l'implantation devra être conforme en tous points aux prescriptions des paragraphes précédents (y compris les prescriptions matérielles de l'article 8.3.).

Dessin 283-1 : une diagonale obligatoire.

Dessin 283-2 : deux diagonales obligatoires, une diagonale pour l'arceau 4 points à l'intérieur de l'habitacle (selon les dessins 253-3 ou 253-4).

Dessin 283-3 : une diagonale obligatoire (selon dessins 253-3 ou 253-4).

Dessin 283-4 : deux diagonales obligatoires, une pour l'arceau 4 points intérieur, une pour l'arceau 6 points extérieur.

8.2.1.3. Entretoise diagonale obligatoire

Différentes façons de monter l'entretoise diagonale obligatoire : voir dessins 253-3 à 253-5.

La combinaison de ces types d'entretoises est autorisée.

8.2.1.4. Entretoises de renfort facultatives

Chaque type de renfort (dessins 253-6 à 253-17, 253-17A et 253-17C) pourra être utilisé séparément ou combiné avec d'autres.

8.2.2. Spécifications techniques

8.2.2.1. Arceaux principal, avant et latéral

Ces cadres ou couples doivent être réalisés en une seule pièce sans connexions. Leur construction doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures.

La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi droite et aussi près du contour intérieur de la coque que possible.

Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit être droit, ou si cela n'est pas possible, doit suivre les montants du pare-brise et ne comporter qu'un seul coude avec la partie verticale inférieure.

- Si un arceau principal constitue les montants arrière d'un arceau latéral (dessin 253-4), la connexion à l'arceau principal doit se situer au niveau du toit.
- Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine pourra être modifiée autour des cages de sécurité et de leurs ancrages par découpage ou par déformation.

Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.

Si nécessaire, la boîte à fusibles pourra être déplacée pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

8.2.2.2. Ancrage des cages de sécurité à la coque

Au minimum :

- un pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral ;
- un pour chaque montant de l'arceau avant ;
- un pour chaque jambe de force arrière (voir article 8.2.2.3.).

Chaque pied d'ancrage des arceaux avant, principal et latéral doit inclure une plaque de renfort d'une épaisseur d'au moins 3 mm et qui ne sera pas inférieure à celle du tube sur lequel elle est soudée.

Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et une surface au moins égale à 120 cm², soudée à la coque.

Des exemples figurent aux dessins 253-18 à 253-24. Ceci ne s'applique pas forcément aux jambes de force arrière (voir ci-dessous).

Les boulons doivent avoir au moins la taille M8 et correspondre au moins à la norme 8.8 ISO.

Les fixations doivent être auto-bloquantes ou équipées de rondelles-freins.

En complément à ces exigences, des fixations supplémentaires pourront être utilisées, les pieds d'arceaux pourront être soudés aux plaques de renfort, les cages être soudées à la coque. Les pieds d'ancrage des arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort.

Les armatures de sécurité devront être implantées directement sur la coque en acier ou sur le châssis principal, c'est-à-dire sur la structure à laquelle les charges de suspension sont transmises (avec si nécessaire adjonction de renforts de liaison entre châssis et pieds d'arceaux).

Dans le cas des voitures à châssis tubulaire ou semi tubulaire (groupe **T1A**), l'armature de sécurité devra s'intégrer au châssis au niveau des jonctions de tubes au-dessus du bas de l'entrée dans l'habitacle. Au moins un tube de même section et qualité que ceux du châssis prolongera chaque pied d'arceau vers le bas. Une diagonale supplémentaire est recommandée, ainsi qu'un tube horizontal au niveau du plancher.

Les tubes formant l'arceau au-dessus du niveau de l'entrée de l'habitacle devront présenter au moins tous les éléments constitutifs de l'armature minimale ainsi que les dimensions préconisées.

8.2.2.3. Jambes de force arrière

Elles sont obligatoires et doivent être fixées près du pavillon et près des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal des deux côtés de la voiture. Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être droites et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque. Les spécifications pour le matériau, le diamètre et l'épaisseur sont définies au point 8.3.

Leurs ancrages doivent être renforcés par des plaques. Chaque jambe de force arrière doit être fixée au moyen de boulons ayant une section cumulée d'au moins les deux tiers de celle recommandée pour chaque pied d'arceau (voir article 8.2.2.2. ci-dessus) et avec des plaques de renfort identiques, mais d'une surface minimum de 60 cm² (voir dessin 253-25).

Un seul boulon en double cisaillement est autorisé, sous réserve qu'il soit de section et de résistance adéquates (voir dessin 253-26) et à condition qu'un manchon soit soudé dans la jambe de force.

8.2.2.4. Entretoises diagonales

Au moins une entretoise diagonale doit être montée.

Les emplacements doivent être conformes aux dessins 253-3 à 253-5, et elles doivent être droites, et non courbes.

Les points de fixation des entretoises diagonales doivent être disposés de façon à ne pas pouvoir causer de blessures.

Elles pourront être rendues amovibles, mais doivent être en place pendant les épreuves. L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm du pied d'ancrage. L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de la jonction de la jambe de force arrière, ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm de sa jonction avec l'arceau principal.

Elles doivent être conformes aux spécifications minimales énoncées au point 8.3.

Les entretoises diagonales fixées à la coque doivent comporter des plaques de renfort telles que définies au point 8.2.2.3 ci-dessus.

8.2.2.5. Renforts facultatifs ou obligatoires de la cage de sécurité

Le matériau, le diamètre, l'épaisseur des renforts doivent être conformes au point 8.3.

Ils devront être soit soudés en place ou installés au moyen de connexions démontables.

Les tubes de renfort doivent être rectilignes et non courbes.

8.2.2.5.1. Entretoises de renfort transversales

Le montage de deux entretoises transversales tel qu'indiqué au dessin 253-7 est autorisé.

L'entretoise transversale fixée à l'arceau avant est obligatoire et ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux occupants. Elle doit être placée aussi haut que possible, mais son bord inférieur ne doit pas dépasser la partie supérieure du tableau de bord.

8.2.2.5.2. Entretoises de portières (pour protection latérale)

Au moins une entretoise longitudinale devra être montée de chaque côté de la voiture au niveau de la portière. La protection latérale doit être placée aussi haut que possible et si elle est constituée d'une barre unique à au moins 10 cm par rapport au fond du siège, mais dans tous les cas ces points d'attache supérieurs ne devront pas être à plus de la moitié de la hauteur totale de la portière mesurée depuis sa base.

Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte. Dans le cas d'une protection en "X", les points d'attache inférieurs des entretoises doivent être fixés directement sur le longeron longitudinal.

8.2.2.5.3. Renfort de toit

Il est autorisé de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées aux dessins 253-9 et 253-9A.

Les renforts de toit sont obligatoires dans le cas de voitures ouvertes et à châssis tubulaires.

8.2.2.5.4. Renforts d'angle et de jonction

Il est autorisé de renforcer la jonction de l'arceau principal ou de l'arceau avant avec les entretoises longitudinales (dessins 253-10 et 253-16), ainsi que les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux et la jonction entre l'arceau principal et les jambes de force arrière.

Les extrémités de ces tubes de renfort ne doivent pas être situées plus bas ou plus loin que le milieu des entretoises sur lesquelles ils sont fixés, sauf en ce qui concerne ceux de la jonction de l'arceau avant qui pourront rejoindre la jonction de l'entretoise de portière/arceau avant.

Un renfort réalisé selon le dessin 253-17B pourra être ajouté de chaque côté de l'arceau avant entre l'angle supérieur du pare-brise et le pied de cet arceau.

8.2.2.6. Garniture de protection

Aux endroits où les corps ou les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

8.2.2.7. Entretoises amovibles

Au cas où des entretoises amovibles seraient utilisées dans la construction de l'armature de sécurité, les connexions démontables utilisées devront être conformes à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27 à 253-36). Elles ne pourront pas être soudées.

Les boulons et les écrous doivent correspondre au moins à la qualité 8.8 d'après la norme ISO.

Les connexions démontables ne doivent pas faire partie d'un arceau principal, avant ou latéral, car elles se comportent comme des charnières dans la structure principale et permettent une déformation. Leur utilisation doit être réservée à la fixation d'entretoises aux arceaux et à celle d'un arceau latéral à

un arceau principal (dessin 253-4). Dans ce dernier cas, les connexions illustrées aux dessins 253-30, 253-33 et 253-36 ne peuvent être utilisées.

Les connexions amovibles doivent être montées dans le prolongement de l'axe des tubes et non pas désaxées.

8.2.2.8. Indications pour la soudure

Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc sous gaz protecteur).

Elles devront être faites sur tout le périmètre du tube.

Bien qu'une belle apparence extérieure ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

Il faut souligner que l'utilisation d'aciers traités thermiquement ou d'un contenu élevé en carbone peut occasionner des problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut résulter en une diminution de la résistance (causée par les zones affectées par la chaleur), une flexibilité inadéquate et des contraintes internes.

8.3. PRESCRIPTION DES MATERIAUX

Spécifications des tubes à utiliser :

Matériau minimum	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (en mm)	Utilisation
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N /mm ²	De préférence 45 x 2,5 ou à défaut 50 x 2,0 selon la construction	Arceau principal (dessin 253-38) Arceaux latéraux ainsi que leurs connexions arrière (dessin 253-39)
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N /mm ²	38 x 2,5 ou 40 x 2,0	Autres parties de l'armature de sécurité.

Ces chiffres représentent les minima autorisés. En choisissant l'acier, il faudra faire attention à obtenir de bonnes qualités d'élongation et une aptitude correcte à la soudure.

Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure de l'axe du tube d'au moins trois fois le diamètre du tube. Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0,9.

- **Nota** : Les voitures du groupe **T1A** à châssis multitubulaire ou semi-tubulaire dont le passeport technique 3 volets aura été délivré avant le 31/12/93 pourront conserver leurs dimensions de tubes d'arceaux

8.4. HOMOLOGATION PAR L'ASN

Les constructeurs d'armatures de sécurité pourront présenter une armature de sécurité de leur conception à une ASN pour approbation en ce qui concerne la qualité de l'acier utilisé, les dimensions des tubes, les entretoises de renfort facultatives et le montage dans la voiture sous réserve qu'ils soient en mesure de certifier que la construction peut résister aux contraintes minima indiquées ci-dessous appliquées dans n'importe quelle combinaison sur le sommet de l'armature de sécurité :

- 1,5 p* latéralement ;
- 5,5 p longitudinalement dans les deux directions ;
- 7,5 p verticalement ;

(*p = poids de la voiture + 500 kg).

Un certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve. Ce certificat doit contenir des dessins ou photographies de l'armature considérée y compris ses fixations et particularités, et il doit y être déclaré que l'armature de sécurité peut résister aux contraintes spécifiées ci-dessus.

Ces armatures de sécurité ne doivent en aucune façon être modifiées.

Pour obtenir l'approbation de l'ASN, un constructeur doit avoir démontré sa constante capacité à concevoir et construire des armatures de sécurité conformes aux spécifications approuvées par la FIA. Les constructeurs reconnus par l'ASN devront uniquement fournir à leurs clients des produits conçus et construits conformément aux normes approuvées.

Chaque constructeur approuvé par l'ASN devra prouver à celle-ci :

- qu'il existe un certificat d'origine du matériau qu'il utilise, ou qu'il est possible de remonter à son origine, et que ce matériau est gardé à l'écart des autres matériaux ;
- que les méthodes de soudure utilisées produisent des soudures uniformes et solides et qu'elles sont régulièrement contrôlées par des tests en laboratoire ;
- qu'il utilise et maintient des normes de qualité et des procédures internes contrôlables, régulièrement mises à jour.

Les armatures constituées d'une structure de base répondant aux Articles 283 - 8.1 à 8.3, ou d'une structure du même constructeur déjà testée et homologuée par l'ASN concernée, sur laquelle les seules modifications effectuées auront été des additions d'éléments, pourront être homologuées directement par l'ASN concernée, après calcul de résistance et fourniture par le constructeur d'un certificat. Pour les autres armatures, les ASN peuvent effectuer un test statique comme suit (voir dessin 253-37) :

1 - Armature à considérer :

Etant donné qu'une cage ne doit être considérée que dans son ensemble, l'essai doit être réalisé sur le dispositif complet.

2 - Dispositif de test :

Il doit être construit de façon qu'aucune charge n'ait d'effet sur sa structure.

3 - Fixations :

La cage doit être adaptée au dispositif de test par ses fixations d'origine.

4 - Test :

Une charge verticale de 7,5 P (P étant le poids de la voiture + 500 kg) doit être appliquée avec un tampon d'une surface minimale de 500 x 200 mm sur l'arceau principal derrière le siège du pilote.

5 - Déformation :

Le test ne doit, sur l'ensemble de la structure de sécurité, produire de rupture ni de déformation plastique supérieure à 50 mm.

8.5. HOMOLOGATION FIA

La FIA suggère que chaque constructeur de voitures recommande un type d'armature de sécurité conforme aux normes FIA comme définies au point 8.4 ci-dessus.

Cette armature de sécurité doit être décrite sur une fiche d'extension présentée à la FIA pour approbation et ne doit être en aucune façon modifiée (voir article 8.2.1.1).

ARTICLE 9. RETROVISION

La vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par au moins deux rétroviseurs extérieurs (un de chaque côté de la voiture).

ARTICLE 10. ANNEAU DE PRISE EN REMORQUE

Des anneaux de prise en remorque **doivent être montés à l'avant (Droit et Gauche) et à l'arrière (Droit et Gauche)** des voitures. Il seront très solidement fixés. **Ces anneaux seront clairement visibles** et peints en jaune, rouge ou orange. **Ils devront** être inscrit à l'intérieur du périmètre de la voiture. Diamètre intérieur minimum : 50 mm.

ARTICLE 11. PARE-BRISE, VITRES, OUVERTURES

11.1. PARE-BRISE

Un pare-brise constitué de verre feuilleté est obligatoire en **T1B et T2**.

Si un pare-brise est utilisé, il doit être en verre feuilleté.

En cas d'absence ou de bris de pare-brise, le port d'un casque avec visière (ou de lunettes type moto) est obligatoire, sous peine de départ refusé.

Si à la suite d'un accident, la déformation de carrosserie ne permettrait pas le remplacement du pare-brise par celui d'origine, il pourra être provisoirement remplacé par un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur de 5 mm minimum.

11.2. VITRES

Si la voiture est équipée à l'avant de vitres latérales fixes, celles-ci doivent être réalisées en polycarbonate transparent d'une épaisseur minimale de 5 mm et munies d'une petite ouverture aisément obturable.

Les vitres arrière et latérales (en arrière du pilote), lorsqu'elles sont transparentes, doivent être en matériau homologué ou en polycarbonate d'au moins 3 mm d'épaisseur.

11.3. FILETS DE PROTECTION**11.3.1 En T1 :**

Il est obligatoire de prévoir des protections comme suit pour les deux ouvertures latérales de l'habitacle.

11.3.2. En T2 :

Lorsque la voiture ne comporte pas de vitre latérales fixes à l'avant, il est obligatoire de prévoir des protections comme suit pour les ouvertures latérales de l'habitacle :

Ces protections doivent empêcher le passage de la main ou du bras et recouvrir l'ouverture sur toute la hauteur de puis l'arrière de la vitre jusqu'au centre du volant.

Elles seront réalisées :

- **Soit par un filet (non métallique) à mailles d'au plus de 6cm x 6cm constitué de fils d'au moins 3mm de diamètre**
- **Soit par un filet ayant les caractéristiques suivantes :**
 - **Largeur de bande : 19mm**
 - **Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25mm**
 - **Dimensions maximum des ouvertures 60 x 60mm**

Le filet sera obligatoirement fixé sur la structure anti-tonneau, le haut de ce filet étant fixé de façon permanente et le bas aisément détachable de l'intérieur comme de l'extérieur.

ARTICLE 12. FIXATIONS DE SÉCURITÉ POUR PARE-BRISE

De telles fixations pourront être utilisées librement.

ARTICLE 13. COUPE-CIRCUIT

Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc...) et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté pilote. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Une seule commande extérieure est obligatoire en groupe **T2**. Les voitures du groupe **T1** devront être équipées de deux commandes extérieures, à raison d'une de chaque côté du pare-brise.

Pour les moteurs Diesel, le coupe-circuit doit être couplé avec un dispositif étouffeur de l'admission du moteur.

ARTICLE 14. RÉSERVOIRS DE SÉCURITÉ APPRouvÉS PAR LA FIA

Lorsqu'un concurrent utilise un réservoir de sécurité, celui-ci doit provenir d'un constructeur agréé par la FIA. Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées. À cette fin, sur chaque réservoir livré doivent être imprimés le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit et la date de fabrication.

14.1. VIEILLISSEMENT DES RESERVOIRS

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de 5 ans une diminution notable de leurs propriétés physiques.

Aucun réservoir ne devra être utilisé plus de cinq ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et re-certifié par le constructeur pour une période supplémentaire d'au plus deux années.

Une fenêtre étanche en matériau ininflammable installée dans la protection des réservoirs FT3 doit permettre d'en vérifier la date limite d'utilisation.

14.2. INSTALLATIONS DES RESERVOIRS

Le réservoir peut être remplacé par un réservoir de sécurité homologué par la FIA (spécifications FT3), ou un autre homologué par le constructeur de la voiture. Dans ce cas, l'ouverture laissée par la suppression du réservoir d'origine pourra être obturée par un panneau.

Le nombre de réservoirs est libre.

On peut également combiner les différents réservoirs homologués (y compris le réservoir standard) et des réservoirs FT3.

Tout réservoir non homologué devra être de type FT3. Le concurrent devra présenter le certificat de conformité ou d'agrément FIA sur lequel figurent le numéro du réservoir et l'année de fabrication.

Les réservoirs collecteurs d'une capacité inférieure à 1 litre sont de construction libre. Leur nombre est limité à celui des réservoirs principaux équipant la voiture.

Le réservoir d'origine pourra être conservé mais dans sa position d'origine (**T1B et T2**). Un réservoir FT3 de capacité accrue pourra être monté à l'emplacement du réservoir d'origine.

Pour les voitures dont le constructeur a prévu un emplacement clos réservé aux bagages (coffre avant ou arrière), faisant partie intégrante de la carrosserie, ce logement devra être utilisé pour y loger le réservoir supplémentaire. Des orifices devront être prévus dans le plancher du coffre afin de permettre l'écoulement du carburant en cas de fuite. Pour les voitures dont le constructeur n'a prévu aucun emplacement spécifique pour les bagages, faisant partie intégrante de la carrosserie, le réservoir supplémentaire pourra se trouver à l'intérieur de l'habitacle en arrière du siège le plus en arrière.

Pour la position du réservoir dans les voitures **T1A**, se reporter l'article 285-1.

Dans tous les cas, le réservoir, y compris la canalisation de remplissage, doit être totalement isolé au moyen de cloisons ininflammables et étanches, empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement. Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges arrière enlevés, une cloison résistant au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir. Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurelle de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir. Les réservoirs doivent être efficacement protégés et très solidement fixés à la coque ou au châssis de la voiture.

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture, peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture. Ces orifices peuvent être situés dans les emplacements des vitres arrière.

L'orifice de remplissage et la mise à l'air libre devront toujours être situés à l'extérieur de l'habitacle sur une partie métallique. Si un orifice de remplissage se trouve à l'intérieur de la carrosserie, il devra être entouré d'un réceptacle avec évacuation vers l'extérieur.

La mise à l'air libre doit sortir soit sur le toit de la voiture, soit faire une boucle le plus haut possible à l'intérieur pour sortir sous la voiture du côté opposé à son raccordement au réservoir. Ces mises à l'air libre devront être équipées de clapets auto-obturant.

Pour les voitures type Pick-up engagées en **T1B ou T2**, et dont l'habitacle est totalement séparé du plateau arrière (cabine métallique complètement fermée), le réservoir devra obligatoirement soit provenir d'une voiture fabriquée en série, soit être un réservoir de sécurité type FT3 et le plateau devra être aménagé de manière à permettre l'écoulement du carburant en cas de fuite.

ARTICLE 15. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et tous les éléments mécaniques d'une part, et les sièges des occupants d'autre part, pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

En T1A : A compter du 01.01.2007, la cloison coupe-feu devra être située à l'extérieur de l'habitacle.

ARTICLE 16. ÉQUIPEMENT LUMINEUX

Il devra être en tous points conforme à la convention internationale sur la circulation routière.

Chaque voiture devra être équipée d'au moins :

- 2 phares (combinés code/phare),
- 2 lanternes avant,
- 2 lanternes arrière et éclairage de plaque,
- 2 feux stop,
- 2 clignotants indicateurs de direction AV et AR,
- Feux de détresse.

Les deux phares et les projecteurs additionnels devront se trouver en avant de l'axe des roues avant à une hauteur maximum correspondant à celle de la ligne du capot / bas du pare-brise (huit projecteurs maximum).

Chaque voiture devra également être équipée de deux feux arrière rouges dits de brouillard, jumelés ou juxtaposés à deux feux stop.

Chacun de ces feux sera d'une puissance comprise entre 21 et 55 watts.

Ils présenteront chacun une surface utile de 50 cm² (1 seul foyer lumineux) dans laquelle devra être inclus un cercle d'au moins 5 cm de diamètre, ou bien un dispositif ayant fait la preuve d'une efficacité au moins équivalente et seront approuvés par la FIA.

Ils seront situés à au moins 1,20 m du sol et/ou + / - 10 cm du point le plus haut de la voiture, dirigés horizontalement vers l'arrière et fixés à l'extérieur.

Ils devront être fixés aux deux extrémités arrière de la voiture ou pour les types pick-up dans les angles supérieurs de la partie arrière de la cabine. Ils présenteront chacun une surface utile de 50 cm², ou bien, ayant fait la preuve d'une efficacité au moins équivalente.

Les phares, lanternes et feux arrière de brouillard devront s'allumer automatiquement avec la mise du contact.

Tous ces équipements lumineux devront être maintenus en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve. Un équipage pourra se voir refuser le départ jusqu'à la remise en état du circuit électrique si celui-ci était constaté défaillant.

Des phares supplémentaires, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de huit phares (non compris les lanternes ou feux de position).

Ils ne pourront pas être montés par encastrement. Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair.

Les phares d'origine peuvent être rendus inopérants et peuvent être couverts par du ruban adhésif. Ils peuvent être remplacés par d'autres, dans le respect de cet article.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesses est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique. Les gyrophares sont interdits.

ARTICLE 17. AVERTISSEUR SONORE

Chaque voiture devra être équipée d'un avertisseur sonore puissant en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve. Les avertisseurs à plusieurs tonalités sont interdits.

ARTICLE 18. BAVETTES

Les bavettes transversales sont obligatoires derrière les roues les plus en arrière et en arrière des roues motrices. Elles ne devront pas présenter d'interstice avec la carrosserie. Elles devront satisfaire aux conditions suivantes :

- être en toile caoutchoutée (caoutchouc armé d'une tresse non métallique) ou en matériau synthétique équivalent ;
- avoir une épaisseur suffisante pour être efficace ;
- elles doivent couvrir au moins la largeur de la roue, l'espace entre les roues restant libre ;
- le bas de ces bavettes doit être à **8 cm +/- 2 cm** du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord.

ARTICLE 19. SIÈGES

En **T1B et T2**, si les fixations ou supports d'origine sont modifiés, ces pièces devront soit avoir été produites par un fabricant approuvé par la FIA, soit être conformes aux spécifications suivantes (voir dessin 253-52) :

- Les fixations sur la coque/châssis devront comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin. Les surfaces de contact minimales entre support, coque / châssis et contreplaques seront de 40 cm² pour chaque point de fixation. Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontales et verticales de 18 000 N, non appliquées simultanément. Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée (**T1B, T2**) ou avec le siège.

- La fixation entre le siège et les supports devra être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège. Chaque attache devra pouvoir résister à une charge de 15 000 N quelle qu'en soit la direction.

- L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques sera de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger. La dimension longitudinale minimale de chaque support sera de 6 cm.

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, soit modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA, et non modifiés. Dans tous ces cas un appui-tête d'au moins 400 cm² de surface devra être présent pour chaque occupant. Sa position sera telle qu'il sera le premier point de contact avec le casque du pilote ou du passager dans le cas d'un choc projetant la tête des occupants de la voiture vers l'arrière, lorsqu'ils sont assis dans leur position normale. Cet appui-tête ne doit pas se déplacer de plus de 5 cm lorsqu'une force de 850 N dirigée vers l'arrière lui est appliquée. La distance entre casque et appui-tête devra être minimum, de telle manière que le déplacement du casque, lorsque la force ci-dessus lui est appliquée

On peut ajouter toutes sortes de couvre sièges, y compris ceux formant des sièges baquets.

ARTICLE 284

RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE AUX VOITURES TOUT-TERRAIN DE SERIE T2

ARTICLE 1. DÉFINITION

Voitures Tout-Terrain de production de série.

ARTICLE 2. HOMOLOGATION

Ces voitures doivent avoir été produites à au moins 1 000 exemplaires entièrement identiques en 12 mois consécutifs, et homologuées par la FIA en voitures Tout-Terrain de série et/ou être définies dans l'article 1. Voitures admises, paragraphe 1.1. Groupe T2.

ARTICLE 3. NOMBRE DE PLACES

Ces voitures doivent comprendre au moins 2 places.

ARTICLE 4. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES OU OBLIGATOIRES

- 4.1. Toute modification non explicitement autorisée est interdite. Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après. En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce endommagée.
- 4.2. Les voitures devront être strictement de série et identifiables par les données précisées par les articles de la fiche d'homologation.

ARTICLE 5. POIDS MINIMUM

En T2, les voitures devront avoir au moins le poids précisé sur la fiche d'homologation.

En T2F, les voitures devront avoir au moins le poids précisé sur la carte grise.

Le poids minimum est celui de la voiture y compris le poids des équipements de sécurité mais sans personne ni bagages, outillage, cric, pièces de rechange, matériels de survie, de navigation ou de communication portables, vivres, etc... Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui seront vides. Les phares supplémentaires qui ne figureraient pas sur la fiche d'homologation, doivent être retirés avant la pesée.

ARTICLE 6. GENERALITES

6.1. MOTEUR

Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre provenant ou non du constructeur.

6.1.1. Allumage :

Liberté pour la marque et le type des bougies, pour le limiteur de régime et pour les câbles H.T. Le boîtier et les pièces du boîtier électronique qui concernent l'allumage sont libres, néanmoins le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le moteur doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série). Les senseurs et actuateurs côté entrée ne doivent pas être modifiés, pas plus que leur fonction. Aucun capteur ne peut être ajouté, même pour enregistrer des données. Tout système d'acquisition de données est interdit sauf si la voiture homologuée en est pourvue.

6.1.2. Circuit de refroidissement :

Le radiateur contenant le liquide de refroidissement est libre, ainsi que le type de thermostat qui peut être supprimé. L'emplacement et les points d'attache d'origine du radiateur de série devront être conservés.

Il est permis d'ajouter un ventilateur électrique à condition qu'il s'agisse d'une pièce montée sur une quelconque voiture de série et qu'elle soit régulièrement commercialisée.

6.1.3. Alimentation :

Il est permis de modifier les éléments du (des) carburateur(s) ou dispositifs d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

6.1.4. Injection :

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Le boîtier régulant l'injection est libre.

Les entrées dans le boîtier électronique (senseurs, actuateurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent rester de série.

Les sorties du boîtier électronique doivent garder leurs fonctions originales selon la fiche d'homologation.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement, et de leurs fixations.

Le filtre à air, son boîtier, et le tuyau entre ce boîtier et l'atmosphère sont libres, mais le boîtier devra rester dans son emplacement d'origine, l'air ne devra pas être prélevé dans l'habitacle, les modifications ne devront pas toucher à la structure de la voiture, et l'installation devra être entièrement située dans le compartiment moteur.

6.1.5. Distribution :

Les ressorts et le jeu des soupapes sont libres, mais les arbres à cames (y compris le profil des cames) devront rester de série.

6.1.6. Pompe d'alimentation :

Le nombre et le principe de fonctionnement des pompes d'alimentation sont libres.

Le matériau élastique des supports de moteur est libre, mais pas le nombre.

6.1.7. Échappement :

Il sera possible :

- soit de retirer l'intérieur des silencieux d'origine,
- soit de modifier l'échappement à partir du premier pot vers la sortie (dessin 254-3), les dimensions maximales du conduit étant celles du tuyau situé en amont du premier silencieux. La sortie devra s'effectuer soit vers l'arrière, soit latéralement.

Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié devra être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de l'épreuve en ce qui concerne les niveaux sonores.

Si un silencieux d'échappement est ajouté, il doit être du type original et doit contenir du matériau absorbant le bruit.

La sortie devra s'effectuer soit vers l'arrière, soit latéralement, en conformité avec l'article 282-3.6.

Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.

6.1.8. Contrôleur de vitesse de croisière :

Ce contrôleur peut être déconnecté.

6.1.9. Panneaux d'insonorisation :

Ces panneaux peuvent être supprimés.

6.1.10. Air conditionné :

Il sera possible de retirer le système de climatisation sur une voiture homologuée avec l'air conditionné.

6.2. TRANSMISSION

6.2.1. Embrayage : Le disque est libre, y compris le poids, sauf en ce qui concerne le nombre et le diamètre.

6.3. SUSPENSION

6.3.1 Ressorts :

6.3.1.1. Ressorts hélicoïdaux :

La longueur est libre, ainsi que le nombre de spires, le diamètre du fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort.

6.3.1.2. Ressorts à lames :

La longueur est libre, ainsi que la largeur, l'épaisseur et la courbure verticale.

Le montage de sabots de protection de jumelles est vivement recommandé. Le nombre de lames est libre.

6.3.1.3. Barres de torsion :

Le diamètre est libre.

6.3.1.4. Amortisseurs :

Libres, pour autant que leur type (télescopique, à bras, etc...), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

Les amortisseurs à gaz seront considérés à l'égard de leur principe de fonctionnement comme des amortisseurs hydrauliques.

La vérification du principe de fonctionnement des amortisseurs sera effectuée de la façon suivante : une fois les ressorts et/ou les barres de torsion démontés, la voiture doit s'affaisser jusqu'aux butées de fin de course en moins de 5 minutes.

Au cas où pour remplacer un élément de suspension type Mac Pherson ou d'une suspension fonctionnant de manière identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache.

Le renforcement de la suspension et de ses points d'ancrage est autorisé par adjonction de matériau.

Les renforts de suspension ne doivent pas permettre de solidariser deux pièces distinctes entre elles.

Les formes des assiettes de ressort dans les suspensions Mac Pherson sont libres.

Le nombre d'amortisseurs sera limité à 2 par roue.

Aucun élément autre que ceux permettant exclusivement la fixation d'un amortisseur supplémentaire ne pourra être ajouté et/ou supprimé à la suspension.

Dans le cas où une voiture ne possède qu'un seul amortisseur par roue, l'ancrage de celui-ci est libre à condition qu'aucun autre élément que ceux permettant exclusivement la fixation ne puisse être ajouté et/ou supprimé à la suspension.

Les réserves de fluide des amortisseurs peuvent être fixées dans les passages de roues ainsi qu'au châssis.

6.3.1.5. Sangles :

Les sangles de débattement sont autorisées à l'avant et à l'arrière.

6.3.1.6. Pont rigide :

Dans le cas d'un pont rigide, les pièces d'origine pourront être renforcées de telle manière que les pièces d'origine puissent toujours être reconnues.

Il est possible de modifier le matériau des triangles de suspension d'une voiture **T2** pour de l'acier, le poids du nouveau triangle étant supérieur au poids du triangle d'origine, tout étant égal par ailleurs.

6.4. ROUES ET PNEUMATIQUES

Les roues sont libres dans le respect de la largeur homologuée, considérée comme un maximum, et du diamètre homologué, avec dans ce dernier cas une tolérance de + / - 1 pouce.

Elles devront être couvertes par les ailes, et la voie maximale indiquée sur la fiche d'homologation devra être retenue.

Les pneus sont libres dans les limites de l'article 282-6.4 et 6.6, à condition de pouvoir être montés sur ces roues.

La roue de secours pourra être déplacée à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et de ne pas être installée dans l'espace réservé aux occupants.

Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées, comme figuré au dessin 254-1.

6.5. SYSTEME DE FREINAGE

Les garnitures de freins sont libres, de même que leurs fixations (rivées, collées, etc...), à la condition que la surface de frottement des freins ne soit pas augmentée. Les tôles de protection peuvent être démontées ou pliées. Dans le cas de voitures équipées d'un servofrein, ce dispositif peut être déconnecté. Il en est de même pour les systèmes anti-blocage de freins.

Les canalisations de freins pourront être changées pour des canalisations de type aviation.

6.6. CARROSSERIE**6.6.1. Extérieur**

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

On peut monter des protège phares n'ayant d'autre but que de couvrir le verre de phare, sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

Le montage de protections inférieures est recommandé, mais n'est autorisé qu'à condition qu'elles soient effectivement des protections respectant la garde au sol, qu'elles soient démontables et qu'elles soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoirs, transmission, échappement.

Les vitres arrière et latérales (en arrière du pilote) pourront être en matériau non transparent (voir aussi article 283.11). Cela ne doit pas entraîner de modification dans la forme de la carrosserie.

Leur fixation est libre.

Les mécanismes peuvent être supprimés.

Plusieurs vitres d'une même ouverture peuvent être remplacées par un seul panneau, de même pour les vitres des portes **latérales**.

La vitre d'un toit ouvrant peut être remplacée par une tôle métallique d'une épaisseur minimum de 1,5 mm, avec éventuellement des fixations supplémentaires.

On peut prévoir un système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

Si le support d'origine de la roue de secours présente un danger à l'extérieur de la carrosserie et que cette roue est déplacée dans l'habitacle (voir Art 6.4), il pourra être retiré.

Le montage de rétroviseurs extérieurs est autorisé, ainsi que le changement des balais d'essuie-glace, avant ou arrière.

Seuls les treuils électriques, montés sans modification de la structure de la voiture autre que celle qui permet la fixation du treuil par boulonnage, sont autorisés.

6.6.2. Habitacle

Sont autorisés sans restriction, tous les accessoires qui sont sans effet aucun sur le comportement de la voiture, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (éclairage, chauffage, etc...) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la robustesse, la transmission, le freinage ou la tenue de route.

6.6.2.1. Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation des portières, à condition que leur aspect n'en soit pas modifié.

- Il est permis d'enlever les garnitures des portes ainsi que leurs barres de protection latérale, pour installer un panneau de protection latérale constitué de matériau composite. La configuration minimale de ce panneau devra être conforme au dessin 255-14.

- Dans le cas où les barres de protections latérales dans les portes ne sont pas enlevées, les panneaux de portes peuvent être réalisés en feuille de métal d'une épaisseur minimale de 0,5 mm, en fibre de carbone d'une épaisseur minimale de 1 mm ou un autre matériau solide et non combustible d'une épaisseur minimale de 2 mm.

- Autres matériaux d'insonorisation et garnitures :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures, excepté ceux mentionnés à l'article 6.6.2.1.

Les règles mentionnées ci-dessus s'appliquent également aux garnitures situées sous les vitres latérales arrière des voitures à deux portes.

La hauteur minimale du panneau de protection latérale de portière devra s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

6.6.2.2. Plancher :

Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

6.6.3. Commandes

Toutes les commandes doivent être celles prévues par le constructeur, y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles : par exemple, adjonction d'une rallonge de la commande du frein à main, d'une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

En particulier, est permis ce qui suit :

- Des appareils de mesure, compteurs, etc. supplémentaires peuvent être installés librement à la condition que leur montage ne présente aucun caractère dangereux.
- L'avertisseur peut être changé. On peut en ajouter un à la disposition du passager ou du pilote. **Les avertisseurs à plusieurs tonalités sont interdits.**
- Le mécanisme du levier de frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").
- Les sièges arrière peuvent être enlevés. Eventuellement une cloison étanche séparera l'habitacle du compartiment moteur et/ou du réservoir.
- Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.
- Le volant de direction est libre.
- Il est permis de remplacer les lève-vitres électriques en lève-vitres manuels.

6.6.4. Renforts

- Les renforts de la partie suspendue sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.
- Des barres anti-rapprochement et anti-écartement peuvent être montées à l'avant à condition qu'elles soient démontables et boulonnées sur les points d'attache de suspension à la coque ou sur les supports des ressorts de suspension. Il est également autorisé de percer le bol supérieur pour fixer ces barres.

Ces barres pourront aussi être montées à l'arrière, de chaque côté, fixées en 2 points maximum.

La distance entre ces deux points devra être inférieure à 10 cm. La distance entre un de ces points et la fixation de la suspension est au plus de 10 cm.

- 6.6.5. Lorsque la roue de secours est placée d'origine dans un logement fermé et lorsque cette roue est remplacée par une roue plus large située dans cet emplacement (voir article 6.4), il est possible d'adapter le couvercle de l'emplacement au diamètre de la nouvelle roue (dessin 254-2).

6.7. SYSTEME ELECTRIQUE

- **Batterie** : marque, capacité et câbles de batterie sont libres, mais la tension nominale doit être conservée.

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

Le nombre de batteries prévues par le constructeur doit être maintenu.

Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 10 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

La batterie devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation.

Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant.

Dans ce cas, la boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors de l'habitacle (voir dessins 255-10 et 255-11).

Dans le cas où la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle devra être protégée électriquement par un couvercle la recouvrant complètement.

- **Générateur** : le remplacement par un générateur de plus grande puissance est autorisé.

Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice versa.

6.8. CIRCUIT DE CARBURANT

- **Si un réservoir FT3 est utilisé**, les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation, le parcours de ces canalisations étant libre. En cas d'utilisation de réservoir de série, ce changement est facultatif. Il est autorisé de monter un réservoir FT3 et ses accessoires (en conformité avec les différents articles du règlement) alimentant le réservoir d'origine par l'intermédiaire d'un raccordement sur le tube de remplissage d'origine.
- Dans ce cas, la mise à l'air libre du réservoir d'origine devra passer par le réservoir FT3, l'ensemble des canalisations de carburant d'origine devra être conservé, les nouvelles canalisations et accessoires équipant le réservoir FT3 devront être en conformité avec les articles 283-3.2. et 285.1.2.

6.9. CRIC

Le cric est libre et ses points de levage pourront être changés pour d'autres n'ayant que cette fonction.

ARTICLE 285

RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE AUX VOITURES PROTOTYPES TOUT-TERRAIN

ARTICLE 1. DEFINITION

Voitures terrestres à moteur unique à propulsion mécanique au sol, de 4 roues, mues par leurs propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un pilote à bord de la voiture.

Ces voitures pourront être construites à l'unité mais devront être conformes à la Convention Internationale sur la circulation routière, en particulier sur les points suivants : essuie-glace, lave-glace, compteur de vitesse.

Marque automobile : Une "marque automobile" correspond à une voiture complète.

Lorsque le constructeur de la voiture monte un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride". Le nom de la voiture sera le nom du constructeur associé au nom du moteur.

Le nom du constructeur de la voiture devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.

ARTICLE 2. OBLIGATIONS

2.1. Les voitures du groupe **T1** devront être conformes aux prescriptions générales et aux équipements de sécurité définis aux Articles 282 et 283 respectivement.

2.2. RESERVOIRS :

Tout réservoir d'huile et tout réservoir d'essence doivent être situés dans la structure principale de la voiture et protégés par une structure de sécurité (tubes reliés au châssis, panneaux absorbants de type « nid d'abeille »).

2.2.1. En T1 B :

Si le réservoir de carburant est celui d'origine installé à son emplacement d'origine, ces protections ne sont pas obligatoires mais fortement recommandées.

Si le réservoir de carburant n'est pas celui d'origine, seuls les réservoirs de carburant répondant aux normes FIA/FT3 seront acceptés.

2.2.2. Installation des réservoirs :

Le(s) réservoir(s) devra (devront) être installé(s) de préférence hors de l'habitacle. Si un réservoir est installé dans l'habitacle, il sera implanté dans une zone située à 15 cm minimum à l'intérieur de la structure. Il devra être isolé par une cloison ou un caisson étanche aux flammes et aux liquides.

Un système d'évacuation du carburant hors du volume contenant le réservoir devra être prévu en cas de fuite de carburant.

Si le bouchon de remplissage est situé directement sur le réservoir, celui-ci devra être couvert par un second bouchon, lié de manière étanche au caisson de réservoir.

Si l'orifice de remplissage est relié au réservoir par une canalisation, celle-ci doit être totalement isolée au moyen de cloisons ininflammables et étanches, empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement.

Si un orifice de remplissage se trouve à l'intérieur de la carrosserie, il devra être entouré d'un réceptacle avec évacuation vers l'extérieur.

2.3. ROUES :

Le diamètre maximum pour les roues est fixé à 890 mm pour les voitures à deux roues motrices et à 810 mm pour celles à quatre roues motrices.

ARTICLE 3. CARROSSERIE

3.1. EXTERIEUR

3.1.1. Pare-brise :

Le pare-brise est facultatif en **T1A**. S'il est cependant prévu, il devra être en verre feuilleté, quelles que soient sa forme et sa surface.

En cas de bris ou d'absence de pare-brise, le port d'un casque avec visière (ou de lunettes type moto) est obligatoire. ***Un grillage de protection pourra être installé.***

3.1.2. Carrosserie :

La largeur de la carrosserie est limitée à 210 cm. Les matériaux sont libres.

Toute voiture doit être équipée d'une carrosserie en matière dure et non transparente. Elle doit s'élever, à l'avant, au minimum jusqu'au centre du volant sans pouvoir être à moins de 42 cm au-dessus du plan de fixation du siège pilote.

La carrosserie doit recouvrir en projection verticale au minimum 120° de la partie supérieure des roues (située au dessus de l'axe de roue en vue de côté) et tous les composants mécaniques à l'exception des roues de secours, points d'ancrage et de fixation compris. Elle devra au minimum descendre (ou être prolongée vers l'arrière) jusqu'au niveau du bord supérieur de la jante et fermer la partie arrière de la voiture.

Des ouvertures destinées au refroidissement du groupe motopropulseur pourront être pratiquées dans la carrosserie et des trappes de visite sont autorisées dans les cloisons structurales de l'habitacle. Ces dispositifs ne doivent pas permettre le montage ou le démontage d'éléments mécaniques, à l'exception du filtre à air.

Tous les éléments de carrosserie devront être soigneusement et complètement finis, sans pièces provisoires ni de fortune, ni aucun angle vif. Aucun élément de carrosserie ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues. Le rayon minimum des angles et des coins ne peut être inférieur à 15 mm.

Toutes les parties ayant une influence aérodynamique et toutes les parties de la carrosserie doivent être rigidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (ensemble châssis/carrosserie), ne comporter aucun degré de liberté, être solidement fixées et rester immobiles par rapport à cette partie lorsque la voiture se déplace.

3.1.3. Spécifications propres au groupe T1B :

Forme, ligne, proportion :

Aspect d'une voiture 4x4 commercialisée, décrite dans le catalogue de la Revue Automobile Suisse (n° du salon de Genève) au chapitre Tout-Terrain.

Éléments de référence :

Il devra être possible d'échanger à tout moment, les éléments suivants par des éléments d'origine de la voiture de référence :

- Pare-brise.
- Portières avant.

3.2. INTERIEUR

La carrosserie doit être conçue de manière à fournir confort et sécurité au pilote et aux éventuels coéquipiers. Aucun élément de carrosserie ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues. Aucune partie mécanique ne doit faire saillie à l'intérieur de l'habitacle. Tout équipement pouvant entraîner un risque doit être protégé ou isolé et ne pas être situé dans l'habitacle.

L'habitacle doit être séparé de la partie mécanique par une cloison. Si elle est fixée sur l'armature de sécurité ce sera sur la partie extérieure à l'habitacle (applicable à compter de janvier 2006).

Les voitures doivent avoir des ouvertures latérales permettant la sortie du pilote et des éventuels coéquipiers. Leurs dimensions sont telles qu'il soit possible d'y inscrire un carré d'au moins 50 cm de large et 50 cm de haut mesurés verticalement et dont les angles pourront comporter un arrondi d'un rayon maximum de 15 cm.

L'habitacle doit être conçu de telle sorte qu'un occupant puisse le quitter depuis sa position normale dans la voiture en 7 secondes en empruntant la portière située de son côté et en 9 secondes en empruntant la portière située de l'autre côté.

- pour ces tests, l'occupant doit porter tout son équipement normal, les ceintures de sécurité doivent être attachées, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portières doivent être fermées.
- Ces tests seront répétés pour tous les occupants de la voiture.

Seules des voitures biplaces sont admises. Il est permis d'enlever le siège du passager. L'emplacement dégagé pourra être réutilisé.

Chaque emplacement prévu pour chaque siège doit avoir une largeur minimale de 45 cm maintenue sur toute la profondeur du siège.

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mesure doit être effectuée au creux de chacun des deux sièges.

La largeur intérieure minimale aux places avant sera de 110 cm, maintenue librement sur au moins 25 cm de hauteur et 40 cm de longueur.

La hauteur protégée minimale verticale sera de 80 cm entre le fond de chaque siège écrasé et une ligne joignant (à l'extérieur) les deux arceaux principaux ou l'intérieur du toit.

La largeur minimale pour chaque logement des pieds devra être de 25 cm, maintenue sur une hauteur de 25 cm, mesurés horizontalement et perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, au niveau des pédales.

L'axe du pédalier devra se trouver en arrière ou à l'aplomb de l'axe des roues avant.

ARTICLE 4. POIDS

L'échelle de poids suivante est applicable :

		GROUPE T1A		GROUPE T1B
CLASSES DE CYLINDRÉE CORRIGÉE		4 roues motrices <i>Essence & Diesel</i>	2 roues motrices <i>Essence & Diesel</i>	<i>Essence & Diesel</i>
...	jusqu'à : 2 000 cm ³	900 kg	800 kg	1 100 kg
• de : 2 000 cm ³	jusqu'à : 2 500 cm ³	1 000 kg	900 kg	1 200 kg
• de : 2 500 cm ³	jusqu'à : 3 000 cm ³	1 060 kg	960 kg	1 300 kg
• de : 3 000 cm ³	jusqu'à : 3 600 cm ³	1 120 kg	1 010 kg	1 400 kg
• de : 3 600 cm ³	jusqu'à : 4 000 cm ³	1 150 kg	1 040 kg	1 500 kg
• de : 4 000 cm ³	jusqu'à : 4 500 cm ³	1 200 kg	1 080 kg	1 500 kg
• de : 4 500 cm ³	jusqu'à : 5 000 cm ³	1 250 kg	1 120 kg	1 500 kg
• plus de 5000 cm ³				1 550 kg

ARTICLE 5. MOTEUR

5.1. SURALIMENTATION (ESSENCE & DIESEL)

Les compresseurs doivent être mono étage de compression et de détente.

Ces compresseurs ne doivent pas être montés en série.

Les compresseurs volumétriques seront admis s'ils ont une entrée d'air d'au plus 80 cm² de section.

Pour les autres, une restriction devra être apportée, selon une des deux méthodes suivantes :

1 - Diamètre maximum de l'entrée d'air dans le compresseur : 45 mm.

2 - Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur sera limité à un diamètre maximum d'entrée d'air de 32 mm.

Le diamètre maximum de l'entrée d'air du carter de compresseur devra être maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du point le plus en amont des aubages de la roue..

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Les compresseurs respectant les dimensions définies ci-dessus devront être conservés.

Les autres devront comporter une bride fixée au carter de compresseur et respectant les dimensions définies ci-dessus.

Cette bride ne devra pas faire partie intégrante du carter de compresseur, elle devra être une pièce rapportée.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par la bride.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter pour la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Elle doit être démontable pour inspection ou d'une inspection facile.

Il devra être possible d'apposer des sceaux (plomb) entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) : voir dessin 254-4.

La forme de la bride est libre sous réserve des restrictions ci-dessus.

Les compresseurs devront être marqués et/ou plombés durant l'épreuve.

5.2. Dans le respect de l'article 5.1. ci-dessus le moteur est libre.

ARTICLE 6. CHASSIS

La voiture doit avoir une structure immédiatement derrière le siège du pilote, plus large et plus haute que les épaules lorsqu'il est assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture. Cette structure doit être capable de supporter une force latérale soutenue de 1,5 p appliquée à son point le plus élevé, p étant le poids de course de la voiture, soit avec personnes, essence et équipement.

6.1. SPECIFICATIONS PROPRES AU GROUPE T1B

Châssis : issu d'une voiture tout-terrain de série.

Suspension : principes et types de la voiture d'origine (essieu rigide, roues indépendantes à bras superposés, ou pseudo Mac Pherson, etc.).

REGLEMENT STANDARD TRIAL 4X4

ARTICLE 1. ORGANISATION DU TRIAL 4x4

L'Association Sportive organisatrice, le nom et la date du Trial 4x4 sont mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve qui complète le présent règlement standard.

ARTICLE 2. PRESCRIPTIONS GENERALES

Le Trial 4x4 est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux règlements généraux de la FFSA et au présent règlement, auxquels tous les équipages s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

Le Trial 4x4 est une épreuve régionale réservée aux voitures deux ou quatre roues motrices, aménagées pour ce genre d'épreuves se déroulant exclusivement sur des parcours non revêtus, et choisis pour leurs difficultés de franchissement. Le parcours sera constitué de 12 zones minimum. Le groupe Loisir évoluera dans les parcours "Loisir", le groupe Série et la classe « libre » du Groupe loisir dans les parcours "Série", les groupes Série Améliorée et Prototype dans les parcours "Série améliorée".

4 zones maximum peuvent être communes à tous les groupes.

ARTICLE 4. VOITURES ADMISES

Le Trial 4x4 est ouvert aux voitures à 2 ou 4 roues motrices définies dans chacun des groupes suivants :

▪ Groupe Loisir (essence et diesel)

Voitures Tout-Terrain à 4 roues motrices, strictement de série, normalement commercialisées et en conformité avec le code de la route (munies d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validé et d'un certificat d'assurance).

Deux classes seront différenciées selon les empattements.

- Classe 1 : Empattement de moins de 2 m 30.
- Classe 2 : Empattement de 2 m 30 et plus.
- Classe 3 : libre (Voitures Tout-Terrain à 4 roues motrices, **issues des Classes 1 ou 2** et ayant effectué des modifications du Groupe Prototype.

▪ Groupe Série (essence et diesel)

Voitures Tout-Terrain de série à 4 roues motrices, munies d'un passeport technique FFSA, d'une carte grise et conformes au P.V. des Mines et au catalogue commercial du Constructeur.

Ces voitures pourront posséder des blocages de différentiel à condition que ceux-ci soient conformes au catalogue commercial du constructeur.

Deux classes seront différenciées selon les empattements :

- Classe 1 : empattement inférieur à 2 m 30.
- Classe 2 : empattement de 2 m 30 et plus.

▪ Groupe Série Améliorée (essence ou diesel)

Voitures Tout-Terrain de série améliorée à 4 roues motrices, munies d'un passeport technique FFSA, d'une carte grise et conforme au catalogue commercial du Constructeur.

Ces voitures pourront posséder un ou plusieurs systèmes de différentiels à blocage ou à glissement limité différents des différentiels d'origine.

Le frein à main d'origine peut être modifié permettant le freinage roue par roue d'un même et unique essieu, mais il doit pouvoir agir, après verrouillage, sur les 2 roues simultanément.

Deux classes seront différenciées selon les empattements :

- Classe 1 : empattement inférieur à 2 m 30.
- Classe 2 : empattement de 2 m 30 et plus.

▪ **Groupe Prototype (essence ou diesel)**

Voitures Tout-Terrain prototype à 2 et 4 roues motrices et 2 roues directrices, munis d'un passeport technique FFSA.

Les voitures 4 roues motrices doivent avoir un châssis et une carrosserie issus d'une voiture commercialisée avec la ligne générale et l'aspect proche de la voiture de série.

ARTICLE 5. MODIFICATIONS AUTORISEES

▪ **Groupe Loisir**

Les pare-chocs pourront être enlevés.

Des blocs de mousse pourront être disposés pour protéger phares et clignotants.

Les amortisseurs sont libres en lieu et place d'origine.

La roue de secours pourra être supprimée ainsi que la bâche et le hard top.

Classe 3 libre : moteur, boîte de vitesses, ponts, suspensions, freinage, blocages de pont : libre.

▪ **Groupe Série et Série Améliorée**

Il est autorisé de déposer les pare-chocs, le pare-brise et les portes.

Les feux avant et arrière pourront être démontés et remplacés par des caches de même forme.

Les amortisseurs peuvent être remplacés.

Le système d'échappement peut être modifié à partir de la sortie du collecteur d'échappement.

Les freins à tambour peuvent être remplacés par des freins à disques.

Réservoir libre métallique en lieu et place d'origine.

Rapports courts de boîte de transfert libres.

▪ **Groupe Série Améliorée**

Dans les cas d'une voiture dont la motorisation a été remplacée ou modifiée, cette transformation doit être ratifiée par un PV des Mines.

Le corps de la boîte de transfert doit rester d'origine, l'intérieur est libre.

La voie d'origine sera respectée avec une tolérance de 3 %.

Le matériau de la carrosserie peut être différent mais les lignes extérieures de la carrosserie devront être respectées.

▪ **Groupe Prototype : 4 roues motrices**

Moteur, boîte de vitesses, ponts, suspensions, réservoir, freinage, blocage de ponts : libres.

▪ **Groupe Prototype : 2 roues motrices**

1 - Définition

Structure anti-tonneau :

Elle est constituée :

- D'un arceau principal arrière placé derrière le siège du pilote. Cet arceau devra avoir une hauteur suffisante pour qu'une garde de 5 cm soit libre entre l'arceau et le casque du pilote.
- D'un arceau avant, immédiatement devant le volant.
- De deux entretoises longitudinales placées de part et d'autre du sommet des deux arceaux.
- D'une entretoise diagonale dont l'extrémité supérieure sera fixée du côté du conducteur.
- D'une entretoise longitudinale de chaque côté de l'habitacle reliant les montants de l'arceau avant et ceux de l'arceau arrière.

La conception de cette structure anti-tonneau devra être conforme à l'article 253.8 de l'annexe J.

2 - Moteur

Le moteur devra être un moteur 4 temps à pistons alternatifs sans suralimentation et issu de la production automobile.

La cylindrée autorisée sera inférieure ou égale à 2 200 cm³ maximum.

3 - Carrosserie

De type silhouette, elle devra recouvrir toutes les parties mécaniques apparentes (moteur, poulies, boîte de vitesses).

Elle devra être d'un fini irréprochable et ne présenter aucun caractère provisoire, ni aucun angle vif.

Vues de dessus, toutes les parties du moteur et de la boîte de vitesses devront être recouvertes d'une carrosserie solide.
Les côtés du moteur pourront être laissés à découvert. Toutefois, le système d'échappement devra présenter une protection afin d'éviter tout contact direct.

4 - Habitacle

Toutes les précautions devront être prises pour éviter les protubérances qui pourraient blesser le pilote.

Il y aura un plancher fermé, horizontal, fait en tôle d'acier d'une épaisseur minimum de 2 mm.

Un toit en tôle d'acier de 2 mm d'épaisseur devra être soudé aux arceaux de sécurité et recevoir entièrement l'habitacle. Il est interdit de percer les arceaux de sécurité.

Une cloison pare-feu métallique, étanche aux liquides, sera solidaire du plancher de la voiture et des montants postérieurs de la structure anti-tonneau, elle devra occulter au minimum toute la largeur et la hauteur de l'habitacle, jusqu'au sommet de la structure anti-tonneau.

5 - Ailes

Elles devront être solidement fixées. Elles devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et au minimum sur toute la largeur du pneumatique et descendre vers l'arrière au minimum à 5 cm en dessous de l'axe des roues.

Les roues motrices devront être équipées de bavettes, le bas de ces bavettes sera à 10 cm au plus du sol. Les matériaux utilisés devront être de la caoutchoutée ou du plastique (épaisseur minimale 5 mm).

6 - Direction

Mécanisme libre.

7 - Réservoirs de carburant, d'huile, d'eau de refroidissement et la batterie

Ils seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture, aucune projection directe ne puisse se faire sur l'habitacle.

Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur et au système d'échappement. La capacité du réservoir carburant ne pourra excéder 12 litres.

La batterie devra être protégée et solidement fixée. Si elle se trouve dans l'habitacle, elle sera recouverte d'une protection étanche et isolante.

8 - Canalisations

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage, à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques) et à l'intérieur de l'habitacle contre tout risque d'incendie (canalisations de carburant uniquement) sera exigée.

9 - Suspensions

- Libres.
- Attaches de sécurité obligatoires pour les ressorts de suspension.
- Contrôle actif de suspension interdit.

10 - Roues

Diamètre maximum : 18 pouces.

11 - Freins

- Obligatoires sur les 4 roues.
- Freins à main : commandes séparées autorisées.
- Frein de parking efficace, obligatoire.

12 - Boîte de vitesses et transmission

- Libre.
- Maximum 5 rapports.
- Marche arrière obligatoire.
- Blocage de différentiel et anti-patinage interdit.

13 - Accélérateur

Un système devra fermer l'accélérateur en cas de non fonctionnement de son accouplement au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque guillotine ou axe de papillon.

14 - Poids

Minimum : 700 kg

■ Pour tous les groupes :

- Ne sont pas admises les voitures à roues jumelées et les engins agricoles.
- Les voitures devront comporter au moins deux places. Les sièges avant devront être disposés côte à côte et la distance intérieure devra être au minimum de 45 cm de l'axe longitudinal de la voiture au bord extérieur du siège.
- Les pneumatiques sont libres sous réserve de se monter sur les jantes autorisées.
- Motorisation au gaz interdite.
- Anneaux de remorquage avant et arrière obligatoires : diamètre intérieur minimum 50 mm réalisés en acier de 8 mm de diamètre, peints de couleur vive (jaune, rouge ...).
- Double circuit de freinage obligatoire.

ARTICLE 6. SECURITE DES VOITURES

■ Groupe *Loisir*

- Toutes les voitures devront être équipées de 2 ceintures de sécurité 3 points minimum, dont le port est obligatoire pour chaque membre de l'équipage pendant tout le déroulement des zones.
- Un arceau de sécurité 6 points avec une diagonale conforme à l'Annexe "J" 1993 Article 253.8 est obligatoire sur les seules voitures ne possédant pas une carrosserie totalement fermée.

Classe 3 libre : un arceau de sécurité 6 points avec une diagonale conforme à l'annexe "J" 1993 Article 253.8 est obligatoire.

■ Groupes *Série, Série Améliorée, Prototype*

Toutes les voitures doivent être équipées :

- d'un arceau de sécurité 6 points avec une diagonale conforme à l'Annexe "J" 1993 Article 253.8.
- de 2 ceintures de sécurité harnais mais seule le port de la partie ventrale est obligatoire.
- d'un coupe-circuit conforme à l'Article 253.13.

La batterie devra être solidement fixée et recouverte d'une protection étanche et isolante.

ARTICLE 7. SECURITE DES EQUIPAGES

Dans tous les groupes, le pilote et le copilote devront obligatoirement porter :

- un casque homologué (normes NF minimum),
- une combinaison homologuée ou une tenue moto (sauf groupe *Loisir* : vêtements couvrant bras et jambes recommandés),
- des gants en cuir (recommandés pour groupe *Loisir*).

ARTICLE 8. IDENTIFICATION

Sur chaque voiture devra être apposé un numéro de capot avant visible de face de 15 cm de haut sur 2 cm d'épaisseur. Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur.

ARTICLE 9. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. ASSURANCE

Voir prescriptions générales. Risques C, D et E.

ARTICLE 11. DOPAGE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 12. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve.

A la clôture des engagements, la liste des engagés ainsi que celle des suppléants sera obligatoirement affichée au siège de l'ASA organisatrice.

Toute demande, pour être valable, devra être établie en conformité avec le bulletin joint au règlement particulier de l'épreuve. Toute omission ou fausse indication concernant en particulier les caractéristiques de la voiture entraînera soit le changement de groupe ou de classe, soit la mise hors course de l'équipage sans préjudice de sanctions plus sévères pouvant être demandées à la FFSA.

Le montant de la participation aux frais devra obligatoirement être adressé à l'organisateur en même temps que la demande d'engagement. Cette participation aux frais sera acquise aux organisateurs même si l'équipage ne prend pas le départ. Toutefois, une partie de la participation, et notamment celle correspondant à des frais non exposés, pourra être remboursée ; la totalité ne sera remboursée que dans le cas de refus d'un engagement ou d'annulation de l'épreuve.

Les droits d'engagements sont limités à 45 euros maximum pour les concurrents du groupe Loisir.

Les droits d'engagements sont limités à 65 euros maximum pour les concurrents des groupes Série, Série Améliorée et Prototype.

La clôture des engagements est fixée au lundi précédent l'épreuve pour les équipages des groupes Série, Série Améliorée et Prototype. Dans la limite des places disponibles, il est fixé à la fin des vérifications administratives pour les équipages du groupe Loisir.

Un pilote ou un copilote peut s'engager deux fois lors de la même épreuve dans des catégories à parcours différents sans occuper la même fonction, sauf épreuves de la Coupe de France où la double monte est interdite.

Les équipages recevront une lettre de confirmation d'engagement avec une heure de confirmation pour les contrôles.

ARTICLE 13. LICENCES

Voir Guide de la Licence 2006

ARTICLE 14. VERIFICATIONS

Avant le départ :

Les équipages devront obligatoirement présenter leur voiture à l'heure fixée par convocation.

Les équipages se présentant en retard à la vérification se verront infliger les amendes suivantes :

- jusqu'à 30 minutes : 15 euros
- de 30 minutes à 1 heure : 30 euros
- par heure supplémentaire : 15 euros

et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due.

Lorsque le responsable du parc aura constaté que la voiture est présentée dans les délais à la vérification, celle-ci sera placée en parc d'attente à la disposition du commissaire technique chargé des vérifications.

Les organisateurs afficheront, à l'issue des opérations de contrôle, la liste exacte des partants avec indication des groupes. Il est bien précisé que tous les équipages s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter leur voiture conforme au présent règlement ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. Lors des opérations de vérifications, toute voiture qui apparaîtrait non conforme serait soit changée de groupe ou de classe, soit mise hors course.

Une sanction pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout équipage dont la voiture n'aura pas été reconnue conforme à sa déclaration d'engagement, les droits d'engagements resteront acquis aux organisateurs.

Vérifications complémentaires des voitures pendant le Trial 4x4 :

Avant chaque zone, des vérifications pourront être pratiquées sur les voitures suspectes, telles que définies ci-dessous :

- Toutes les voitures présentant des traces d'accident.
Des vérifications pourront être pratiquées particulièrement sur des voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction ou au système de freinage.
- Toute autre voiture dont l'apparence ou le comportement justifierait de la part des officiels une vérification.
Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve seront soit mises hors course, soit exclues de l'épreuve de la zone en cours jusqu'à réparation.

ARTICLE 15. PARC FERME

Les épreuves de Trial 4x4 ne comportent pas de parc fermé, les différents parcs d'attente et de rassemblement sont des parcs ouverts. Si un équipage effectue une réparation dans l'un des parcs ouverts, il devra être en mesure de reprendre l'épreuve avant le passage du dernier équipage dans la zone en cours, avec l'accord du Directeur de Course.

Dans le cas contraire, il sera considéré comme ayant refusé la zone (15 points de pénalité).

Si la durée de la réparation devait entraîner plus de deux refus de zone, l'équipage serait alors mis hors course.

ARTICLE 16. CARNET DE POINTAGE

Chaque équipage recevra, au moment du départ, un carnet de pointage qu'il devra conserver et faire viser à chaque sortie de zone avant de le remettre aux organisateurs à l'arrivée du Trial.

L'équipage devra vérifier avant de quitter le contrôle la matérialité et la lisibilité des inscriptions qui auront été portées sur le carnet. La non-présentation du carnet de pointage, sa falsification ou sa perte, entraîneront la mise hors course, sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA.

ARTICLE 17. DEROULEMENT DU TRIAL 4X4

Le Trial 4x4 se compose d'une succession de "zones" de franchissement reliées entre elles par des secteurs de liaison.

DEFINITION DE LA "ZONE"

Chaque "zone", d'une longueur maximale de 100 mètres, est un couloir matérialisé par des banderoles, piquets, arbres ou tous autres supports naturels (fléchage de couleurs différentes). Pour des raisons de sécurité, des banderoles serviront à arrêter le public à 2 mètres minimum aux endroits sans risques.

Aux endroits dangereux, une double banderole sera installée à une distance estimée nécessaire par les commissaires responsables.

Le public ne devra jamais se trouver en contrebas d'un passage en dévers.

A l'intérieur de la zone, trois itinéraires seront (pourront être, voir art. 2) tracés :

- un itinéraire "Loisir" : groupe Loisir
- un itinéraire "Série" : groupe Série
- un itinéraire "Série Améliorée" : groupe Série Améliorée et Prototype

La "zone" sera balisée par des portes numérotées à gauche dans le sens de la marche, qu'il faudra emprunter dans l'ordre croissant des numéros.

Les portes, d'une largeur minimale de 2,80 mètres, devront être matérialisées par des piquets souples qui devront atteindre 1,50 mètre minimum aux endroits où ils risquent d'être masqués par les capots des voitures. Aucune notion de temps n'est retenue, mais uniquement le total des points accumulés dans chaque "zone" donnera lieu à un classement général.

A l'issue de chaque épreuve, un classement pour chaque groupe en compétition sera établi, mais il n'y aura pas de classement "scratch".

APPROBATION DES ZONES

Avant chaque épreuve une visite de l'ensemble des «zones» devra être effectuée afin de contrôler :

- **La sécurité de la zone :**
 - Son implantation et son tracé ne devront pas présenter un caractère dangereux.

- Les banderoles de maintien du public devront être à distance réglementaire et la «double banderole» devra être mise en place si estimé nécessaire.

▪ **La vérification des banderoles de parcours :**

- Bien fixées et tendues entre les piquets.
- La vérification de la largeur des portes.

Cette visite devra être faite par une équipe composée :

- du Directeur de Course ou de son adjoint.
- de l'organisateur de l'épreuve ou de son représentant.
- du responsable du traçage des zones.
- des chefs de zones désignés par l'organisateur.

DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Chaque équipe a la possibilité de reconnaître librement l'implantation des zones de l'épreuve jusqu'à 15 minutes avant le passage du premier concurrent sur ladite zone.

Toute modification, si minime soit elle, par un équipage en reconnaissance sera sanctionnée par une mise hors course.

Les équipages peuvent prendre des notes pour mémoriser certains points particuliers du parcours.

Une reconnaissance générale des zones est autorisée avant le début de l'épreuve avec tous les équipages qui le désirent en présence de l'Organisateur et de la Direction de Course. Une reconnaissance de 2 minutes est autorisée pour le premier équipage juste avant le départ de la zone; pilote et copilote devront être casqués.

Chaque équipage emprunte la zone puis le pointage est effectué sur son carnet de bord par un commissaire.

Le déplacement dans l'interzone (chemin reliant deux zones) se fait obligatoirement en groupe.

En aucun cas, le pilote ne doit quitter son poste de pilotage pendant le déroulement d'une zone. Pour tous les groupes sauf le groupe Loisir, le copilote est autorisé à évoluer sur la voiture si celle-ci est à carrosserie ouverte et s'il possède en nombre suffisant des prises de maintien rigides. Pour le groupe Loisir, pilote et copilote devront obligatoirement être sanglés dans la voiture pendant tout le déroulement des zones, sous peine d'être compté échec.

Le Directeur de Course ou le commissaire de zone peut obliger le copilote à rester assis sur son siège lors du déroulement d'une ou plusieurs zones. Dans ce cas, celui-ci devra être impérativement attaché (sous peine d'échec) et l'ensemble des équipages sera soumis à la même obligation pour la ou les zones considérées.

Le copilote a le droit de descendre de la voiture pendant le déroulement d'une zone (voir tableau des pénalités) sauf pour le groupe Loisir ; toutefois, la voiture devra entrer et terminer la zone avec son équipage à bord.

Pendant son passage, la voiture ne doit pas être guidée ou aidée par le public ou un autre équipage sous peine d'être compté échec.

ORDRE DE PASSAGE

Les voitures doivent se présenter dans l'ordre de départ affiché. La première voiture ouvre la première zone, la deuxième voiture ouvre la deuxième zone et ainsi de suite. La première voiture ayant ouvert la première zone passera dernière dans la deuxième zone et ainsi de suite (l'ordre de départ des voitures sera tiré au sort et ce pour chaque jour de la compétition).

COMPTAGE DES PENALITES

ZERO (0) : Sans faute.

UN (1) : Arrêt de progression. La voiture est en arrêt de progression lorsqu'il n'y a aucune variation en marche avant ou arrière de plus de 3 secondes jusqu'à 3 minutes dans la même zone, même si celui-ci se déplace latéralement.

DEUX (2) : La marche arrière est effective :

- si la voiture recule de plus de 20 centimètres, vitesse enclenchée ou non.
- si la voiture recule que de quelques centimètres vitesse enclenchée dans le but d'une manœuvre pour éviter un contact occasionnant des pénalités (ex : piquet). La marche arrière annule l'arrêt de progression qui la précède immédiatement s'il n'y a pas de variation de position.

- TROIS (3) :** Moteur calé, incluant l'arrêt de progression éventuel dû au calage, le pilote dispose donc de 3 minutes pour redémarrer. Si le moteur cale à nouveau sans que la voiture n'ait bougé, on ne compte qu'un seul calage et ce pendant 3 minutes. Tout contact avec le sol du pilote ou du copilote.
- QUATRE (4) :** Tout contact de la voiture, pilote ou copilote ou tout accessoire faisant partie du véhicule tels que sangles ou éléments de carrosserie avec un piquet une banderole ou un support naturel banderolé.
 Dans le cas où la voiture touche un même piquet plusieurs fois, le piquet sera compté autant de fois qu'il sera touché. Dans le cas de piquets côte à côte, il ne sera compté qu'une pénalité.
 Dans le cas où c'est le piquet ou la banderole qui vient au contact de la voiture par le fait de leur flexibilité ou du vent, ce contact ne sera pas pénalisé.
 Dans le cas de supports naturels, la pénalisation ne sera effective qu'en dessous du banderolage et dans son aplomb. Les branches d'arbres ainsi que les supports des numéros de porte fixés aux piquets ne seront pas pénalisés.
- ONZE (11) :** Piquet écrasé ou à cheval quand celui ci l'est par la roue du même côté (ex : piquet droit écrasé par roue droite). Dans le cas contraire (ex : piquet droit écrasé par roue gauche) : échec.
- QUINZE (15) :** Non-franchissement de zone, refus de zone, passage dans une porte différente de celle de sa catégorie (il est possible toutefois de suivre un tracé de catégorie supérieure à condition d'en avertir les commissaires de zone), transformation volontaire de zone, treuillage : échec.
 Si une partie de la voiture dépasse l'axe d'une porte autre que celle de sa catégorie ainsi que les portes d'entrée et de sortie sans avoir terminé la zone.
 Si le coéquipier se trouve hors zone par exemple à cause d'une chute.

L'entrée dans la zone est considérée comme effective, lorsque l'aplomb avant de la voiture a franchi l'axe de la porte de départ. La sortie de la zone est considérée comme effective lorsque l'aplomb arrière du véhicule a franchi l'axe de la porte d'arrivée.

Il n'est pas autorisé de reculer dans la porte d'entrée (échec). Le recul dans les autres portes est autorisé tant que ces portes n'ont pas été franchies ; les portes sont considérées franchies dès que l'aplomb arrière est passé dans l'axe de la porte.

La voiture est considérée hors zone (échec 15 points) quand elle dépasse l'aplomb de la banderole de plus de 10 cm.

ATTENTION : Il y a cumul des points, le maximum étant 11. Quand le total des points dépasse 11, l'équipage est échec et marque 15 points.
Une pénalité de 2 points supplémentaires sera à ajouter aux 15 points d'échec pour chaque porte intermédiaire où la voiture ne sera pas entrée.

ARTICLE 18. PENALISATIONS

- Non-respect de l'ordre de passage dans les zones : 5 points sauf décision du Directeur de Course.
- Retard dans les zones au-delà de 5 minutes pour ennuis mécaniques : 5 points par groupe de zone.
- Retard dans les zones au-delà de 2 minutes dans tous les autres cas : 5 points par zone.
- Equipage présent dans une zone sans autorisation des Commissaires : 5 points par infraction.
- Plus de deux refus d'effectuer une zone : hors compétition.
- Carnet de bord illisible ou falsifié : hors compétition.
- Perte de tout ou partie de carnet de bord : hors compétition.
- Fraude caractérisée : hors compétition.
- Refus du port du casque homologué dans les zones : hors compétition.
- Incorrection vis à vis d'un officiel : hors compétition, plus demande de sanction à la FFSA.
- Changement de pilote ou de copilote au cours de l'épreuve : hors compétition.
- Changement de véhicule : hors compétition.

ARTICLE 19. MODIFICATION DU PARCOURS

Pour des raisons de force majeure ou de sécurité, les organisateurs ont le droit de supprimer ou de modifier les épreuves de Trial 4x4 sans qu'aucune réclamation puisse être produite par les équipages. Dans le cas de modification ou de suppression, les équipages en seront prévenus aussitôt que possible.

En fonction du terrain et de l'évolution de celui-ci, le Directeur de Course sur décision du Collège pourra modifier l'ordre de passage des groupes dans certaines zones.

Une check-list sera mise à la disposition des concurrents qui pourront y mentionner toutes les observations et suggestions faites à l'occasion de leur participation au Trial 4x4.

ARTICLE 20. CLASSEMENT

Il sera établi un classement dans chacun des groupes :

- Groupe Loisir : Parcours "Loisir" - Fléchage Vert
- Groupe Série : Parcours "Série" - Fléchage Bleu
- Groupes Série Améliorée et Prototype : Parcours "Série Améliorée" - Fléchage Rouge

Il sera établi un classement dans chacune des classes de chacun des groupes qui en comportent plusieurs (Groupe Loisir, Groupe Série et Groupe Série Améliorée).

L'addition des points de la classe et du classement général provisoire du groupe donnera le classement définitif du groupe qui se verra attribuer les points définis à chacun des groupes que constituent le Trial 4x4.

Il n'y aura pas de classement "scratch".

Les éventuels ex aequo seront départagés suivant le nombre de passages à zéro qu'ils auront obtenu.

ARTICLE 21. DISTRIBUTION DES PRIX

Des coupes et des prix en nature sont remis aux équipages.

ARTICLE 22. RECLAMATIONS

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 23. APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas prévus au présent règlement seront tranchés par le Collège des Commissaires Sportifs, conformément aux dispositions du Code Sportif International et aux règlements de la Fédération Française du Sport Automobile.

Par le seul fait de son inscription, tout équipage prend l'engagement de se conformer au présent règlement (général et particulier), reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Code Sportif International et les règlements de la FFSA, déclare en accepter toutes les dispositions sans aucune restriction, ainsi que les dispositions des organisateurs. En cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, conformément à l'article 60 du Code Sportif International, si l'épreuve ne pouvait avoir lieu, les organisateurs ne sauraient être rendus responsables vis-à-vis des concurrents et ne sauraient être tenus qu'au remboursement des frais engagés.

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve se réserve le droit d'apporter à l'itinéraire ou aux épreuves annexes toutes modifications dictées par des raisons de force majeure ou de sécurité. Les équipages en seront informés dans le plus bref délai possible ; ils ne pourront, de ce chef, émettre aucune réclamation.

NOTES

NOTES

SOMMAIRE

MONTAGNE / SLALOMS / ACCELERATION

REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE ET SLALOMS Page 4

CAHIER DES CHARGES COURSES DE COTE ET SLALOMS Page 23

MONTAGNE

REGLEMENT PARTICULIER Page 30

CHAMPIONNAT DE FRANCE Page 35

COUPE DE FRANCE Page 37

VHC

REGLEMENT STANDARD Page 40

REGLEMENT PARTICULIER Page 42

COUPE DE FRANCE Page 45

SLALOMS

REGLEMENT PARTICULIER Page 48

COUPE DE FRANCE Page 52

EPREUVES D'ACCELERATION

REGLEMENT STANDARD Page 54

REGLEMENT PARTICULIER Page 58

REGLEMENT TECHNIQUE Page 61

REGLEMENT PISTE REGIONALE Page 66

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2006 ;

- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant, sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

**FRANCE
AUTO**

la revue de l'actualité

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION MONTAGNE : PARUTION JANVIER 2006

REGLEMENT STANDARD

COURSES DE COTE ET SLALOMS

ARTICLE 1.	ORGANISATION DE LA COURSE
ARTICLE 2.	ASSURANCES
ARTICLE 3.	CONCURRENTS ET PILOTES
ARTICLE 4.	VOITURES ET EQUIPEMENTS
ARTICLE 5.	PUBLICITÉS
ARTICLE 6.	SITES ET INFRASTRUCTURES
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
ARTICLE 8.	PENALITÉS
ARTICLE 9.	CLASSEMENTS
ARTICLE 10.	PRIX
ANNEXES	CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES
	CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE REGIONALES
	CARACTERISTIQUES SLALOMS
	EQUIPEMENTS DE SECURITE COURSES DE COTE
	EQUIPEMENTS DE SECURITE SLALOMS

PREAMBULE

Les Courses de Côte et les Slaloms sont disputés conformément au Code Sportif International (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), aux règlements des Championnats de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), au règlement sportif de la FFSA, aux prescriptions générales de la FFSA, au présent règlement standard et au règlement particulier de chaque épreuve.

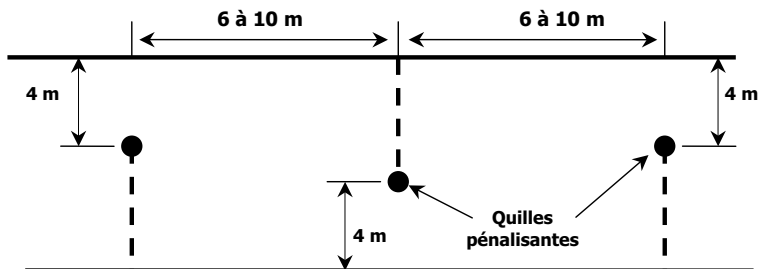
DEFINITIONS

COURSE DE COTE

Epreuve de vitesse en une ou plusieurs manches, comportant des départs arrêtés individuels séparés, et disputée sur une voie en montée continue, interdite à la circulation publique.

SLALOM

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et freinage sur un parcours fermé d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane matérialisée dont le non respect par les concurrents sera pénalisé (voir plan ci-dessous).



SLALOM PARALLELE

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée répondant aux conditions d'organisation d'un slalom ordinaire, mais mettant simultanément en compétition deux voitures circulant sur deux pistes dont les bords les plus proches ne doivent pas être distants de moins de 10 mètres, cet intervalle étant occupé par deux rangées de bottes de paille placées à 5 mètres l'une de l'autre et à 2,50 mètres du bord de chaque piste.

SLALOM POURSUITE

Epreuve de 2000 mètres maximum organisée sur une boucle d'un développement minimum de 400 mètres sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment en deux points de la piste séparés par une longueur égale à la moitié de la boucle. Deux ou plusieurs concurrents peuvent également s'élancer successivement de la même ligne de départ mais espacés de 10 à 20 secondes. Le nombre et l'espacement sont laissés à l'appréciation du Directeur de Course. La ligne de départ de chaque concurrent constituant après trois tours maximum sa ligne d'arrivée.

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1. OFFICIELS

Toutes épreuves :

- 1 Directeur de Course ;
- 1 Directeur de Course (adjoint) ;
- 1 Président du Collège des Commissaires Sportifs ;
- 2 Commissaires Sportifs pour les épreuves régionales et 2 ou 4 Commissaires Sportifs pour les épreuves internationales ou nationales ;
- Commissaires Techniques ;
- **Commissaire délégué aux relations avec les concurrents (licencié Commissaire Sportif hors collège ou Directeur de Course) ;**
- **Chronométreurs.**

Epreuves internationales et nationales :

- 1 Commissaire Technique "A" ou "B" et par tranche de 50 voitures ;
- 1 Commissaire Technique "B" ou "C" minimum ;
- **2 Commissaires délégués aux relations avec les concurrents minimum ;**
- **2 Chronométreurs dont 1 "A" ou "B" plus 1 "C" obligatoires.**

Epreuves régionales (Course de côte et Slalom) :

- 1 Commissaire Technique "C" minimum ;
- 1 Délégué aux relations avec les concurrents (licenciés Commissaire Sportif hors Collège ou Directeur de Course) ;
- Chronométreurs :
 - au minimum 2 chronométreurs "C" obligatoires pour les courses de côte ;
 - 2 chronométreurs : au minimum 1 "C" obligatoire pour les Slaloms.

Championnat de France de la Montagne et épreuves de la Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division

La Finale de la Coupe de France de la Montagne devra répondre aux mêmes critères d'organisation que le Championnat de France de la Montagne.

- Au moins 1 Commissaire Technique "A" ou "B" obligatoire, et pour le Championnat un commissaire technique responsable délégué par la FFSA ;
- 1 chronométreur "A" et 1 chronométreur "B", ou 2 chronométreurs "B" minimum obligatoires ;
- Le nombre de Commissaires Sportifs composant le Collège devra être impair et plus de la moitié de ces Commissaires, dont le Président, ne devront pas faire partie de l'Asa organisatrice ;
- Les organisateurs devront prévoir obligatoirement dans le règlement particulier au moins trois réunions du Collège des Commissaires Sportifs :
 - l'une immédiatement après les vérifications administratives et techniques de manière à entériner la liste exacte des autorisés à prendre part aux essais, après avoir jugé des observations présentées par les Commissaires techniques ;
 - la seconde à l'issue des essais pour entériner la liste des autorisés à prendre part à la course ;
 - la troisième à l'issue du temps réglementaire du dépôt des réclamations pour rendre définitifs les résultats.

Il est bien évident que le Collège pourra être amené à se réunir autant de fois qu'il sera nécessaire pour juger tous les cas qui pourront être soulevés au cours de l'épreuve.

A l'issue de chaque réunion, il sera établi un procès-verbal numéroté et horodaté.

1.2. HORAIRES

1.2.1. Une épreuve comporte des vérifications administratives, des vérifications techniques, une reconnaissance pédestre (pour les slaloms), des essais non chronométrés (facultatifs), des essais chronométrés et la course qui comportera plusieurs manches ou montées.

- Courses de côte de la Coupe de France et du Championnat de France de la Montagne : 2 montées de course minimum, 3 montées de course maximum.

- Autres épreuves (courses de côte ou slaloms) : 2 **montées**/manches de course minimum.

Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les montées/manches de courses prévues, sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par le Collège des Commissaires Sportifs, sous peine de sanction décidée par ce dernier.

1.2.2. Si sont organisés des essais non chronométrés ou une reconnaissance sur route gardée, ils devront porter le titre "d'essais non chronométrés" et se dérouler dans les mêmes conditions de sécurité que les essais chronométrés ou la course. L'organisateur devra prévoir un horaire permettant à chaque concurrent d'y participer.

Le conducteur doit être dans la voiture avec laquelle il participera à la course et qui aura été acceptée aux vérifications administratives et techniques.

Ces essais devront se dérouler dans le même ordre que les essais chronométrés.

1.2.3. Essais préliminaires

Il est interdit aux organisateurs de prévoir ou d'organiser des essais préliminaires sur route gardée, réservés à certains concurrents.

Essais chronométrés :

Aucun essai ne doit être toléré en dehors des **jours** et heures fixées au règlement particulier. Tous les conducteurs sont obligatoirement tenus de prendre part au moins à une séance d'essais et d'avoir effectué un parcours, chronométré ou non, au cours des essais prévus par le règlement particulier de l'épreuve et ce de "bout en bout".

Si pour des raisons exceptionnelles, un conducteur ne peut pas finir au moins une montée d'essais, le Directeur de Course, après accord des Commissaires Sportifs, pourra l'autoriser à participer à la course si le conducteur y a pris part au moins une fois au cours des trois dernières années et uniquement si le parcours n'a pas été modifié.

Les organisateurs doivent aménager l'horaire des vérifications techniques et administratives de façon à ce que tous les concurrents puissent y satisfaire à temps pour participer au moins à deux séances d'essais.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

Les concurrents devront obligatoirement se présenter à l'heure qui sera prévue dans le règlement particulier ou qui leur sera fixée par convocation ; ils devront être en possession de la fiche d'homologation correspondant à leur voiture, du passeport technique (pour les concurrents français) et des titres de circulation de leur voiture.

Pour toutes les épreuves, les vérifications doivent obligatoirement avoir lieu :

- soit sur le site de l'épreuve,
- soit dans la ville la plus proche.

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le lieu et l'heure des vérifications et devront prévoir des tranches horaires pour chaque groupe.

Les concurrents devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course et publicités prévues au règlement particulier de l'épreuve.

Aucun changement de groupe ou de classe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Les vérifications porteront également sur certains organes de la voiture tels que signalisation, freins, pneus, coupe-circuit, etc.

Lorsque le responsable du parc aura constaté que la voiture est présentée dans les délais à la vérification technique, celle-ci sera placée en parc d'attente à la disposition du commissaire technique chargé de l'opération. La vérification d'une voiture sera refusée à tout concurrent qui n'aura pu faire

constater la présence effective de sa voiture au responsable de l'entrée du parc avant l'heure officielle de clôture prévue au règlement particulier.

Le responsable du parc devra se tenir à l'entrée, muni d'un appareil horaire. Le Directeur de Course autorisera les concurrents à prendre le départ des essais lorsqu'ils auront satisfait aux vérifications administratives et techniques. Les cas litigieux seront soumis au Collège des Commissaires Sportifs. A l'issue des vérifications, la Direction de Course établira la liste des concurrents autorisés à prendre le départ des essais. Cette liste sera soumise à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs et comportera l'indication des groupes et classes de cylindrée. Lors des opérations de vérification, toute voiture qui apparaîtra non conforme sera soit changée de groupe, soit exclue de l'épreuve. Dans ce cas, les droits d'engagement resteront acquis aux organisateurs. Une sanction pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout concurrent dont la voiture n'aura pas été reconnue conforme à la feuille d'engagement et au passeport technique (pour les pilotes français).

Les organisateurs doivent prévoir une marque distinctive qui sera apposée par le responsable des vérifications, ou son délégué, sur toute voiture admise à prendre part aux essais.

A l'issue des vérifications, les organisateurs sont tenus d'afficher la liste des concurrents vérifiés, avec indication des groupes et des classes de cylindrée, telle qu'elle aura été entérinée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Si les organisateurs désirent que les voitures demeurent en parc fermé après les vérifications, ils devront le préciser également en mentionnant que toute voiture éventuellement autorisée à quitter le parc fermé devra être soumise à de nouvelles vérifications.

1.3.2. Pénalités pour retard

Les concurrents se présentant en retard aux vérifications se verront infliger les amendes suivantes :

- **Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :**
 - Jusqu'à 30 minutes : 15 euros
 - De 30 minutes à 1 heure : 30 euros
 - Par heure supplémentaire : 15 euros (et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due). Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture du contrôle.

Les organisateurs devront préciser dans le règlement particulier à quelles vérifications, techniques ou administratives, ces pénalités seront appliquées.

1.3.3. Refus de départ

Les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ à tout concurrent dont la voiture ne présente pas les garanties suffisantes de sécurité. Il en est de même pour tout conducteur qui se présentera avec un équipement ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ces cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

A tout moment de l'épreuve et notamment avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction, au système de freinage, à l'éclairage de la voiture, et en général à la sécurité de celle-ci. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront prendre le départ.

Pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne, des vérifications complémentaires approfondies auront lieu en cours d'épreuve. Elles pourront être décidées soit par la FFSA, soit par le Collège des Commissaires Sportifs, **soit par le Directeur de Course.**

1.3.5. Pesées

Conformes à la réglementation générale.

Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment d'une épreuve. En cas de l'utilisation d'un lest, celui-ci devra obligatoirement être déclaré aux vérifications techniques.

Toutes épreuves : prévoir si possible une séance de pesée libre.

1.3.6. Vérifications après l'arrivée

Championnats de France

En plus d'éventuelles vérifications après l'arrivée, des voitures pourront être pesées. Dans ce cas, une voiture au minimum parmi les trois premières sera obligatoirement pesée. Ces vérifications et pesées seront demandées par le Collège des Commissaires Sportifs après avis du Directeur de Course.

1.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Tout concurrent dont l'attitude dans le cadre de l'épreuve, tant au cours de l'épreuve elle-même, que lors de la remise des prix, serait incorrecte, soit par ses propos, soit par ses actes (notamment tricherie, détournement d'objets etc.) ou encore de nature à nuire au sport automobile, pourra être exclu de l'épreuve après examen par le Collège des Commissaires Sportifs, sans préjudice des sanctions dont il pourra faire l'objet de la part de la FFSA.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Pour toutes les épreuves, les risques C et D sont obligatoirement souscrits par les organisateurs selon les définitions ci-dessous :

- **Risque C** : responsabilité civile de l'organisateur à l'égard des concurrents (dommages corporels et matériels) ;
- **Risque D** : responsabilité civile des concurrents entre eux (dommages corporels et dégâts vestimentaires seulement).

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve, et jusqu'à la date fixée par ledit règlement particulier.

Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation prévus au règlement de l'épreuve. Tous les concurrents s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter une voiture conforme au Code Sportif International, à ses annexes, à la réglementation FFSA, à la fiche d'homologation de la voiture, aux passeports techniques (pour les concurrents français) ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. Par le seul fait de leur engagement, toute personne prenant part à l'épreuve adhère sans restriction aux prescriptions générales, au règlement général et au règlement particulier de l'épreuve. Elle reconnaît comme seules juridictions celles établies par le Code Sportif International et par les règlements de la FFSA et accepte les pénalités auxquelles elle s'expose en s'adressant à toute autre juridiction. Elle s'interdit en conséquence de porter les contestations devant les juridictions civiles, commerciales, correctionnelles, ou administratives. Toute personne prenant part à l'épreuve reconnaît par le seul fait de son engagement avoir eu connaissance des différentes réglementations ci-dessus énumérées. Elle peut obtenir de l'organisateur, sur simple demande, un exemplaire des prescriptions générales et du règlement particulier.

Un conducteur ne pourra pas utiliser aux essais ou en course deux voitures différentes, même dans deux groupes différents.

Une même voiture ne pourra pas être utilisée successivement par deux conducteurs excepté pour les épreuves régionales : courses de côte, slaloms.

Les concurrents engagés à l'année au Championnat de France de la Montagne seront engagés d'office à toutes les épreuves du Championnat. Ils devront cependant remplir, signer et adresser le bulletin d'inscription particulier à chacune de ces épreuves. Ces concurrents ont obligation de participer à toutes les épreuves sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par la Commission des Courses de Côte. Au cas où un concurrent serait forfait et qu'il ne respecterait pas ces dispositions, ou dont le cas de "force majeure" ne serait pas avéré, il s'exposerait à des sanctions.

Forfait

Tout concurrent, y compris ceux engagés à l'année au CFM, devra notifier son forfait par un écrit, envoyé par lettre, fax ou télex 24 heures avant le début du meeting.

Dispositions relatives aux épreuves de Slalom – Concurrents Groupe Loisir Titulaires d'un Titre de Participation

Dans la limite des places disponibles, les engagements des concurrents du Groupe Loisir titulaires d'un Titre de Participation seront acceptés jusqu'au jour du déroulement de l'épreuve.

L'organisateur précisera dans le règlement particulier de l'épreuve le nombre maximum de concurrents du Groupe Loisir admis au départ. Dans le cas où ce nombre ne serait pas atteint, les places vacantes seront attribuées aux autres concurrents.

3.2. **LICENCES**

(Voir réglementation des licences Guide de la Licence 2006).

3.3. **LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer distribués par la FFSA ou les organisateurs devront être portés conformément aux dispositifs prévus. Tout manquement à cette règle entraînera la confiscation du badge incriminé, sans possibilité de restitution.

Le nombre de laissez-passer distribués par les organisateurs aux concurrents régulièrement engagés sera le suivant :

- **Epreuve Championnat de France, et Epreuve Coupe de France 1^{ère} Division**

Les organisateurs d'une épreuve comptant pour le Championnat de France de la Montagne et de la Coupe de France 1^{ère} Division attribueront à chaque pilote régulièrement engagé et prenant part à l'épreuve : 1 badge "pilote", 2 badges "mécanicien" et 1 badge "accompagnateur". Pour les pilotes inscrits à l'année au CFM, les organisateurs attribueront 4 badges "mécanicien" ou "accompagnateur" en plus des badges permanents. Les pilotes auront en outre la possibilité d'acheter des badges "invité" ou "accompagnateur" supplémentaires à un tarif préférentiel.

- **Autres épreuves**

Les organisateurs d'une épreuve attribueront à chaque pilote régulièrement engagé et prenant part à l'épreuve au minimum : 1 badge "pilote", 2 badges "mécanicien" ou "accompagnateur". Les pilotes auront en outre la possibilité d'acheter des badges "invité" ou "accompagnateur" supplémentaires à un tarif préférentiel.

3.4. **EQUIPAGES**

Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque voiture aussi bien pendant les essais que pendant la course.

3.5. **CIRCULATION**

Les organisateurs doivent permettre aux pilotes inscrits dans une épreuve de circuler sur l'ensemble du site, excepté en pré-grille, dans la zone de départ, dans les zones de stationnement des services de surveillance, chronométrage, secours, d'intervention, et sur le circuit proprement dit.

Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs.

L'utilisation d'une voiture quelconque devra se faire dans le respect de la réglementation notamment au niveau de la sécurité (casque, ceinture, permis etc.).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. **VOITURES ADMISES**

Le nombre de voitures admises à l'épreuve est précisé au règlement particulier.

Dans les épreuves de Championnat de France de la Montagne et Coupe de France 1^{ère} Division, le nombre de voitures admises est fixé à 150 plus 30 VHC maximum.

Groupes admis : épreuves internationales, nationales et régionales

FC, F2000, N, FN, A, FA, GT de série, C3, CN, CM, D/E.

+ F 3000, ST, SP uniquement en CFM et Coupe de France de la Montagne 1^{ère} Division.

+ FS - de 2 L et Loisir dans les épreuves de Slalom uniquement.

Groupes confondus

Seront confondus les groupes suivants :

Toutes épreuves : FC/F2000, N+FN+SP, A + FA+ ST, C3 + CN + CM, D/E + FR + F3 + FF + F3000

Dans les épreuves de slaloms : FC/FS/F2000.

Les voitures Diesel seront admises dans leur groupe d'homologation.

○ **Note France Groupe CN**

Pour l'ensemble des épreuves nationales et régionales, le règlement appliqué au Groupe CN en ce qui concerne les moteurs et les carrosseries sera celui de l'année 2003.

Les restrictions apportées dans le Règlement 2004 par la FIA concernant notamment la définition aérodynamique (fond plat), la méthode de mesure des arbres à cames, et les restrictions d'admission, ne seront pas appliquées.

Dans le cas des épreuves internationales, les voitures répondant à cette réglementation seront dites "CNF" et ne participeront pas au classement de l'épreuve internationale.

○ **Groupes CN & C3**

Direction

La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

Les Peugeot 905 Spider, Renault-Sport Spider et Alfa Roméo barquettes (conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques) sont acceptées dans la classe CN 17 du Groupe CN.

○ **Groupe Loisir**

Véhicules de série normalement commercialisés, immatriculés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validée pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance) répondant aux obligations techniques suivantes :

- Motorisation essence atmosphérique ou motorisation diesel atmosphérique ou turbo,
- Cylindrée inférieure à 2000 cm³ (sans coefficient pour les turbos),
- Poids à vide inférieur à 1200 kg (cf carte grise),
- Sécurité groupe N (ceintures de sécurité 3 points minimum, pare-brise en verre feuilleté, double circuit de freinage, deux rétroviseurs extérieurs casque homologué),
- Accessoires de confort ou d'esthétique de grande diffusion autorisés, à l'exclusion de ceux pouvant apporter une amélioration notable des performances, de la tenue de route et du freinage de la voiture.

Véhicules décapotables interdits.

L1 :	Essence et Turbo Diesel :	jusqu'à 1400 cm ³
	ou Diesel sans turbo :	jusqu'à 2000 cm ³
L2 :	Essence et Turbo Diesel :	plus de 1400 à 2000 cm ³

Aucun coefficient ne sera appliqué aux motorisations diesel turbo.

Au cas où l'organisateur admet les voitures des groupes D et E, les prescriptions ci-dessous sont à respecter.

○ **Les voitures du groupe E devront respecter la réglementation technique suivante :**

▪ **Voitures jusqu'à 1300 cm³**

Application de la réglementation des Formule Libre (Art. 277 du CSI 1988) plus les prescriptions suivantes :

- Poids minimum : 420 kg
- Lest maximum autorisé : 10 kg
- Carrosserie et dimensions : application de l'Art. 275-3 du règlement de F2 1988.
- Interdiction des jupes et du fond plat

▪ **Voitures de plus de 1300 cm³**

Application de la réglementation F2 1988 (Art. 275 du CSI) à l'exception des éléments suivants :

- Poids minimum : de 1 301 à 1 600 cm³ : 460 kg (Art. 275.4.2 du CSI)
- Poids minimum : de 1 601 à 2 000 cm³ : 585 kg (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).
- Lest maximum autorisé : 10 kg (hors handicap-poids article 4.2.3).
- Le système de survie est facultatif.
- La cellule de survie et les structures latérales sont recommandées.
- Interdiction des jupes et du fond plat.
- Structures latérales de protection : recommandées (Article 275-5 B Annexe " J " 1988).

▪ Définition du fond plat pour les Formule Libre

Sur toute la surface de la voiture, les prescriptions suivantes sont obligatoires :

- Il est interdit de combler l'espace existant entre le dessous de la voiture et le sol.
- Le dessous de la voiture doit être plat.

Le périmètre de référence du plan définissant le dessous de la voiture à sa partie la plus basse est le suivant :

- En longueur : au minimum la distance comprise entre la verticale tangente à l'arrière du pneumatique avant et la verticale située à 70 cm + ou - 1 cm en avant de l'axe des roues AR.
- En largeur : la largeur hors tout de la carrosserie.
- Tous les points les plus bas (sauf les extrémités des vis de fixation) du châssis ou de la carrosserie compris dans le périmètre ainsi défini devront être inclus dans ce plan de référence avec une tolérance de + ou - 5 mm.
- Ce plan sera constitué d'une plaque uniforme, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances.
- Cette plaque ne comportera aucun degré de liberté et aucune possibilité de réglage par rapport à l'ensemble châssis/carrosserie.
- La périphérie de la surface engendrée par ce plan pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.

C'est-à-dire que le dessous des flancs ou de tout autre système aérodynamique ne pourra s'écarter du plan de référence du dessous de la voiture qu'en arrière de la verticale située à 70 cm avant l'axe des roues AR.

◎ **Formule 3000** (uniquement en Championnat de France de la Montagne et en Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division) :

Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3000 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture.

▪ **Limiteur de régime**

Le limiteur distribué sur l'épreuve sera le modèle MONK cylindrique de 1992. Ce limiteur doit être monté et câblé de manière absolument conforme aux instructions de la réglementation FIA 1994 des F3000 : câblage indépendant, gaine transparente et identifiée.

▪ **Poids minimum**

635 kg pour toutes les voitures antérieures au 1/1/2002 et 660 kg pour celles qui sont postérieures à cette date (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).

La marque et le type du moteur doivent être ceux d'un moteur ayant été utilisé dans un Championnat International FIA de Formule 3000.

▪ **Lest maximum autorisé**

10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).

▪ **Lest handicap poids**

Il pourra être composé d'au maximum 3 éléments qui devront être obligatoirement solides et métalliques. Ils seront fixés par l'intermédiaire de vis à la coque de la voiture. Celles-ci devront comporter les perçages nécessaires à l'apposition de scellés par les Commissaires Techniques. Dans le respect de ce qui précède, la position de ce(s) lest(s) est libre.

◎ **Formule 3**

▪ *Epreuves Internationales et Nationales*

Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique (article 275) de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture.

NOTA : les voitures de type "1994" avec fond plat ont en outre la possibilité d'utiliser une bride de 26 mm dans le cadre du règlement dit "1994 restrictif".

Dans ce cas, tout élément de carrosserie devra être supprimé dans la zone définie comme suit :

- en arrière de l'arête avant des roues complètes, à plus de 16 cm de l'axe longitudinal de la voiture et entre 0 et 35 cm au-dessus du plan de référence formé par le fond plat.
- aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 50 cm en arrière de l'axe des roues arrière.
- l'aileron arrière ne pourra comporter que deux plans horizontaux.
- structure anti-tonneaux : choix de la réglementation 1993 ou 1994.

▪ *Epreuves Régionales*

Règlement technique conforme aux Articles 275 des Annexes "J" 1988 à 1994 (fond plat et bride de 24 mm) et 1995 (fond étagé et bride de 24 mm).

◎ **Formule Renault Turbo**

Règlement 1988.

◎ **Formule Renault Atmo**

Règlement 1994 à 2004. Les rapports de boîte sont libres pour les Formules Renault Atmo.

◎ **Formule Campus**

Dans le cadre de l'opération "Lycées dans la Course", les monoplaces Formule Renault Campus de construction "Fior" sont admises en classe D/E2 sous réserve de la complète conformité de la voiture avec sa définition technique originale.

Une fiche de définition est disponible auprès du Service Technique de la FFSA.

Le rapport du couple conique de la boîte de vitesses est libre.

◎ **Groupe CM**

Rappel : la cylindrée des Groupes CM est limitée à 1000 cm3.

Le règlement technique de la catégorie CM est disponible auprès de la FFSA.

▪ **Canalisations**

Les canalisations de carburant devront être en conformité avec les dessins "A" ou "B" de la Réglementation Technique.

▪ **Direction**

La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

◎ **Groupes N, A, FN, FA** : la bride est obligatoire.

Les voitures de Tourisme des Coupes de Marque conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées selon leur cylindrée dans chacune des classes du Groupe A.

Silhouettes (admises seulement en Championnat et Coupe de France 1^{ère} division) conformément au Règlement Technique Silhouette en vigueur et à ce qui suit :

- Pneumatiques : la dimension et la marque des pneumatiques sont libres dans le respect de l'article 2.13 et des croquis 7a, 7b, 11 et 12c.
- Couple conique : libre en dérogation à l'article 3.1 alinéa 2.
- Rapports de boîte : libres en dérogation à l'article 3.1.1.
- Poids minimum (sans le pilote) : 975 kg.
- Poids minimum (pilote à bord) : 1 050 kg.

◎ **Groupes FC**

Les Super VW Cup 2 litres, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC 4 du Groupe FC.

Les Renault Clio Trophy, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la Groupe FC 5 du Groupe FC.

La répartition des voitures dans les groupes et classes est la suivante :

Groupe	Classe	Cylindrées	Inter, Nationales, Championnat et Coupe de France D1	Régionales	Slaloms
		Autres Groupes (H, S...)	OUI	NON	NON
Loisir	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON	NON	OUI
"	L2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	NON	NON	OUI
FC	FC1	jusqu'à 1300 cm3	OUI	OUI	OUI + FS1
"	FC2	au-dessus de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI + FS2
"	FC3	au-dessus de 2000 cm3	OUI	OUI	NON
F2000	F2000-1	jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI
"	F2000-2	au-dessus de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
N/FN	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI
"	N/FN2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	N/FN3	au-dessus de 2000 cm3	OUI (+ SP*)	OUI	OUI
A/FA	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI
"	A/FA2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	A/FA3	au-dessus de 2000 cm3	OUI (+ ST + SILH + WRC *)	OUI	OUI
GT	GT 1	jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	GT2	au-dessus de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
CM/CN/C3	Classe 1	jusqu'à 1000 cm3	OUI	OUI	OUI
	Classe 2	au-dessus de 1000 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
	Classe 3	au-dessus de 2000 cm3	OUI	NON	NON
D/E	D/E1	jusqu'à 1300 cm3	NON	OUI	OUI
"	D/E2	au-dessus de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI + DE1 + FCampus	OUI limité à 1605cm3 + Campus	OUI limité à 1605cm3
	DE/E3	FF+FR+F3B	OUI	OUI	OUI
	D/E4	F3A	OUI *	NON	NON
	D/E5	Formule 3000	OUI *	NON	NON

* Championnat de France et Coupe de France Division 1 uniquement

4.2. CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Le carburant utilisé devra être conforme aux normes de l'annexe J durant toute la durée de l'épreuve (essais et course). Aucun additif ou mélange de carburant ne sera admis.

4.2.2. Pneumatiques

- **Formule 3000** : les pneumatiques sont libres.
- **Formule 3** : pneus libres dans le respect de l'article 275 – 12.3 de l'Annexe J, à savoir :
 - la largeur des roues complètes est limitée à 11,5 pouces,
 - le diamètre imposé pour les roues arrière est de 13 pouces.
- **Formule Renault Turbo** : règlement 1988 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13", largeurs AV 7" AR 9").
- **Formule Renault Atmo** : règlement 1994 à **2004** (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13"- largeurs AV : 8", AR : 10").

- **Groupe Loisir**
Pneumatiques aux normes E ou DOT, référencés au catalogue commercial grand public d'un fabricant.

4.2.3. Transpondeurs

En cas de chronométrage automatisé, chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur d'un type agréé par la FFSA.

4.2.4. Lest

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

4.2.5. Handicap-poids (concerne uniquement les épreuves du Championnat de France de la Montagne)

- **Application**
Pour les voitures de chacun des groupes tels que définis à l'article 4 (4.1 + tableau groupes et classes) de la réglementation générale des courses de côte, à savoir : FC/F2000 confondus, N/FN, A/FA, GT, CM/C3/CN, et D/E.
- **Attribution**
Le pilote classé à la 1^{ère} place de chacun de ces groupes (Championnat de France de la Montagne) dans deux épreuves consécutives auxquelles il a participé, verra dès l'épreuve suivante du Championnat de France de la Montagne à laquelle il participe, le poids minimum réglementaire de sa voiture augmenté de 30 kg.
- **Réduction**
La majoration de poids décrite ci-dessus sera annulée pour revenir au minimum réglementaire dès que le pilote ne figurera pas à la 1^{ère} place du classement général définitif d'une épreuve du Championnat de France de la Montagne à laquelle il aura participé.

NB : Un pilote est considéré comme ayant participé à une épreuve dès lors qu'il figure sur la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course, et qu'il aura franchi la ligne de départ. Pour tout pilote exclu d'une épreuve, le handicap poids éventuel ne sera pas supprimé.

4.2.6. Caméra et appareils prises de vue

Par mesure de sécurité, le montage de caméra et/ou d'appareil de prise de vue est interdit pour toutes les voitures ouvertes et à l'extérieur des voitures fermées (berline et GT).

Par dérogation, pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne, un tel montage pourra être exceptionnellement autorisé après approbation du Commissaire Technique Délégué.

4.3. NUMEROS DE COURSE

Voir prescriptions générales.

Pour les courses de côte

- Les numéros 14 à 99 seront attribués aux pilotes engagés sur des voitures des groupes CN, C3, D/E.
- Les numéros à partir de 100 seront attribués aux pilotes engagés sur des voitures des groupes FC/F2000/ST, N/FN/SP, A/FA, GT.

Attribution des numéros à l'année en Championnat de France de la Montagne

- Les 10 premiers pilotes classés au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente : n°1, n°2, ... n°10.
- La première femme classée au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente : n°11.
- Le vainqueur scratch de la course de la Finale de la Coupe de France de la Montagne : n°12.

Ces numéros seront attribués pour toute la saison, quelque soit le groupe dans lequel le pilote sera engagé.

Un numéro restant "vacant" ne pourra pas être réaffecté.

4.4. DISPOSITIFS DE SECURITE

Voir Code Sportif International, prescriptions générales et tableau de sécurité.

Les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité, de même qu'à tous les conducteurs qui se présenteront avec un équipement ne

respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ce cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

4.5. EQUIPEMENT DU PILOTE

Se reporter aux tableaux des équipements de sécurité dans chaque discipline.

Lorsque les vêtements ininflammables ne sont que recommandés, le port du short, tee-shirt, bermuda et maillot de corps est interdit.

ARTICLE 5. PUBLICITES

Voir prescriptions générales.

Publicités OBLIGATOIRES

- Une surface de 50 x 14 cm au-dessus de chaque numéro de portière. Ou deux surfaces de 50 x 7 cm au-dessus et au-dessous de chaque numéro de portière.
- En cas d'impossibilité (monoplace par exemple), la ou les surfaces seront placées à proximité immédiate des numéros le plus verticalement possible.
- Une surface de 43 x 21 cm.

Publicités OPTIONNELLES

- Pour les voitures "fermées", 2 bandeaux de 25 x10 cm apposés de chaque côté du haut du pare-brise.
- Pour les autres voitures, les deux bandeaux de 25 x 10 cm devront être apposés sur la partie du capot avant la plus rapprochée du conducteur, et perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Le parcours devra être conforme à celui déposé à la FFSA.

- *Courses de côte*
 - **Longueur** : libre sauf pour les courses de côte régionales dont la longueur est limitée à 1500 mètres (avec une tolérance de 10 %).
 - **Largeur** : libre.
 - **Pente moyenne** : minimum 2 %.
 - **Revêtement** : enrobé de bitume conseillé.
- *Slaloms* :
 - Se reporter aux caractéristiques du slalom.

6.2. ROUTE DE COURSE

- 6.2.1. Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du circuit devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes. Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine de mise hors course, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.
- 6.2.2. Tout pilote momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.
- 6.2.3. Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour au parc concurrent de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la manche ou de la montée en cours, sauf avis contraire du Directeur de Course.
- 6.2.4. Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

6.3. **PRE-GRILLE**

Présentation au départ

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter au parc pré-course (pré-grille) une heure avant leur heure de départ prévue et être à la disposition du Directeur de Course. Les conducteurs assumeront les conséquences de leur éventuelle ignorance de toutes dispositions ou changement d'horaires établis et annoncés qui pourraient être prévus durant l'heure précédant le départ de la course.

File de départ

Les conducteurs devront se ranger en file de départ, au minimum 10 minutes avant leur heure de départ prévue. Le concurrent dont le conducteur ne se sera pas présenté à l'heure, pourra être exclu de l'épreuve.

6.4. **SIGNALISATION**

Voir prescriptions générales.

6.5. **PARC CONCURRENTS**

Toutes épreuves :

Seul le parc concurrents, après l'arrivée, est obligatoirement un parc fermé. Les autres parcs avant et pendant la course seront ou non sous le régime du parc fermé, au gré de l'organisateur qui aura également la possibilité de prévoir un parc pré-départ.

L'organisateur donnera toutes précisions dans le règlement particulier.

Lorsque l'organisateur aura prévu un ou plusieurs parcs "concurrents", ces derniers devront respecter ces parcs sous peine de sanction.

Lorsque l'organisateur aura prévu un parc ou un emplacement spécifique pour les remorques, celui-ci est obligatoire pour tous les concurrents sous peine de sanction.

6.6. **PARC FERME FINAL**

A l'arrivée :

Le parc concurrents, après l'arrivée de la dernière montée, est un parc fermé. L'itinéraire par lequel, depuis l'arrivée, les concurrents rejoignent le parc fermé, est sous le régime du parc fermé. Après le contrôle d'arrivée, il pourra être procédé à la vérification des voitures. Elles seront mises en parc fermé prévu au règlement particulier. Les concurrents ne se pliant pas à cette mesure seront mis hors course.

En cas de réclamation, le parc fermé sera maintenu pour les voitures dont la liste sera affichée sur place, jusqu'à décision des Commissaires Sportifs. Une amende équivalente à deux fois le montant des droits d'engagement sera infligée à tout concurrent qui, sans avoir avisé le Directeur de Course par écrit, ne mettra pas sa voiture au parc fermé ou l'en sortira avant la fin du délai réglementaire. Cette amende sera encaissée par la FFSA.

6.7. **TABLEAUX D'AFFICHAGE**

A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'organisateur :

- Pendant les vérifications au parc des vérifications.
- Pendant les essais et la course à l'emplacement prévu par le règlement particulier de l'épreuve.
- Pendant le délai de réclamation au parc fermé d'arrivée.

Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs, modificatifs ou autres, affichés sur ces tableaux, seront opposables aux concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus par le Code Sportif International.

6.8. **PERMANENCE**

Pendant la manifestation, une (ou des) permanence(s) sera(ont) organisée(s).

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Avant le départ

Les concurrents devront avoir satisfait auparavant aux opérations de contrôle administratif : licence, permis de conduire, aux opérations de contrôle technique (article 1.3), et devront présenter sur la ligne de départ une voiture parfaitement en règle. Toutes les voitures doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord. Toutefois, un second pilote pourra éventuellement remplacer le pilote titulaire en cas de défaillance de celui-ci, et sous réserve qu'il ait été régulièrement engagé comme second pilote, et qu'il soit déclaré avant le premier essai de la voiture sur laquelle il est engagé.

Le départ sera donné moteur en marche, **l'avant du véhicule ne devra pas empiéter** sur la ligne tracée en travers de la route.

Il pourra être admis le passage de voitures ouvrees officielles n°00 et 0 avant le départ des montées d'essais et de course. Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course. Les pilotes de ces voitures devront être en possession d'une licence en cours de validité. Les voitures 00 et 0 devront être en configuration course, les voitures et les pilotes devront être équipés suivant les règles définies au tableau "équipements de sécurité courses de côte". Ces voitures seront déclarées à l'assurance de l'épreuve.

7.1. **ESSAIS**

Aucun essai ne sera toléré en dehors des **jours et heures** fixées au règlement particulier, mais tous les conducteurs seront tenus de prendre part à au moins une séance d'essais officiels, et d'effectuer un parcours de bout en bout, au cours des essais, chronométrés ou non, prévus par le règlement particulier. Le conducteur doit, pour les essais, utiliser la voiture avec laquelle il participera à la course. Les Commissaires Sportifs pourront, si les circonstances l'exigent, apporter des nouvelles modifications à l'horaire prévu. Dans ce cas, les concurrents en seront informés dans le délai le plus bref possible.

7.2. **CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

Briefing des pilotes obligatoire pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne et la Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division. Il est conseillé pour toutes les autres épreuves y compris les slaloms. L'heure et le lieu devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve et dans l'horaire récapitulatif.

Tous les pilotes admis à participer aux essais et/ou à la course sont tenus d'assister à la conférence aux pilotes. Toute absence sera sanctionnée.

7.3. **COURSE**

La procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de la course et des essais seront espacés à la discrétion du Directeur de l'épreuve sans toutefois être inférieurs à 30 secondes pour les courses de côte.

Ordre des départs

Dans toutes les épreuves, les concurrents partiront dans l'ordre des groupes suivant : F2000/FC, N/FN/SP, A/FA/ST, GT de série, C3/CN/CM et D/E. Au sein de chacun de ces groupes, les concurrents partiront dans l'ordre croissant des classes de cylindrées telles que définies à l'article 4, et au sein de chaque classe dans l'ordre décroissant des numéros.

Procédures de départ

Soit la procédure classique soit la procédure aux feux tricolores indiquée ci-dessous :

Les départs sont toujours donnés par le chronométrateur, mais en ce qui concerne le pilote, au lieu d'avoir devant lui directement le chronométrateur et les cinq doigts de la main de celui-ci, il a des feux tricolores, comme à un carrefour, surmontés cependant d'un gyrophare.

Les indications fournies par cet ensemble sont les suivantes :

- Le gyrophare signifie arrêt de course et par conséquent stop moteur,
- Le feu rouge signifie attente de départ,
- Le feu orange ou jaune signifie départ dans les 5 secondes,
- Le feu vert donne l'autorisation de départ pendant 10 secondes. Au-delà de ce délai, le départ est refusé.

La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons :

Le Directeur de Course a un commutateur à bascule et il peut :

- Soit actionner le gyrophare et le feu rouge, sans que, à ce moment là, le chronométrateur au départ puisse intervenir puisqu'il s'agit d'un arrêt de course,
- Soit donner le courant au chronométrateur de départ.

Le chronométrateur au départ lorsqu'il a le courant, c'est-à-dire lorsque le gyrophare ne fonctionne plus, voit automatiquement le feu tricolore passer sur le rouge, et à ce moment là, c'est lui qui commande le feu jaune et le feu vert, étant encore précisé que le feu jaune reste allumé 5 secondes, par conséquent le laps de temps pendant lequel le chronométrateur repliait les doigts de sa main les uns après les autres dans le départ classique. Aussi bien pendant les essais que pendant la course, l'intervalle de temps séparant deux départs consécutifs ne peut être inférieur à 30 secondes.

Au cas où un concurrent est rattrapé par un autre concurrent, le premier doit immédiatement laisser le passage libre en se serrant sur la droite et en s'arrêtant si nécessaire, afin de ne pas gêner le deuxième. Il est formellement interdit de circuler sur le parcours dans le sens opposé à la course. Toute faute de ce genre entraînera la mise hors course immédiate du conducteur ainsi qu'une demande de sanction à la FFSA. Lorsque par suite d'un incident, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour tous les autres concurrents, les commissaires prendront d'office toutes les mesures utiles pour dégager la route et la voiture sera mise hors course pour cette montée. Tout conducteur qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours, devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement de l'épreuve. Si un pilote a dû ralentir ou s'arrêter au cours d'une montée de course par respect de la signalisation (drapeaux), celui-ci ne devra pas stationner sur le parcours et devra éventuellement rejoindre la ligne d'arrivée sur l'ordre du Directeur de Course. Le Directeur de Course a autorité, après audition des commissaires en poste, pour faire repartir le concurrent gêné. Les cas particuliers seront soumis au Collège. L'arrivée sera jugée lancée.

Après l'arrivée

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité. Le port du casque est obligatoire pour les pilotes des monoplaces et biplaces, et est recommandé aux pilotes de voitures de tourisme. De plus, il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour le trajet de retour.

Toute infraction à ces dispositions pourra entraîner des pénalisations de la part des Commissaires Sportifs.

7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ, par déplacement de leur voiture, sauf si le règlement particulier précise un emplacement réservé à cet usage. Pour toutes les épreuves internationales et nationales, l'utilisation de couvertures chauffantes est interdite entre le (ou les) parc(s) concurrents officiels et la ligne de départ.

La chauffe des pneumatiques est interdite dans les épreuves régionales, **ainsi qu'à la Finale de la Coupe de France de la Montagne.**

ARTICLE 8. PENALITES

Pénalités appliquées par la Direction de Course :

Conférence aux pilotes :

Absence au briefing : 110 euros.

En cas de récidive : **220 euros.**

En cas de chicane en Courses de Côte :

Non respect : 10 secondes.

Récidive dans la même manche/montée : Hors course pour la manche/montée.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Les classements suivants seront établis :

- Un classement général,
- Un classement pour chacun des groupes énumérés à l'article 4 du règlement particulier de l'épreuve,
- Un classement pour chacune des classes énumérées à l'article 4 de la réglementation générale.

L'organisateur pourra prévoir un classement féminin. Dans ce cas, il devra l'indiquer dans le règlement particulier.

Pour toutes les épreuves de course de côte

Le classement s'effectuera sur la meilleure montée (sauf si l'épreuve compte pour un Championnat FIA ou un Challenge FIA qui imposerait d'autres modes de classement, auquel cas l'organisateur devra se conformer au cahier des charges en question).

Pour les slaloms

Le mode de classement sera précisé dans le règlement particulier.

Dans le cas où un concurrent n'aurait pu terminer ou effectuer une de ses montées/manches sur ennui mécanique ou sortie de route, ou pour toute autre raison valable dûment constatée par un Commissaire

Technique et acceptée par décision des Commissaires Sportifs, ce concurrent pourra effectuer la ou les montées suivantes comme prévu, si sa voiture offre toutes les garanties de sécurité.

Records

On entendra par record le meilleur temps établi par une voiture sur un parcours déterminé par :

- Une ligne de départ,
- Une ligne d'arrivée,
- Un tracé précis.

En cas de changement de l'un de ces trois paramètres, il sera établi un nouveau record.

Ex æquo

Les organisateurs devront appliquer les règles suivantes :

- A – S'il s'agit d'une course ne comportant qu'une montée ou manche, le classement sera effectué au meilleur temps des essais.
- B – S'il s'agit d'une course comportant deux montées ou manches sans addition de temps, le classement sera effectué en tenant compte du temps réalisé par chacun des concurrents ex æquo sur sa plus mauvaise montée/manche.
- C – S'il s'agit d'une course comportant deux ou trois montées/manches sans addition de temps, le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé dans l'une des autres montées/manches.
- D – S'il s'agit d'une course comportant deux montées/manches avec addition des deux meilleurs temps, en cas d'ex æquo, le concurrent ayant réalisé le meilleur temps sur une montée/manche sera classé premier.
- E – S'il s'agit d'une course comportant trois montées/manches avec addition des deux meilleurs temps, le classement sera effectué en tenant compte du temps réalisé par chacun des concurrents ex æquo lors de sa plus mauvaise montée/manche.

Dans les cas B, C, D et E, si un ex æquo subsistait, le classement serait effectué au meilleur temps des essais.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. **TROPHEES**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.2. **PRIX**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.3. **COUPES**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.4. **DISTRIBUTION DES PRIX**

Les organisateurs pourront prévoir une cérémonie Podium à l'issue de la dernière montée de course, en remplacement ou en complément de la remise des prix traditionnelle.

Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu le jour même de l'arrivée de l'épreuve et à l'heure prévue au règlement de l'épreuve, les pilotes classés qui ne se présenteront pas, perdront le bénéfice de leurs prix. Cependant, si la remise des prix est programmée après 20 heures (lecture du palmarès) ou plus de deux heures après l'affichage des résultats, les pilotes ne seront pas obligés de rester pour attendre leurs prix, qui, dans ce cas, devront leur être adressés par les organisateurs dans les meilleurs délais.

En cas de réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement, la suspension de la publication du classement définitif (article 177) ne diffère pas la cérémonie de remise des récompenses.

Cependant, dans ce cas, seuls les prix en espèces ne seront pas remis aux intéressés, jusqu'à la proclamation des résultats définitifs. Si le jugement définitif est à l'encontre du concurrent concerné, il perdra le bénéfice de son prix qui ira au concurrent classé directement derrière lui, s'il en a été décidé ainsi.

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES

	CHAMPIONNAT DE FRANCE	COUPE DE FRANCE 1ère DIVISION	NATIONALES	INTERNATIONALES
Longueur	Minimum 2 km	Minimum 2 km	Pas de limitation	Pas de limitation
Pente	2% minimum	2% minimum	2% minimum	2% minimum
Droits d'engagement maximum	210 €	170 €	160 €	Libre (Championnat d'Europe : 260 €)
Prix minimum	18 000 €	Libre	Libre	Libre

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE REGIONALES

Longueur	1,5 km maximum (avec tolérance de 10%)
Pente	2% minimum
Droits d'engagement maximum	130 € (avec publicité)
Prix	Libre

CARACTERISTIQUES DES SLALOMS

Longueur du Parcours	2000 mètres maximum
Largeur de la piste	minimum 5 mètres
Revêtement	stabilisé
Fractionnement du parcours	1 chicane de 10 mètres de large maximum ou un virage tous les 80 mètres maximum
Droits d'engagement maximum	90 € (avec publicité)
Prix	Libre

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ - SLALOMS

GROUPES	LOISIR	RÉGIONAL					
		N FN	A FA	E	C3 CN	CM	FS FC F2000
Cage de sécurité							RP
Ceinture 3 points minimum	X						
Harnais 4 points minimum homologué FIA Norme 8854 / 88		X					X
Harnais 5 points minimum homologué FIA Norme 8853 / 88					X		
Sièges homologués FIA (Voir identification des sièges)							REC
Pare brise en verre feuilleté	X	X			RP		X
Film anti-déflagrant 100 microns maxi (si vitres en verre trempé)							REC en FC & FS
Extincteur 2kg (poudre ou liste n°5)*							X
Extincteur 1 kg							
Extincteur voiture fermée							
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°6* ou n°16							REC
Extincteur voiture ouverte							
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°6* ou n°16							
Coupe circuit							REC
Vêtements et gants inflammables (Normes FIA brodées uniquement. Voir identification des combinaisons)		REC			X		X
Cagoule + sous vêtements							
Fixations supplémentaires, 2 par capot		REC				RP	
Casque homologué (Voir identification des casques)	X			X			
Annneau de remorquage AV-AR							X
Double circuit de freinage							
2 rétroviseurs extérieurs	X	X		X			
Triangle de sécurité							
Mousse d'arcueil							
Type de réservoir		Annexe J					
Canalisation de carburant						RP	

Légende : X ou Obl : obligatoire ; REC : recommandé ; RP : se reporter à la réglementation particulière propre à ce groupe. *
Pour d'autres produits, voir RP et Annexe "J" (liste n°6)

Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci dessous, il convient de se reporter au texte du règlement qui fait foi.

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

COURSES DE CÔTE

GROUPES	INTERNATIONAL				NATIONAL				NATIONAL - RÉGIONAL					
	N	A	D-E	C3 CN	ST	SP	D	N	FN	A	FA	E	C3 CN	FC F2000 GT série
Cage de sécurité														
Harnais 4 points minimum homologué FIA Norme 8854 / 98														
Harnais 6 points minimum homologué FIA Norme 8853 / 98														
Sièges homologués FIA (Voir identification des sièges)														
Pare brise en verre feuilleté														
Film anti-déflagrant 100 microns maxi (si vitres en verre trempé)														
Extincteur 2kg (poudre ou liste n°6)*														
Extincteur 1 kg														
Extincteur voiture thermique														
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°16 ou n°16														
Extincteur voiture ouverte														
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°6*														
Coupe circuit														
Vêtements et gants inflammables (Normes FIA broderie uniquement. Voir identification des combinaisons)														
Cagoule + sous vêtements														
Fixations supplémentaires. 2 par capot														
Casque homologué (Voir identification des casques)														
Annuaire de remorquage AV-AR														
Double circuit de freinage														
2 rétroviseurs extérieurs														
Triangle de sécurité														
Mousse d'arceau														
Type de réservoir														
Canalisations de carburant														

Légende : X ou Obl : obligatoire ; REC : recommandé ; RP : se reporter à la réglementation particulière propre à ce groupe. *
Pour d'autres produits, voir RP et Annexe "J" (liste n°6)

Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci dessus, il convient de se reporter au texte du règlement qui fait foi.

CAHIER DES CHARGES COURSES DE COTE ET SLALOMS

TRES IMPORTANT :

CE DOCUMENT CONSTITUE A LA FOIS UN CAHIER DES CHARGES OPPOSABLE A TOUT ORGANISATEUR D'UNE COURSE DE COTE, REGIONALE, NATIONALE OU INTERNATIONALE, QU'ELLE COMPTE OU NON POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE OU LA COUPE DE FRANCE, ET UN GUIDE QUI LUI PERMETTRA D'ORGANISER SON EPREUVE DANS LE RESPECT DES REGLEMENTS QUI S'IMPOSENT A LUI. CECI SOUS RESERVE DE LA REGLEMENTATION SPECIALE DES EPREUVES COMPTANT POUR UN CHAMPIONNAT FIA OU FFSA.

Lorsque, dans le document qui suit, plusieurs possibilités sont offertes à l'organisateur, celui-ci devra préciser dans le règlement particulier de son épreuve, celle qu'il a choisie.

I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

ARTICLE 1.	ORGANISATION DE LA COURSE
ARTICLE 3.	CONCURRENTS ET PILOTES
ARTICLE 4.	VOITURES ET EQUIPEMENTS
ARTICLE 5.	PUBLICITES
ARTICLE 6.	SITES ET INFRASTRUCTURES
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
ARTICLE 9.	CLASSEMENTS
ARTICLE 10.	PRIX

II. CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

1.2. HORAIRES

Les organisateurs devront respecter les horaires mentionnés sur le règlement de l'épreuve.

Championnat de France de la Montagne

Les organisateurs devront obligatoirement établir un horaire sur deux journées :

- Une journée d'essais,
- Une journée de course :
 - Série A (pilotes qualifiés) : minimum deux montées entre 14h30 et 17h00.
 - Toutes les montées de la Série A doivent être terminées à 17h30.
 - Podium Championnat à 17h30.

Coupe de France de la Montagne

Les organisateurs pourront établir l'horaire sur 1 ou 2 journées pour les épreuves nationales et régionales.

Epreuves hors Championnat et hors Coupe

Horaires et programme libres.

Briefing des pilotes

Ce briefing est obligatoire pour les épreuves internationales et nationales, conseillé en régional. L'heure et le lieu devront également figurer dans l'horaire récapitulatif.

Informations

Toutes épreuves :

L'adresse et le numéro de téléphone du centre de secours le plus proche devront figurer au règlement particulier.

1.3. VERIFICATIONS

Si des vérifications sont organisées le vendredi ou la veille du début d'une épreuve, elles doivent être facultatives (sauf épreuves du Championnat d'Europe de la Montagne et celles ne se déroulant pas un dimanche).

Si des convocations individuelles doivent être adressées aux concurrents, les organisateurs le préciseront également dans le règlement particulier. Les convocations sont obligatoires pour les épreuves du Championnat et de la Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division.

1.4. MESURES GENERALES

Règlements

Les règlements soumis au permis d'organisation fédéral doivent notamment comporter :

- 1 plan de situation.
- 1 plan détaillé du parcours avec indication de la ligne départ et la ligne d'arrivée.
- Emplacements des postes de commissaires.
- Dispositifs sécurité, radio.
- Emplacements des parcs.
- La date limite des engagements.
- Le montant des droits d'engagements.
- L'indication d'une publicité obligatoire et/ou optionnelle.
- Le détail des prix ainsi que le montant total des prix.
- La liste complète des officiels accompagnée de leur accord écrit.
- L'emplacement des différents parcs fermés (départ et arrivée).
- Le nombre de montée (s) ou manche(s).
- Les modalités de retour au départ pour les Courses de Côte.
- L'emplacement des permanences et leur numéro de téléphone.
- L'emplacement des tableaux d'affichage.

Le permis d'organisation délivré, l'organisateur doit envoyer un exemplaire du règlement à chacun des officiels de l'épreuve. Il doit également adresser à ces officiels un exemplaire de chaque additif dès son approbation par la FFSA.

Le règlement définitif ne doit pas être diffusé avant le retour du pré-règlement visé par la FFSA.

Obligation de mentionner dans le bulletin d'engagement destiné aux concurrents la formule suivante : *"Nous soussignés, déclarons avoir pris connaissance du règlement particulier de l'épreuve ainsi que de la réglementation générale des prescriptions générales des Courses de Côte telles qu'elles ont été établies par la FFSA".*

Championnat de France de la Montagne, Coupe de France de la Montagne, Coupe de France des Slaloms :

Sur tous documents, quels qu'ils soient, relatifs à une épreuve comptant pour le Championnat de France de la Montagne, pour la Coupe de France de la Montagne, ou pour la Coupe de France des Slaloms, doivent figurer les mots "Championnat de France de la Montagne", ou "Coupe de France de la Montagne", ou "Coupe de France des Slaloms", ainsi que les logos spécifiques, et être imprimés ou écrits en caractères de la même taille, de la même épaisseur de trait et de même graphisme.

Epreuves régionales

Le terme REGIONAL doit obligatoirement figurer sur tous les documents relatifs à l'épreuve.

Liste des engagés

Elle devra être adressée à la FFSA :

- pour les épreuves internationales ou nationales : le mercredi soir précédant l'épreuve,
- pour les épreuves régionales : le jeudi soir précédant l'épreuve,
- pour les épreuves qui ne se déroulent pas un dimanche : 2 jours francs avant la date de l'épreuve.

Au cas où un engagement parviendrait après l'envoi de cette liste, l'organisateur devra faire un envoi supplémentaire avec une photocopie de l'enveloppe.

Les listes suivantes seront publiées :

- après la clôture des engagements : liste des engagés,
- après les vérifications : liste des autorisés à prendre part aux essais,
- après les essais : liste des autorisés à prendre part à la course.

Toutes épreuves

L'organisateur devra fournir un exemplaire des prescriptions générales ainsi qu'un exemplaire du règlement standard :

- à tous les concurrents étrangers, au moment de leur engagement ou avant celui-ci en diffusant le règlement particulier de l'épreuve, ou sur la demande qui leur en sera faite ;
- aux concurrents français, déjà engagés ou non, lorsqu'ils en font la demande.

Badges

Les organisateurs doivent fournir les badges comportant le nom et la fonction à tous les officiels. Cette règle s'applique également aux médecins de l'épreuve.

Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de l'épreuve automobile qui sera appliquée. Pendant toute la durée de la manifestation, les organisateurs de Courses de Côte ou de Slaloms, ne sont autorisés à faire participer en course ou en démonstration, que des véhicules terrestres qui sont autorisés par les règlements de la FFSA (y compris le karting) dans l'épreuve concernée (internationale – nationale – régionale).

1.5. RECLAMATIONS

Lorsque des concurrents ont engagé une voiture du groupe GT de série dans une épreuve nationale de doublure d'une épreuve internationale du Championnat, ils pourront éventuellement porter réclamation contre un concurrent de l'épreuve internationale et réciproquement.

La réclamation sera tranchée par le Collège de l'épreuve à laquelle participe le concurrent contre lequel elle a été portée.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

L'organisateur peut indiquer dans l'article "Engagements" du règlement de l'épreuve que les engagements sont reçus uniquement sur invitations, sauf application de l'article Refus d'engagement des Prescriptions Générales.

Le règlement doit prévoir une date impérative de clôture des engagements, le cachet de la poste en fera foi. Cette date limite d'envoi des engagements est fixée comme suit :

- épreuves du Championnat de France : au plus tard le **lundi de la semaine précédant la semaine de la course de côte** ;
- épreuves internationales ou nationales : au plus tard le lundi soir précédant ou 5 jours avant la course de côte ;
- épreuves régionales : au plus tard le mardi soir précédant ou 4 jours avant la course de côte.

Droits d'engagement

Les droits d'engagement doivent être joints à la demande d'engagement et parvenir à l'organisateur dans les délais tels que définis au présent article 5.

- **Championnat d'Europe de la Montagne**

Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **520 €** et réduits à **260 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **260 €**.

- **Championnat de France de la Montagne**

Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **420 €** et réduits à **210 € (dont 5 € pour les vérifications techniques FFSA)** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **210 €**.

- **Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division**
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **340 €** pour toutes les épreuves et réduits à **170 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **170 €**.
- **Epreuves nationales ou internationales hors CFM**
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **320 €** pour toutes les épreuves et réduits à **160 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **160 €**.
- **Courses de Côte régionales**
Les droits d'engagement maximum sont fixés à **260 €** et réduits à **130 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **130 €**.
- **Courses de côte VHC**
Les droits d'engagement maximum sont fixés à **340 euros** maximum et réduits à **170 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **170 €** maximum.
- **Slaloms**
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **180 €** maximum et réduits à **90 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **90 €** maximum.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

Toutes épreuves

L'organisateur précisera dans le règlement particulier de l'épreuve le nombre maximum de voitures admises au départ. Ce nombre maximum d'engagés devra avoir reçu l'accord de la FFSA.

Il doit également préciser très exactement les groupes et classes de cylindrée des voitures admises au départ.

4.4. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Toutes épreuves :

Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de sécurité de l'épreuve automobile qui sera appliquée.

Réglementation médicale : voir prescriptions générales.

Toutes les glissières doivent :

- soit comporter deux rails superposés,
- soit s'il y a un seul rail aux normes de l'équipement, la partie inférieure restant libre doit être comblée par un dispositif comme par exemples des madriers épais doublés de bottes de pailles empêchant l'encastrement des voitures sous le rail. Il en est de même pour les glissières "bois" installées dans certains sites protégés.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le nom de la publicité, obligatoire et/ou optionnelle.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

- **Championnat de France de la Montagne et Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division**
 - Longueur minimum du parcours : 2 km (au cas où la longueur du parcours serait inférieure à 2 km, une dérogation pourra être accordée, après étude du dossier, par la FFSA).
 - Largeur minimum du revêtement : 4 mètres.

- Pente moyenne : minimum 2 %
- Revêtement enrobé de bitume obligatoire.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.3. COURSE

Procédure de départ

▪ Toutes épreuves

Les organisateurs devront afficher, dès le début de la manifestation, l'ordre et les horaires de départ de chaque groupe.

▪ Pour les épreuves du Championnat

L'ordre des départs sera le suivant :

- en premier les voitures "fermées" (série B composée des groupes FC/F2000 - N/FN/SP - A/FA/ST - GT de Série)
 - ensuite les voitures "ouvertes" (série A composée des groupes C3/CN/CM - D/E).
- Cet ordre restera inchangé pour toute la course.

Dans chacune des séries A et B, au sein de chacun des groupes, les concurrents partiront dans l'ordre décroissant des temps réalisés aux essais.

▪ Pour les épreuves internationales, ayant une épreuve nationale et/ou VH de doublure :

- les organisateurs devront faire partir celle-ci avant l'épreuve Internationale.

Les organisateurs devront également préciser dans le règlement particulier quelle sera la procédure de départ :

- soit la procédure classique,
- soit la procédure aux feux tricolores (voir réglementation générale des Courses de Côte).
- La procédure de départ aux feux est obligatoire pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France de la Montagne, 1^{ère} division.

Nombre de montées/manches

- Toutes courses de côte : 3 montées / manches maximum.
- Tous slaloms : 2 manches minimum.

Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les montées/manches de courses prévues, sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par le Collège des Commissaires Sportifs, sous peine de sanction décidée par ce dernier.

7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout système analogue est interdite en dehors des parcs concurrents officiels.

Courses de côtes internationales et nationales

Les organisateurs ont la possibilité de prévoir un emplacement réservé au chauffage mécanique des pneus. Dans ce cas, ils devront l'indiquer dans le règlement particulier de l'épreuve, en précisant la situation de cet emplacement. Dans le cas contraire, ils sont tenus de faire respecter l'interdiction de chauffage des pneus par déplacement du véhicule.

7.5. CHRONOMETRAGE

Tout chronométrage d'une précision supérieure au 1/10^{ème} de seconde devra être à déclenchement automatique. Les appareils de prise de temps devront imprimer une bande de contrôle.

Epreuves comptant pour le Championnat

Chronométrage électronique obligatoire. Le chronométrage électronique doit être assuré pour la course comme pour les essais. En cas de défection accidentelle, les concurrents en seront avisés par un panneau "chronométrage manuel", situé à proximité de la ligne de départ.

Au cas où il serait décidé d'un chronométrage automatique (type circuit) avec transpondeurs, l'installation de cet équipement sur les voitures des concurrents sera obligatoire. Cette installation se fera sous la responsabilité du service de chronométrage et des commissaires techniques. Les concurrents pourront acheter ce matériel auprès de la FFSA et l'installer à demeure sur leur voiture, ou le louer pour une épreuve auprès de l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Epreuves de la Coupe de France des Slaloms

Les organisateurs des épreuves de la Coupe de France des Slaloms devront établir et diffuser des classements généraux, groupe et classe.

Epreuves de la Coupe de France de la Montagne

Les organisateurs des épreuves de la Coupe de France de la Montagne devront établir et diffuser des classements généraux, groupe et classe. Les concurrents licenciés à l'étranger figureront dans ces classements, mais leurs points ne seront pas comptabilisés pour la Coupe.

Epreuves du Championnat de France de la Montagne

a) A l'issue des essais

Les organisateurs des épreuves du Championnat de France de la Montagne établiront à l'issue des essais chronométrés, en vue des ordres de départ des séries A et B du Championnat de France, les classements suivants :

- un classement général pour les voitures ouvertes de série A (groupes C3/CN/**CM** et D/E),
- un classement général pour les voitures fermées de série B (groupes FC/F2000, N/FN/SP, A/FA/ST, GT),
- un classement pour chacun des groupes, au sein des séries A ou B, tels que définis à l'article 4.1. du règlement standard,
- un classement général pour les éventuels autres groupes.

b) A l'issue de la Course

Pour le Championnat de France de la Montagne, les organisateurs établiront à l'issue de la course un classement général, et un classement par groupe et par classe tels que définis à l'article 4 du règlement standard, les "Série A" et "Série B" étant confondues. Les concurrents licenciés à l'étranger figureront dans ces classements, mais leurs points ne seront pas comptabilisés pour le Championnat.

ARTICLE 10. PRIX

10.2. PRIX

Toutes épreuves

Libre.

Championnat de France de la Montagne

Le montant total des prix distribuables ne pourra être inférieur à 18 000 euros pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne.

Il est recommandé aux organisateurs d'épreuves comptant pour le Championnat de France d'organiser la remise des coupes sous forme de PODIUM en public à l'issue de l'épreuve. Les organisateurs qui opteraient pour une remise des prix classique, devront néanmoins prévoir une cérémonie podium en public réduite aux vainqueurs scratch et groupes.

Le prix de la classe doit être au moins égal au montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités), le prix au premier de chaque groupe sera au moins égal au double du montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités).

Cependant, dans les classes de moins de 5 partants et dans les groupes de moins de 5 partants, les prix en espèces seront réduits de moitié.

Coupe de France de la Montagne

Epreuves régionales : libre.

Epreuves nationales et internationales : libre.

II. CHAMPIONNAT & COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Dispositions communes.

ARTICLE 1

Le Championnat et la Coupe de France de la Montagne seront exclusivement réservés aux pilotes détenteurs d'une licence délivrée par la FFSA en cours de validité.

Cette Coupe et ce Championnat seront ouverts aux voitures des groupes FC/F2000, N/FN/SP, A/FA/ST, GT de série, C3/CN/CM, et D/E.

Les voitures du groupe C3 ne marqueront pas de points au Championnat de France de la Montagne.

Les classes seront réparties comme défini à l'article 4 du règlement standard des courses de côte.

ARTICLE 2

Dans les épreuves internationales et nationales comptant pour le Championnat de France de la Montagne ou pour la Coupe de France

- Les groupes et classes, N, FN, **SP - A,F A, ST, SILHOUETTE et CM ,C3, CN** seront confondus.
- Les groupes FC et F2000, seront confondus, mais les classes seront distinctes.
- Les Super Production seront confondues avec la classe **N/FN 3**.
- Les Supertourisme seront confondues avec la classe **A/FA-3**.
- Les **Silhouette et WRC** seront confondus avec la classe **A/FA 3**.
- Les Campus seront confondues avec la **classe D/E 2**.
- **Les F3B, FF, FR seront confondues avec la classe D/E 3**.

Dans les épreuves internationales, un classement hors Championnat aux normes FIA sera extrait du classement.

Les voitures des groupes D et E feront l'objet d'un classement unique, confondu aussi bien dans les groupes que dans les classes.

Dans les épreuves du Championnat de France de la Montagne, dans les groupes ne comportant pas au moins 3 partants, il n'y aura pas d'attribution de points au groupe. Seuls les points du scratch et de la classe seront attribués.

ARTICLE 3

A l'issue du Championnat, si 50 % des épreuves n'ont pas été organisés, la FFSA pourra ne pas attribuer le titre de Champion de France et les Trophées qui en découlent.

Pour pouvoir prétendre au classement du Championnat de France de la Montagne, il faudra avoir marqué des points dans au moins 50% des épreuves organisées.

ARTICLE 4

Championnat de France de la Montagne

Une période de 12/15 jours minimum séparera 2 épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne.

Championnat de France de la Montagne et Coupe de France de la Montagne

Quelle que soit la distance, aucune épreuve de la Coupe de France de la Montagne 1^{ère} division ne pourra être organisée à la même date qu'une épreuve du Championnat de France de la Montagne, qui aura priorité.

Finale de Coupe de France de la Montagne

Le tracé choisi pour l'organisation de la Finale de la Coupe de France ne pourra être utilisé qu'à cette seule fin dans la même année.

1.2P. HORAIRES

Clôture des engagements le à heures
Publication de la liste des engagés le
Vérifications administratives le à heures
Vérifications techniques le de à heures
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part aux essais à heures
Essais non chronométrés le de à heures
et le de à heures
Essais chronométrés le de à heures
Briefing des pilotes le de à heures
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course à heures

Epreuve du Championnat de France de la Montagne : Affichage des ordres de départ à la course (Série "A" - Série "B") :

▪ Course

- 1^{ère} montée le à partir de
- 2^{ème} montée le à partir de
- 3^{ème} montée le à partir de

Podium "Championnat" : le à heures.

Les horaires des essais et de la course sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiés par la Direction de Course. Les concurrents en seront informés par affichage.

Affichage des résultats provisoires : après l'arrivée du dernier concurrent **en parc fermé**.

PODIUM le à heures,

Remise des prix le à heures,

Les concurrents pourront retirer les chèques correspondants à leur prix ainsi que le Palmarès :

le de à heures, lieu

Réunions du Collège des Commissaires Sportifs :

Réunion 1 : le à heures.

Les réunions suivantes seront fixées par le Président du Collège.

1.3P. VERIFICATIONS

Vérifications administratives le de à heures, lieu

Vérifications techniques le de à heures, lieu

Vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :

Adresse

Taux horaire maximum de la main-d'œuvre : (45 € TTC maxi).

Les concurrents devront présenter leur permis de conduire ainsi que leur licence et sont tenus de présenter la fiche d'homologation de leur voiture et le passeport technique (pour les concurrents français).

Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture de contrôle soit le à heures.

A l'issue des vérifications techniques, la liste exacte des partants aux essais sera obligatoirement affichée après avoir été entérinée par le Collège des Commissaires Sportifs dont la réunion est prévue le à heures.

Pesage des voitures libre ou obligatoire (*préciser le lieu, la date et les horaires*

1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Cet article est destiné à recueillir toutes les modifications ou adjonctions apportées par l'organisateur au règlement particulier type. La numérotation des articles devra être scrupuleusement respectée.

ARTICLE 2P. ASSURANCES

Voir règlement standard des courses de côte et slaloms.

ARTICLE 3P. CONCURENTS ET PILOTES

3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :
..... jusqu'au à heures.

Les frais de participation sont fixés à €, réduits à €
pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation.

Si quatre jours avant le début du meeting le nombre d'engagements enregistrés est inférieur à, les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient immédiatement prévenus de cette décision.

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1P. VOITURES ADMISES

Le nombre des voitures admises est fixé à

Les groupes et classes admis sont précisés dans l'article 4 du règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.2P. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.3P. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.4P. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Voir tableau publié dans France Auto spécial règlement.

ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

Publicité obligatoire (non rachetable)

Publicité obligatoire (non rachetable)

Publicité optionnelle

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1P. PARCOURS

La Course de Côte de a le parcours suivant

La course se déroulera en montées.

Procédure de départ : chaque voiture partira dans l'ordre de passage prévu à l'article 7 du règlement standard.

Départ

Arrivée

Pente moyenne

Longueur du parcours

Modalités de retour au départ

Parc de départ (*lieu*)

Parc d'arrivée (*lieu*)

6.2P. ROUTE DE COURSE

Préciser les modalités d'accès au départ.

6.3P. FILE DE DEPART

File de départ : lieu

Rappel : les conducteurs devront se ranger en file de départ dans la zone prévue à cet effet avant le départ, au plus tard 10 minutes avant leur heure de départ. Le concurrent dont le conducteur ne se sera pas présenté dans ce délai, pourra être exclu de l'épreuve.

6.4P. SIGNALISATION

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

6.5P. **PARC CONCURRENT**

Les parcs concurrents seront situés à (préciser la répartition pour chacun des groupes).

Les parcs concurrents seront accessibles à partir de heures, le

Les remorques devront être garées à

6.6P. **PARC FERME FINAL**

Le parc fermé final obligatoire (sous peine de mise hors course d'office) pour tous les concurrents classés est situé (*lieu exact*)

6.7P. **TABLEAUX D'AFFICHAGE OFFICIELS**

Les tableaux d'affichage seront placés :

- pendant les vérifications au parc des vérifications :
- pendant les essais et la course au parc départ
- pendant le délai de réclamation après l'arrivée, au parc fermé d'arrivée

Tous les documents portés à la connaissance des concurrents sur le tableau d'affichage leurs seront opposables. Les pilotes assumeront seuls les conséquences d'une éventuelle ignorance de leur part des dispositions ou des changements d'horaires qui pourraient se décider dans l'heure qui précède leur départ.

6.8P. **PERMANENCE**

Pendant la manifestation, une (ou des) permanences (s) se tiendra (ont) :

Lieu de à heures.

Téléphone permanence n°

Centre de secours le plus proche :

Lieu : Téléphone n°

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1P. **ESSAIS**

Epreuves Championnat de France

Le classement établi sur le meilleur temps des essais chronométrés servira à l'établissement des séries A et B.

7.2P. **CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

La conférence aux pilotes (briefing) aura lieu à (*lieu*) le de à heures.

La présence de tous les pilotes et des commissaires chefs de poste y est obligatoire.

7.3P. **COURSE**

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

Préciser la procédure de départ : (classique ou aux feux tricolores).

7.4P. **ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES**

Echauffement des pneumatiques par déplacement du véhicule (*préciser si autorisé ou non – et si oui, indiquer le lieu*).

L'utilisation de couvertures chauffantes, ou tout dispositif analogue n'est autorisée que dans les parcs concurrents officiels et est interdite entre les parcs concurrents officiels et la ligne de départ.

Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit dans les épreuves régionales.

ARTICLE 8P. PENALITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

Courses de Côte comptant pour le Championnat de France ou la Coupe de France

Le classement s'effectuera sur la meilleure montée de course.

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 10P. PRIX

10.1P. TROPHEES

Modalités

10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :

Classements prix etc.

10.3P. COUPES

Des coupes seront distribuées de la façon suivante :

Classements 1 coupe, etc.

NB : Préciser si les prix sont cumulables ou non.

10.4P. PODIUM

La remise des coupes aura lieu au Podium situé

A heures ou en cas de mauvais temps : lieu / heure

10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

En cas de remise des prix classique :

Remise des prix le à heures, lieu

10.6P. REMISE DES CHEQUES ET PALMARES :

Les concurrents pourront retirer les chèques correspondants à leur prix ainsi que le Palmarès
le de à heures,
lieu

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Le Championnat de France de la Montagne 2006 se déroulera sur les 13 épreuves suivantes :

08/09 avril	Bagnols Sabran	ASA Rhône Cèze
22/23 avril	Col St Pierre St Jean du Gard	ASA d'Alès
29/30 avril	Abreschviller	ASAC de la Moselle
13/14 mai	La Pommeraye	ASACO Maine Bretagne
03/04 juin	Beaujolais	ASA du Beaujolais
10/11 juin	Mont Ventoux	ASAC Vauclusien
24/25 juin	La Broque	ASAC d'Alsace et du Rhin
08/09 juillet	Vuillafans Echevannes	ASA Séquanie
22/23 juillet	Dunières	ASA du Val d'Allier
12/13 août	Mont Dore	ASA du Mont Dore
26/27 août	Chamrousse	ASA Dauphinoise
1/3 septembre	Turckheim 3 Epis	ASAC d'Alsace et du Rhin
16/17 septembre	Limonest	ASA du Rhône

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ATTRIBUTION DES POINTS AU CHAMPIONNAT

POINTS AU CLASSEMENT GENERAL SCRATCH		POINTS AU GROUPE	
Place	Points	Place	Points
1er	15 points	1er	20 points
2ème	14 points	2ème	16 points
3ème	13 points	3ème	14 points
4ème	12 points	4ème	12 points
5ème	11 points	5ème	10 points
6ème	10 points	6ème	8 points
7ème	9 points	7ème	6 points
8ème	8 points	8ème	4 points
9ème	7 points	9ème	3 points
10ème	6 points	10ème	2 points
11ème	5 points	POINTS A LA CLASSE	
12ème	4 points	Place	Points
13ème	3 points	1er	3 points
14ème	2 points	2ème	2 points
15ème	1 point	3ème	1 point

NB : Les voitures du groupe C3 ne marqueront pas de points au Championnat de France.

Seront décernés les titres suivants :

- Un titre de Champion de France,
- Un titre de Championne de France,
- Un Trophée Championnat de France Groupe N/FN/SP,
- Un Trophée Championnat de France Groupe A/FA/ST/**SILH**,
- Un Trophée Championnat de France Groupe GT,
- Un Trophée Championnat de France Gr. CN,
- Un Trophée Championnat de France Gr. D/E,
- Un Trophée Championnat de France Gr. FC/F2000,
- Un Trophée pour le meilleur Jeune (- de 25 ans).

NB : Il ne sera pas décerné de Trophée dans le groupe du Champion de France.

Le classement final du Championnat de France de la Montagne sera établi en application de l'article III paragraphe A Généralités des Prescriptions Générales.

Les concurrents inscrits à l'année au CFM auront obligation de participer à toutes les épreuves du Championnat. Si pour une raison quelconque non reconnue par la Commission des Courses de Côte, un pilote ne participe pas à une épreuve, le meilleur résultat pris en compte lui sera retiré sans possibilité de le compenser, et ceci pour chaque forfait.

LISTE DES PILOTES PRIORITAIRES "MONTAGNE"

Cette liste sera établie annuellement par la Commission des Courses de Côte, les cas particuliers seront soumis au Comité Directeur.

Elle comportera les pilotes ayant été :

- Champion d'Europe lors des 10 dernières années ;
- Champion de France lors des 10 dernières années ;
- Classé dans les 3 premiers du Championnat de l'année -2 ;
- Classé dans les 10 premiers du Championnat de l'année -1 ;
- Championne de France les deux dernières années.

CHAMPIONNAT DE FRANCE FEMININ DE LA MONTAGNE

Sera déclarée Championne de France de la Montagne la conductrice ayant totalisé le plus grand nombre de points dans le Championnat de France et classée dans les 30 premiers du Championnat de France de la Montagne.

TROPHÉE DU JEUNE ESPOIR DE LA MONTAGNE

Sera déclaré vainqueur du Trophée Jeune espoir de la Montagne le (ou la) pilote âgé(e) de moins de 25 ans au 31 décembre de l'année en cours et ayant totalisé le plus grand nombre de points dans le Championnat de France.

COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne.

Toutes les courses de côte inscrites au calendrier FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le **21 août 2005** et le **20 août 2006** compteront pour la Coupe de France de la Montagne 2006.

Après cette date, les courses de côte compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les courses de côte seront organisées conformément à la réglementation générale des courses de côte de la FFSA.

La Coupe de France de la Montagne sera divisée en deux catégories : 1^{ère} division et 2^{ème} division. Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- 1^{ère} division coefficient 2
- 2^{ème} division coefficient 1,5 pour les épreuves nationales
coefficient 1 pour les épreuves régionales

Les épreuves du Championnat d'Europe et du Challenge International des Courses de Côte FIA ne compteront pas pour la Coupe de France.

Les courses de côtes de 1^{ère} division Coefficient 2,5 sont les suivantes :

16-17 avril	Chanaz	Asac de Savoie
03-04 juin	Gassin	Asa Saint Raphaël

Les courses de côtes de 1^{ère} division Coefficient 2 sont les suivantes :

15-16 avril	Teurses Hébecrevon	Asa du Bocage
13-14 mai	Tarbes Osmets	Asa Armagnac Bigorre
15-16 juillet	Cacharat	Asa Haute Vallée de la Loire

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences 2006.

ARTICLE 3. CONDITIONS D'ADMISSION DES VOITURES

Groupes admis dans le cadre de la Coupe de France de la Montagne :

- FC et F2000 confondus,
- N et FN confondus,
- A et FA confondus,
- GT de série,
- C3-CN-CM confondus,
- D, E, FR, FF, F3 confondus,
- F 3000 (Coupe de France 1^{ère} Div. uniquement),
- ST et **SILHOUETTE** confondues avec le groupe **A/FA3** (Coupe de France 1^{ère} division uniquement),
- SP confondues avec le groupe **N/FN3** (Coupe de France 1^{ère} division uniquement),
- Formules Campus confondues avec le groupe **D/E2** (Coupe de France 1^{ère} division uniquement).

Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit pour la Finale de la Montagne.

ARTICLE 4. CLASSEMENT

Le nombre de points attribués dans chaque Course de côte sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après au classement de l'épreuve.

Classement	Groupe	Classe
1 ^{er}	8 points	12 points
2 ^{ème}	6 points	8 points
3 ^{ème}	4 points	6 points
4 ^{ème}	2 points	4 points
5 ^{ème}	1 point	2 points

Dans les groupes comprenant moins de 5 partants, seuls les points de classe seront attribués.

Dans les classes comprenant moins de 4 partants, les points seront divisés par 2.

Les pilotes figurant sur la liste des pilotes prioritaires "Montagne" établie par la FFSA au 31 décembre 2005 marqueront des points et ne seront pas qualifiés pour la Finale de l'année en cours.

Les 3 premiers du Championnat de France de la Montagne 2006 ne seront pas qualifiés pour la Finale.

Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course de Côte à la FFSA au plus tard dans les 48 h suivant l'épreuve.

La FFSA établira pour chacun des 19 Comités Régionaux, un classement pour lequel seront retenus les 8 meilleurs résultats obtenus par chaque pilote. Ces résultats pourront être obtenus dans le Comité Régional, ou hors Comité Régional. Les éventuels ex aequo seront départagés par le meilleur résultat dans un classement général puis le 2^{ème} meilleur résultat dans un classement général s'ils sont encore ex aequo, etc.

Dans le cas d'un changement d'attribution des points dans la réglementation 2007, les points obtenus en fin de saison 2006 dans les courses de côte comptant pour la Coupe de France 2007 seront corrigés selon la réglementation 2007.

ARTICLE 5. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Dans un classement établi au **20 août 2006**, les pilotes autorisés et classés dans chaque Comité Régional seront qualifiés pour participer à la finale selon le tableau ci-dessous.

Nord Picardie	9
Champagne Ardenne	7
Lorraine Alsace	11
Bourgogne Franche Comté	16
Rhône Alpes	16
Provence Alpes Côte d'Azur	16
Languedoc Roussillon	11
Midi Pyrénées	13
Aquitaine	7
Poitou Charente	5
Bretagne Pays de Loire	7
Normandie	16
Ile de France	7
Centre	7
Auvergne	13
Limousin	5
Réunion	5
Corse	5
Nouvelle Calédonie	5

Ce barème est établi en fonction du nombre de classés dans chaque Comité Régional de l'année précédente.

Moins de 50 classés	5 qualifiés
De 51 à 100 classés	7 qualifiés
De 101 à 150 classés	9 qualifiés
De 151 à 200 classés	11 qualifiés
De 201 à 250 classés	13 qualifiés
Plus de 250 classés	16 qualifiés

Le Comité Régional organisateur de la Finale bénéficiera du nombre de qualifiés équivalent au Comité ayant le plus de qualifiés.

Le premier jeune (moins de 25 ans au 1^{er} janvier 2006) figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifié d'office (en plus du quota). Le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait du premier jeune de son Comité.

La première féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifiée d'office (en plus du quota). La deuxième féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléante et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine de son Comité.

Le premier de chaque ASA d'Outre Mer (exceptées les ASA de la Réunion) dans le classement de son Comité Régional de rattachement sera retenu pour la Finale en supplément des autres qualifiés.

Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année, les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.

Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 100 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.

En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1^{er} suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite dans l'ordre du classement de son Comité et ce dans la limite des 20 premiers classés de chaque Comité.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.

Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.

En cas d'impossibilité de participer à la Finale, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

ARTICLE 6. FINALE

La Finale de la Montagne est **organisée par l'Asa du Bocage avec le soutien du Comité Régional Normandie sur le site de la Course de Côte d'Hébecrevon les 23 et 24 septembre 2006.**

Arrêt des classements le **20 août 2006.**

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des Courses de côte, sauf en ce qui concerne les points suivants spécifiques à la Finale :

- **nombre de montées : 3 obligatoires,**
- **classement effectué sur la meilleure montée course.**

La Finale se déroulera sur 2 jours, vérifications et essais le samedi, course le dimanche. Des vérifications facultatives (administratives et techniques) pourront se dérouler le vendredi après midi.

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les doubles montes ne seront pas admises à la Finale, mais deux pilotes qualifiés sur la même voiture pourront participer sur deux voitures différentes.

Les points marqués lors des courses de côte qualificatives servent uniquement pour la qualification à la Finale.

Il sera établi un classement scratch, un classement par groupe, un classement par classe.

Le vainqueur de chaque groupe, comme défini à l'article 3, sera proclamé "Vainqueur de la Coupe de France de la Montagne, Groupe".

REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE VHC

Une épreuve historique reprend l'ensemble de la réglementation sportive de la discipline moderne correspondante, tant en réglementation générale qu'en règlement particulier (**seule la réglementation technique diffère**).

Il ne peut y avoir une épreuve VHC en doublure d'une course de côte régionale.

REGLEMENT

Tout organisateur doit, aux différences spécifiques VHC près, utiliser pour le règlement particulier de son épreuve FFSA le règlement particulier type de la discipline moderne considérée, tel qu'existant dans France Auto - Réglementation de l'année.

DROITS D'ENGAGEMENT

Pour toutes les épreuves, les frais de participation sont plafonnés à **170 €**.

REGLEMENTATION TECHNIQUE

La réglementation technique est contenue dans l'annexe K du code sportif de la FIA et présentée dans le livret technique de France Auto.

L'annexe "K" complète (voitures éligibles, préparation, sécurité, publicité) particulière aux Véhicules Historiques de Compétition est disponible sur simple demande à la FFSA et sur le site www.ffsa.org.

Informations complémentaires

Pneumatiques réglementation générale courses de côte annexe K, et pneumatiques rallyes de l'annexe K autorisés.

Roues de secours : peut être ôtée avec respect du poids minimum.

Bruit : il est obligatoire de respecter les limitations réglementaires imposées.

La fiche d'identité FIA ou PTH est obligatoire pour prendre part à une compétition. En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, toute voiture devant être strictement conforme à sa fiche. Une non conformité lors des contrôles d'une épreuve entraînera le rejet de la voiture, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe. La FFSA reste propriétaire de cette fiche.

Les fiches d'identité ou PTH doivent être signées par les concurrents.

Tout changement de propriétaire doit être indiqué.

Pour les licenciés FFSA, le passeport technique fédéral est obligatoire pour toute voiture.

Voitures admises suivant les définitions de l'annexe K

• Période A	avant 1905
• Période B	1905 à 1918
• Période C	1919 à 1930
• Période D	1931 à 1946
• Période E	1947 à 1961 (1960 pour monoplaces et biplaces de course)
• Période F	1962 à 1965 (départ en 1961 pour monoplaces et biplaces de course et fin en 1966 pour la F2)
• Période G 1	1966 à 1969 Tourismes et Grand Tourismes
• Période G 2	1970 à 1971 Tourismes et Grand Tourismes
• Période H 1	1972 à 1975 Tourismes et Grand Tourismes
• Période H 2	1976 (Tourismes et Grand Tourismes)
• Période I R	1977 à 1982 pour monoplaces et biplaces de course
• Période I	1977 à 1981 Tourisme et Grand Tourisme

CONDITION D'ADMISSION DES VOITURES

Sont admises toutes les voitures homologuées FIA/FFSA dans les périodes, catégories et classes ci-dessous définies :

PERIODES

C, D, E, F, G1, G2, H1, H2, I, et I R.

Les voitures admises sont réparties et regroupées comme suit :

CATEGORIE 1 (1919 – 1969)

Catégorie 1 (T, GT, biplace ouverte)

A1	jusqu'à	850 cm3
A2	jusqu'à	1150 cm3
A3	jusqu'à	1300 cm3
A4	jusqu'à	1600 cm3
A5	jusqu'à	2000 cm3
A6	au dessus	2000 cm3

Catégorie 1 (TC et GTS) :

A7	jusqu'à	850 cm3
A8	jusqu'à	1150 cm3
A9	jusqu'à	1300 cm3
A10	jusqu'à	1600 cm3
A11	jusqu'à	2000 cm3
A12	au dessus	2000 cm3

Catégorie 1 (course biplace, GTP E et F, tourisme spéciale Groupe 5)

A13	jusqu'à	1300 cm3
A14	jusqu'à	1600 cm3
A15	jusqu'à	2000 cm3
A16	au dessus	2000 cm3

CATEGORIE 2 (1970-1975)

Catégorie 2 (T, TC, GT, GTS)

B1	jusqu'à	850 cm3
B2	jusqu'à	1150 cm3
B3	jusqu'à	1300 cm3
B4	jusqu'à	1600 cm3
B5	jusqu'à	2000 cm3
B6	au dessus	2000 cm3

Catégorie 2 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)

B7	jusqu'à	1300 cm3
B8	jusqu'à	1600 cm3
B9	au dessus	2000 cm3

CATEGORIE 3 (1976 – 1981)

Catégorie 3 (T, TC, GT, GTS)

C1	jusqu'à	1300 cm3
C2	jusqu'à	2000 cm3
C3	au dessus	2000 cm3

Catégorie 3 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)

C4	jusqu'à	2000 cm3

CATEGORIE 4 : Monoplaces (1919 – 1976)

D1	monoplaces 1919 – 1951	pas de limite de cylindrée
D2	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 1600 cm3
D3	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 2000 cm3
D4	formules junior	moteur avant
D5	formules junior	moteur arrière

ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

COURSE DE COTE VHC DE.....

[illegible]

1.1P. OFFICIELS

1.2P. HORAIRES

ARTICLE 2P. VOITURES ADMISES

ARTICLE 3P. SECURITE

ARTICLE 4P. PUBLICITE

ARTICLE 5P. LICENCES

Suivant ▶

ARTICLE 6P. ASSURANCES

Voir règlement standard Courses de Côte.

ARTICLE 7P. PARCOURS

Voir règlement de l'épreuve (internationale) (nationale).

ARTICLE 8P. INSCRIPTIONS

Voir règlement de l'épreuve (internationale) (nationale) ou le règlement standard Courses de Côte, sauf les frais de participation qui sont fixés à réduits à avec publicité de l'organisateur.

Date de clôture des engagements : le à minuit (date du cachet de la poste faisant foi).

Si à cette date le nombre des engagés est inférieur à, les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient alors immédiatement prévenus de cette décision.

Joindre obligatoirement au bulletin d'inscription une photocopie de la 1^{ère} et de la 8^{ème} page de la fiche d'identité ou de la 10^{ème} page du PTH.

ARTICLE 9P. CONTROLE ADMINISTRATIF

Les concurrents devront présenter aux vérifications la fiche d'identité ou le PTH de la voiture dûment visée par la FFSA, ainsi que le passeport technique ou, pour les concurrents étrangers, la fiche d'identité ou le PTH accompagnée du visa de l'ASN et du certificat médical.

ARTICLE 10P. VERIFICATIONS

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) (nationale) ou le règlement standard Courses de Côte.

ARTICLE 11P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

11.1P. DISPOSITIONS GENERALES

Conforme au règlement standard Courses de Côte.

11.2P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.2.1P. Ordre de départ

Pour les essais et la course, les concurrents de l'épreuve VHC partiront devant les concurrents de l'épreuve (internationale) (nationale).

11.2.2P. Essais

Tous les concurrents sont tenus d'effectuer au moins une montée d'essais de bout en bout.

11.2.3P. Carburants – Pneumatiques – Equipements

Conforme au règlement standard Courses de Côte et annexe K en ce qui concerne les pneumatiques.

11.2.4P. Numéros de course

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) ou règlement standard Courses de Côte.

11.2.5P. Echauffement des Pneumatiques

Conforme au règlement standard Courses de Côte.

11.2.6P. Conférence aux pilotes (briefing)

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) (nationale) ou règlement standard Courses de Côte.

11.2.7P. Pénalités

Conforme au règlement standard courses de côte.

11.2.8P. Classements

Pour les essais chronométrés

Le classement des essais s'effectuera sur la base du meilleur temps des essais.

Afin de faciliter le déroulement de l'épreuve, le départ des montées de course se fera dans l'ordre du classement des essais; le concurrent le plus lent partant en premier.

Pour la course

L'épreuve se disputera en manches et le classement sera établi en fonction du meilleur temps réalisé sur une manche.

Pour prétendre à être classés, les concurrents devront avoir effectué au moins deux montées de course.

Les classements seront établis de la façon suivante :

- Un classement scratch,
- Un classement du Challenge Historique de la Montagne de la FIA (éventuellement),
- Un classement - pour chacune des catégories 1, 2, 3 et 4
-

ARTICLE 13P. PRIX

Tous les participants classés seront récompensés.

ARTICLE 14P. DISTRIBUTION DES PRIX

Elle aura lieu le à

COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE VHC

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne VHC.

Toutes les courses de côte nationales inscrites au calendrier de la FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le 1^{er} janvier 2006 et le 1^{er} octobre 2006.

Après cette date? les courses de côte compteront pour la Coupe de France VHC de l'année suivante.

Les Courses de côte seront organisées conformément à la réglementation générale des courses de côte de la FFSA et les voitures admises devront se conformer à la réglementation de l'Annexe K du Code Sportif International.

La Coupe de France VHC sera divisée en deux catégories :

- 1^{ère} division
- 2^{ème} division

Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- 1^{ère} division coefficient 2
- 2^{ème} division coefficient 1,5

Les épreuves du Championnat d'Europe et du Challenge International des Courses de Côte FIA ne compteront pas pour la Coupe de France.

Les courses de côte de 1^{ère} division sont les suivantes :

07-09 avril	Bagnols Sabran	Asa Rhône Cèze
29-30 avril	Abreschviller	Asac de la Moselle
03-04 juin	Beaujolais Villages	Asa Beaujolais
03-04 juin	Gassin	Asa Saint Raphaël
09-11 juin	Mont Ventoux	Asac Vauclusien
24-25 juin	La Broque	Asac d'Alsace et du Rhin
01-02 juillet	Saint Hyppolite Montecheroux	Asa Franche Comté
08-09 juillet	Vuillafans Echevannes	Asa Séquanie
22-23 juillet	Dunières	Asa du Val d'Allier
25-27 août	Chamrousse	Asa Dauphinoise
01-03 septembre	Turkheim 3 Epis	Asac d'Alsace & du Rhin
16-17 septembre	Limonest Mont Verdun	Asa du Rhône

Toutes les autres courses de côte nationales ayant fait acte de candidature à la Coupe de France sont en 2^{ème} division.

ARTICLE 2. LICENCES - VOITURES

Les voitures doivent obligatoirement être homologuées FIA/FFSA.

Les pilotes doivent au minimum posséder une licence nationale en cours de validité valable pour l'épreuve considérée.

Les licenciés détenteurs d'une licence d'un pays étranger ne pourront être qualifiés pour la finale qu'à partir du moment où ils participeront à la Coupe de France avant le 1^{er} août de l'année en cours.

De plus? ils devront être détenteurs du passeport technique français.

ARTICLE 3. CLASSEMENT

Le nombre de points attribués dans chaque course de côte sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après au classement de l'épreuve :

Classement	catégorie	classe
1 ^{er}	10	12
2 ^{ème}	8	10
3 ^{ème}	6	8
4 ^{ème}	5	6
5 ^{ème}	4	5
6 ^{ème}	3	4
7 ^{ème}	2	3
8 ^{ème}	1	2

Dans les catégories comprenant moins de 3 partants, seuls les points de classe seront attribués.

Dans les classes comprenant moins de 3 partants, les points seront divisés par 2.

Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course au plus tard dans les 48 heures suivant l'épreuve.

La FFSA établira pour chacun des 19 Comités Régionaux, un classement pour lequel seront retenus pour 2006 tous les résultats obtenus par chaque pilote.

ARTICLE 4. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Pour l'année 2006 seulement, tous les classés de chaque Comité Régional, sous réserve qu'ils totalisent un minimum de 6 résultats, seront qualifiés.

Chaque Comité Régional fournira une demande d'engagement aux pilotes qualifiés. Celle-ci devra lui être directement retournée avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 100 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.

En cas d'impossibilité de participer à la Finale, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

ARTICLE 5. FINALE

Le lieu et la date de la Finale seront communiqués au cours de l'année.

Arrêt des classements le 30 septembre 2006.

La Finale de la Coupe de France de la Montagne VHC sera une épreuve exclusivement réservée aux véhicules historiques de compétition.

Toutefois, il pourra être envisagé d'adjoindre la participation d'une épreuve de doublure réservée aux véhicules historiques construits avant le 31 décembre 1981. Cette épreuve ne comportera pas de classement et tous les concurrents devront être titulaires d'une licence FFSA appropriée.

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des Courses de côte, sauf en ce qui concerne les points suivants spécifiques à la Finale :

- nombre de montées : 3 obligatoires,
- classement effectué sur la meilleure montée course.

La Finale se déroulera sur 2 jours, vérifications et essais le samedi, course le dimanche. Des vérifications facultatives (administratives et techniques) pourront se dérouler le vendredi après midi.

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les points marqués lors des Courses de Côte qualificatives seront pris en compte pour l'établissement du classement final de la Coupe de France VHC.

Il sera établi un classement scratch, un classement par catégorie, un classement par classe.

Il y aura 4 classements séparés :

- Un classement pour la catégorie 1,
- Un classement pour la catégorie 2,
- Un classement pour la catégorie 3,
- Un classement pour la catégorie 4.

Le vainqueur de chaque catégorie, comme définie à l'article 3, sera proclamé "Vainqueur de la Coupe de France de la Montagne VHC, catégorie" lors de la remise des prix de la Finale.

REGLEMENT PARTICULIER SLALOMS

Les articles non mentionnés sont conformes au règlement standard des courses de côte et slaloms.

Il est vivement recommandé de se référer à la Charte des Slaloms, disponible dans les Comités Régionaux.

L'ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE

Organise le avec le concours de

Sous le patronage de

Un slalom dénommé :

Cette épreuve compte pour :

Le présent règlement a été approuvé par le Comité Régional sous le numéro en date du, et enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation numéro en date du

ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1P. OFFICIELS

▪ Président du Collège des Commissaires Sportifs : M.....	Licence n°
▪ Commissaires Sportifs : M.....	Licence n°
M.....	Licence n°
▪ Directeur de Course : M.....	Licence n°
▪ Directeur de Course Adjoint : M.....	Licence n°
▪ Commissaires Techniques (C au minimum) : M.....	Licence n°
▪ Chargés des relations avec les concurrents (CS) : M.....	Licence n°
▪ Chronomètres (C au minimum) : M.....	Licence n°
M.....	Licence n°

Nota : il ne pourra être porté sur le règlement particulier que des noms d'officiels titulaires de leurs licences pour l'année en cours et ayant confirmé par écrit leur participation.

1.2P. HORAIRES

Clôture des engagements : le à heures

Publication de la liste des engagés : le

Vérifications administratives : le de à heures

Lieu

Vérifications techniques : le de à heures

Lieu

Réunion du Collège des Commissaires Sportifs : le à heures

Lieu :

Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part aux essais : à heures

Essais non chronométrés : le de à heures

Essais non chronométrés: le de à heures
et le de à heures

Essais chronométrés : le de à heures

Briefing des pilotes (facultatif) : le de à heures

Enregistrement des pilotes (facultatif) : le : de à heures
Lieu :

Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course : à heures

Aménagement de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course : à heures

- - 1^{ère} manche le de à heures
- - 2^{ème} manche le de à heures
- - 3^{ème} manche le de à heures, etc.

Les horaires des essais et de la course sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiés par la Direction de Course. Les concurrents en seront informés par affichage.

Affichage des résultats provisoires : le à heures.

Lieu

Parc fermé final (obligatoire à l'issue de l'épreuve sous peine de mise hors course d'office) :

Lieu :

Podium (facultatif) : le à heures, lieu
Remise des prix : le à heures, lieu

1.3P. VERIFICATIONS

Voir Article 1.2p.

Les vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :

Adresse

Taux horaire de la main d'œuvre : € (45 € TTC maxi).

Les concurrents seront tenus de présenter la fiche d'homologation de leur voiture et le passeport technique (pour les concurrents français).

Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture de contrôle soit à heures.

Pesage des voitures (facultatif) : lieu :

1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Cet article est destiné à recueillir toutes les modifications ou adjonctions apportées par l'organisateur au règlement particulier type. La numérotation des articles devra être scrupuleusement respectée.

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :

.....

La liste des engagements sera close dès que le nombre maximum de participants fixé à l'article 4.1p aura été atteint, et au plus tard le à heures.

Les concurrents du groupe Loisir titulaires d'un Titre de Participation peuvent s'inscrire le jour de l'épreuve dans la limite des places disponibles attribuées à ces concurrents jusqu'à la fin des vérifications administratives.

Les frais de participation sont fixés à €, réduits à € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation.

Les concurrents s'engageant avant le avec frais de participation obligatoirement joints, bénéficieront d'une réduction de € (facultatif).

Si quatre jours avant le début du meeting le nombre d'engagements enregistré est inférieur à, les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient immédiatement prévenus de cette décision.

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1P. VOITURES ADMISES

Le nombre des voitures admises est fixé à dont peuvent être réservées au Groupe Loisir.

Les groupes et classes admis sont précisés dans l'article 4 du règlement standard des Courses de Côte et Slaloms (Voir tableau épreuves).

Une même voiture pourra être conduite successivement par 2 pilotes.

ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

- Publicité obligatoire (non rachetable).....
- Publicité optionnelle

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1P. **PARCOURS**

Le Slalom de
a le parcours suivant (voir plan)
Le plan du parcours doit être obligatoirement inclus dans ce présent règlement.
La course se déroulera en manches.
Procédure de départ : chaque voiture partira dans l'ordre de passage prévu à l'article 7 du règlement standard.
Départ
Arrivée
Longueur du parcours (de 800 à 2000 mètres) mètres.

6.5P. **PARC CONCURRENTS**

Les parcs concurrents seront situés à (préciser la répartition pour chacun des groupes).
Les parcs concurrents seront accessibles à partir de heures, le
Les remorques devront être garées à

6.6P. **PARC FERME FINAL**

Voir Article 1.2p.

6.7P. **TABLEAUX D'AFFICHAGE**

Les tableaux d'affichage seront placés :

- pendant les essais et la course au parc départ
- pendant les vérifications au parc des vérifications
- pendant le délai de réclamation après l'arrivée, au parc fermé d'arrivée

Tous les documents portés à la connaissance des concurrents sur le tableau d'affichage leurs seront opposables. Les pilotes assumeront seuls les conséquences d'une éventuelle ignorance de leur part des dispositions ou des changements d'horaires qui pourraient se décider dans l'heure qui précède leur départ.

6.8P. **PERMANENCE**

Pendant la manifestation, une (ou des) permanence(s) sera(ont) organisée(s).

Lieu de à heures.
Téléphone permanence n°
Centre de secours le plus proche
Lieu Téléphone n°

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.2P. **CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

Voir Article 1.2p.

7.3P. **COURSE**

7.4P. **ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES**

TOUT MOYEN DE CHAUFFE DES PNEUMATIQUES EST INTERDIT, SOUS PEINE D'EXCLUSION DE L'EPREUVE.

ARTICLE 8P. PENALITES

- Quille de parcours renversée ou déplacée = 1 à 3 secondes (facultatif).
- Quille d'arrivée renversée ou déplacée = 3 à 5 secondes (facultatif).
- Porte manquée ou erreur de parcours = manche non prise en compte pour ce pilote.

ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

Préciser le mode de calcul du classement (meilleur temps ou addition).

Les classements provisoires seront affichés à heures, lieu
et seront établis de la façon suivante :

- 1 classement général,
- 1 classement général féminin,
- 1 classement pour chacun des groupes comme défini à l'article 4.1 du règlement standard,
- 1 classement pour chacune des classes énumérées à l'article 4.1 du règlement standard.

Les classements, sous réserve d'éventuelles réclamations, deviendront définitifs 30 minutes après l'heure d'affichage des classements provisoires.

Une attribution de points aura lieu conformément au règlement de la Coupe de France des Slaloms.

ARTICLE 10P. PRIX

10.1P. TROPHEES

Modalités

.....

10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :

Classements prix etc.

10.3P. COUPES

Il sera attribué coupes de la façon suivante :

Classements 1 coupe, etc.

NB : Préciser si les prix sont cumulables ou non.

Préciser l'attribution des prix destinés au groupe Loisir.

10.4P. PODIUM (FACULTATIF)

Voir Article 1.2p.

10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

Voir Article 1.2p.

COUPE DE FRANCE DES SLALOMS

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France des Slaloms.

Tous les slaloms inscrits à la Coupe de France et se déroulant du **21 août 2005 au 20 août 2006** inclus compteront pour la Coupe de France des Slaloms 2006. Après cette date, les slaloms compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les slaloms seront organisés conformément aux règlements FFSA.

ARTICLE 2. LICENCES

Voir Guide de la Licence 2006.

Les titulaires d'un titre de participation valable pour une seule épreuve ne pourront prétendre marquer des points dans le cadre de la Coupe de France des Slaloms. Toutefois, leur place dans le classement du slalom interviendra dans l'attribution des points de leurs groupes et classes respectifs.

ARTICLE 3. VEHICULES

Groupes admis dans le cadre de la Coupe de France des Slaloms :

- N et FN confondus,
- A et FA confondus,
- FC, FS et F2000 confondus,
- D, E, F3 ; Formule Ford et Formule Renault,
- C3, CM et CN,
- GT de série,
- Loisir (hors classement Coupe de France).

ARTICLE 4. REPARTITION DES COMITES PAR REGIONS

Les licenciés, selon leurs comités régionaux d'appartenance, figureront sur le classement de la région correspondante, parmi les 6 régions figurant ci-dessous :

Région Nord : Comités régionaux 1, 2, 14
Région Est : Comités régionaux 3, 4
Région Sud Ouest : Comités régionaux 9, 10, 19
Région Sud Est : Comités régionaux 5, 6, 7, 8
Région Centre : Comités régionaux 11, 15, 16, 17
Région Ouest : Comités régionaux 12, 13

ARTICLE 5. CLASSEMENTS

Le nombre de points dans chaque épreuve sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après aux classements de chaque slalom.

Classement	Groupe	Classe + de 2 partants	Classe 2 partants	Classe 1 partant
1 ^{er}	6	15	10	7
2 ^{eme}	5	10	5	
3 ^{eme}	4	7		
4 ^{eme}	3	5		
5 ^{eme}	2	3		
6 ^{eme}		2		
7 ^{eme}		1		

Il est interdit de regrouper des classes pour l'établissement des classements de l'épreuve.

La FFSA établira dans chacune des 6 régions un classement pour lequel seront retenus, au maximum, les 7 meilleurs résultats obtenus pour chaque pilote. Ces résultats pourront être acquis dans ou hors région. Les différents classements seront établis d'après le document spécifique mis à la disposition de chaque organisateur, et renvoyés à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

ARTICLE 6. QUALIFICATION POUR LA FINALE

A l'issue de la dernière épreuve, un classement sera établi dans chaque région. Les pilotes classés jusqu'au 13^{ème} inclus, la 1^{ère} féminine et le 1^{er} jeune classés (moins de 25 ans au 1^{er} janvier 2006), seront qualifiés d'office pour participer à la Finale.

Si la 1^{ère} féminine et/ou le 1^{er} jeune figurent dans les 13 premiers classés, il sera fait appel au 14^{ème} et éventuellement au 15^{ème} du classement de chaque région. La deuxième féminine ou le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque région sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine ou du premier jeune de sa région.

Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année (changement de zone), les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.

Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 90 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.

En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1^{er} suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite, dans l'ordre du classement de sa région et ce dans la limite des 20 premiers classés de la région.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional

En cas d'impossibilité de participer à la Finale pour un pilote retenu, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.

ARTICLE 7. FINALE

La Finale des Slaloms est organisée par le **Comité Régional Rhône Alpes sur le site du Slalom du Pays de l'Ain, à la date des 30 septembre et 1^{er} octobre 2006.**

Arrêt des classements : **20 août 2006.**

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les pneumatiques sont libres.

ARTICLE 8. CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des slaloms sauf en ce qui concerne le nombre de manches, qui sera de 4.

Les points marqués lors des slaloms qualificatifs servent uniquement pour la qualification à la Finale.

Lors de la Finale, le classement de la Coupe sera établi par addition des trois meilleurs temps des quatre manches. Le temps non retenu sera pris en compte pour le départage des éventuels ex aequo. Si des ex aequo subsistent, ils seront départagés par le temps des essais.

Les vainqueurs de chaque groupe, lors de la finale, seront proclamés "Vainqueurs" de la Coupe de France des Slaloms "en Groupe"...

Le titre de vainqueur de la Coupe de France ne sera pas attribué dans un groupe qui ne serait pas représenté lors de la Finale, par au moins 5 partants.

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES D'ACCELERATION FFSA

PROGRAMME

Parution du règlement (date)	h à	h (lieu)
Ouverture des engagements (date)	h à	h (lieu)
Publication de la liste des engagés (lieu)	h à	h (lieu)
Vérifications administratives et techniques de	h à	h (lieu)
Briefing à	h à	h (lieu)
Essais libres et essais qualificatifs de	h à	h (lieu)
Eliminatoires et finales de	h à	h (lieu)
Affichage des résultats une 1/2 heure après le dernier run à	(lieu)	h (lieu)
Remise des prix à	(lieu)	h (lieu)

ARTICLE 1. ORGANISATION

Ce sont des compétitions d'accélération, départ arrêté, sur une distance de 201.16 mètres (1/8 de mile) ou 402.32 mètres (1/4 de mile).

1.1. OFFICIELS

Sont obligatoires :

- **En National / Régional** : 1 Directeur de Course
- **En National** : 1 Commissaire Technique par tranche de 20 véhicules (A ou B pour le responsable).
- **En Régional** : 1 Commissaire Technique C minimum.
- **En National** : 1 Président de Collège des Commissaires Sportifs plus 2 membres.
- **En National / Régional** : 1 Délégué aux relations avec les concurrents.
- **En National / Régional** : 1 chronométrateur minimum C.

Doivent également être nommés deux juges de fait par le Directeur de Course, lesquels pourront être choisis parmi les officiels ci-dessus.

Tous les officiels devront être licenciés FFSA.

En région, les décisions du Directeur de Course ne sont susceptibles d'aucune réclamation ni voie de recours interne devant la FFSA.

1.2. HORAIRES CONSEILLES

Les horaires sont à aménager selon le nombre de concurrents.

En national il est conseillé de faire l'épreuve sur une journée et demie.

En régional jusqu'à 100 concurrents engagés, il est possible d'appliquer le planning horaire suivant :

▪ 08h00–12h00	Engagements – vérifications administratives et techniques
▪ 09h00–12h00	Essais libres
▪ 13h00–15h00	Essais chronométrés
▪ 15h 00–15h30	Constitution et affichage des pools.
▪ 15h 30–18h00	Déroulement des épreuves d'accélération par pool et finales.

En régional, dans le cas où le nombre de concurrents engagés serait supérieur à 100, il est possible de supprimer le déroulement des pools et de produire comme classement final, le classement scratch des essais chronométrés par catégories.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Application des prescriptions générales FFSA. Risques C et D.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Voir Guide de la licence 2006.

3.2. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement sont reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve jusqu'à la fin des vérifications administratives (dans la limite des places disponibles). Pour être valables, elles doivent obligatoirement être accompagnées du montant des droits d'engagement de l'épreuve.

- En régional, le montant des droits d'engagements est limité à 30 €.
- En national, le montant des droits d'engagements est limité à **100 €**.

Le signataire de l'engagement est responsable des agissements de son conducteur, de son mécanicien et de son entourage.

3.3. EQUIPAGES

En régional, une même voiture peut être utilisée par deux pilotes, à condition que chacun d'eux soit régulièrement engagé.

Un concurrent pourra s'engager dans deux catégories avec le même véhicule si les infrastructures de piste le permettent.

Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.

3.4. EQUIPEMENTS

Pendant le déroulement des épreuves d'accélération, le pilote doit se trouver seul à bord de sa voiture, sangle et casqué.

- En régional, casque homologué aux normes NF minimum ou CEE. Des vêtements couvrant bras et jambes sont obligatoires.
- En national, voir règlement FIA art:10.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

▪ En national

Sont admis les véhicules répondant aux règlements techniques des épreuves d'accélération disponible, sur demande, auprès de la FFSA.

	1/4de mile (402,32 mètres)	1/8 de mile (201,16 mètres)
STREET RUN pool A	Index 12'00	Index 7'50
STREET RUN pool B	Index 13'00	Index 8'10
STREET RUN pool C	Index 14'00	Index 8'60
SUPER STREET	Index 10'90	Index 6'95
SUPER GAS	Index 9'90	Index 6'30
SUPER COMP	Index 8'90	Index 5'70

▪ En régional

Sont admis tous les véhicules normalement commercialisés et en conformité avec le code de la route, répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible, sur demande, auprès de la FFSA.

	1/8 mile (201,16 mètres)
Pool A	Index 7'50
Pool B	Index 8'20
Pool C	Index 8'60
Pool D	Index 9'20
pool E	Index 9'80
pool F	Index 10'40

ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des prescriptions générales FFSA.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

Le parcours est constitué d'une piste qui est une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (Voir plan de piste en annexe).

Il faut prévoir également une voie de retour permettant aux voitures de rejoindre le départ en toute sécurité (en cas d'absence de voie de retour, le retour des voitures se fera par la piste, en groupe et au pas derrière un véhicule de l'organisation).

6.2. **COUVERTURE MEDICALE**

En régional : un docteur en médecine et une ambulance sont nécessaires près de la ligne de départ.

En national : un docteur en médecine, une ambulance et un matériel de désincarcération sont nécessaires près de la ligne de départ.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES D'ACCELERATION

Le départ se fera moteur en marche. Le signal de départ est donné par l'allumage du feu de départ (arbre de Noël).

7.1. **ESSAIS**

7.1.1. **Libres**

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

7.1.2. **Qualificatifs**

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

7.2. **POOL**

7.2.1. **En régional**

A l'issue des essais qualificatifs les pilotes sont répartis en pool, A B C D E F de performances similaires (maximum 16 pilotes par série), les pilotes pourront choisir leur pool.

En national

Les pilotes seront repartis par catégorie.

7.2.2. **Durant le déroulement de ces séries, les règles suivantes doivent être respectées :**

- Le choix de la voie de passage est déterminé par les temps des essais.
- En cas de faux départ d'un des deux pilotes, son adversaire est déclaré gagnant.
- Un faux départ d'un pilote seul est éliminatoire.
- Si une manche oppose deux pilotes engagés sur la même voiture, le libre choix est laissé aux pilotes pour savoir qui des deux fera la manche, le second étant éliminé.

En régional : en cas de faux départ simultané des deux pilotes, la manche doit être recourue.

7.3. **CHRONOMETRAGE**

7.3.1. **En régional**

Au minimum, un système de chronométrage par cellule électronique ou transpondeur, associé à une imprimante, est exigé (précision au 1/1000^{ème} de seconde).

Un système informatique permettant d'établir des classements est par ailleurs recommandé. Les spécifications à respecter en terme d'équipements de la piste sont au minimum les suivantes :

Départ

- *Feu de départ* : Un feu de couleur à commande manuelle associé automatiquement à la mise en marche du chronométrage
- *Système de décompte* : Un système avertissant les pilotes de l'imminence de l'allumage du feu de départ (compte à rebours manuel, électronique ou extinction successive de plusieurs feux de couleur)
- *Système de faux départ* : Un système électronique permettant de détecter les faux départs est recommandé. Il pourra cependant être remplacé par deux juges de départ (un par voie), chargés de signaler tout faux départ
- *Ligne de placement* : La ligne de placement du véhicule sera reculée de 30 cm par rapport à la ligne de cellule (Cf. Cahier des Charges Organisateur)

Arrivée

- Une cellule de chronométrage au niveau de la ligne d'arrivée
- Un système électronique, permettant de désigner la voiture ayant la première franchie la ligne d'arrivée, est recommandé. Il pourra cependant être remplacé par deux juges d'arrivée (un par voie), chargés de désigner à l'aide de drapeaux la voiture ayant franchi la ligne d'arrivée la première.
- Arbre de Noël conseillé

- 7.3.2. En national**
Arbre de Noël obligatoire.

7.4. **EPREUVES D'ACCELERATION LIBRES**

En régional : des épreuves d'accélération libres, chronométrées ou non, pourront être organisées. Aucun classement autre que le résultat de la confrontation deux à deux des voitures n'est établi. Aucun matériel de chronométrage n'est nécessaire à leur déroulement. Les concurrents devront être titulaires au minimum d'un titre de participation entraînement.

ARTICLE 8. PENALITES-RECLAMATION-APPEL

- 8.1.** Peuvent entraîner une mise hors course immédiate de l'épreuve, définitive, sans appel et sans contrepartie :
- Tous les pilotes réalisant un temps inférieur à leur index.
 - Tout franchissement des lignes de démarcation dans la zone d'accélération.
 - Tout contact avec les séparateurs plastiques ou autre équipement de la piste.
 - Toute conduite ou comportement dangereux ou antisportif (notamment non respect des limitations de vitesse dans la voie de retour).
- 8.2. EN NATIONAL**
Toute réclamation devra être établie en accord avec le Code Sportif international (art 171 et suivant).
- 8.2.1.** Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.
- 8.2.2.** Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée du montant de la caution (montant non restitué si la réclamation est jugée injustifiée).
- 8.2.3.** Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux articles 180 et suivants du code sportif international.
- 8.3. EN REGIONAL**
Aucune réclamation n'est admise.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

- 9.2.1.** Le classement final, pour chacune des Pools et/ou catégories, est déterminé comme suit :
- 1^{er} Vainqueur de la finale
 - 2^{ème} Finaliste
 - 3^{ème} ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)
 - 4^{ème} ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)
- 9.2.2.** En cas de force majeure ou dans l'impossibilité de faire disputer les finales, le classement scratch pourra être établi en prenant compte du temps des essais.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1. EN REGIONAL**
Aucun prix en espèces ne pourra être distribué.
- 10.2. EN NATIONAL**
Libre
- 10.3.** Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui n'y participeraient pas, perdront le bénéfice de leur prix.

Article 11. RESPONSABILITE

Par le fait de son inscription tout conducteur prenant part à une épreuve d'accélération adhère sans restriction au présent règlement.
Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Collège des Commissaires Sportifs.

REGLEMENT PARTICULIER DES EPREUVES D'ACCELERATION

PROGRAMME

Parution du règlement (date)	
Ouverture des engagements (date)	
Publication de la liste des engagés (lieu)	
Vérifications administratives et techniques de	h à..... h (lieu)
Briefing à	h (lieu)
Essais libres et essais qualificatifs de	h à..... h
Éliminatoires et finales de	h à..... h
Affichage des résultats une 1/2 heure après le dernier run à	(lieu)
Remise des prix à	(lieu)..... h

ARTICLE 1P. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile organise une épreuve d'accélération internationale, nationale ou régionale dénommée les 00/00/0000 en qualité d'organisateur administratif avec le concours de organisateur technique.
Comité d'organisation
Président

Membres

Secrétariat de l'épreuve : '(adresse)
Téléphone
Fax
Permanence de l'épreuve (Lieu, date, horaires)
Nom : (organisateur technique)
Adresse :

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation n° en date du

1.1P. OFFICIELS

Directeurs de course.....
Collège des commissaires sportif.....
Président.....
 Membre.....
 Membre.....
Commissaire technique Responsable.....
Commissaire technique.....
Relations concurrent.....
Chronométrateur.....

1.2P. L'épreuve d'accélération de.....compte pour

ARTICLE 2P. ASSURANCE

L'organisateur a souscrit une assurance garantissant les risques C et D.

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ADMIS

3.1P. Les demandes d'engagements seront reçues jusqu'au à l'adresse suivante

3.2P. Le droit d'engagement est fixé à :
Avec la publicité facultative des organisateurs :€

Sans la publicité facultative des organisateurs : € (x 2)

- 3.3P.** Le nombre d'engagés est limité à, la sélection sera faite par ordre de réception, sur les dossiers complets et accompagnés du droit d'engagement.
- 3.4P.** Le nombre maximum de pilotes qualifiés dans une catégorie sera de
- 3.5P.** Un véhicule ne pourra être conduit que par un seul pilote.
- 3.6P.** Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.
- 3.7P.** Un concurrent ne pourra pas s'engager dans deux catégories avec le même véhicule.

ARTICLE 4P. VEHICULES ADMIS

En national, sont admis les véhicules répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible sur demande auprès de la FFSA.

	1/4de mile (402,32 mètres)		1/8 de mile (201,16 mètres)	
	Index		Index	
STREET RUN pool A	12'00		7'50	
STREET RUN pool B	13'00		8'10	
STREET RUN pool C	14'00		8'60	
SUPER STREET	10'90		6'95	
SUPER GAS	9'90		6'30	
SUPER COMP	8'90		5'70	

La préparation des véhicules devra être conforme au règlement technique de la catégorie correspondante.

En régional, sont admis tous les véhicules normalement commercialisés et en conformité avec le code de la route répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible, sur demande auprès de la FFSA.

	1/8 mile (201,16 mètres)	
	Index	
Pool A	7'50	
Pool B	8'20	
Pool C	8'60	
Pool D	9'20	
pool E	9'80	
pool F	10'40	

ARTICLE 5P. PUBLICITE

Selon la réglementation standard.

ARTICLE 6P. SITE ET INFRASTRUCTURES

6.1P. MESURE ET DISPOSITIF DE SECURITE

- **En national** : selon la réglementation standard dragster: épreuve type D1, D2, etc.
- **En régional** : selon la réglementation des épreuves accélération.

6.2P. DESCRIPTION

La piste mesure mètres de longueur pour une largeur de mètres.
La distance de course est de 402,32 mètres (1/4de mile) ou de 201.16 mètres (1/8 de mile).
La distance de freinage et de décélération est de mètres.

6.3P. HORAIRES

Vérifications administratives et techniques : le de h à h
Briefing (lieu).....le à.....h

Essais libres et qualificatifs le de h à h
Éliminatoires et finales le de h à h

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DES EPREUVES

- 7.1P.** La formule "drag race" ou "....." s'appliquera aux catégories suivantes
- 7.2P.** La grille sportsman (ou pro) sera appliquée pour les éliminatoires.
- 7.3P.** Les qualifications s'effectueront sur plusieurs runs et le meilleur temps sera retenu (les organisateurs se réservent le droit de modifier le nombre de concurrents qualifiés par catégories, suivant le nombre d'inscrits et le temps disponible).
- 7.4P.** Les ex æquo seront départagés par leurs seconds temps.
- 7.5P.** Seront sélectionnés pour les finales, les concurrents ayant effectué les meilleurs temps suivant les catégories.
- 7.6P.** Le retour se fera par
- 7.7P.** L'organisateur se réserve le droit d'annuler une partie ou la totalité de l'épreuve en cas d'intempéries prolongées durant la course.
- 7.8P.** Une zone proche du départ pourra être aménagée pour la mise en route, et la chauffe des pneus. L'accès de cet emplacement sera réservé aux pilotes et aux mécaniciens.

ARTICLE 8P. RECLAMATION / APPEL

Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.
Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée du montant de la caution.

ARTICLE 9P. CLASSEMENT

Il sera établi un classement par catégories ou autre.

ARTICLE 10P. PRIX

- 10.1P.** En national : libre
En régional : aucun prix en espèces ne pourra être distribué.
- 10.2P.** La remise des prix aura lieu le a.....
Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui n'y participeraient pas, perdront le bénéfice de leur prix.

ARTICLE 11P. RESPONSABILITE

Par le fait de son inscription, tout conducteur prenant part à une épreuve d'accélération adhère sans restriction au présent règlement.
Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Collège des Commissaires Sportifs:

REGLEMENT TECHNIQUE EPREUVES D'ACCELERATION

PRÉAMBULE

Pour les épreuves régionales

Limitation à 8,2 secondes au 201,16 mètres sur les pistes provisoires.

Limitation à 7,5 secondes pour des pistes offrant toute sécurité (glissières, murs, piste dragster D2).

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

1.1. **SONT ADMIS**

Tous les véhicules normalement commercialisés, immatriculés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'un contrôle technique valide pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance), répondant à la présente réglementation technique.

Il ne sera pas délivré de passeport technique ou de fiche d'homologation mais la participation des véhicules sera soumise à l'agrément d'un Commissaire Technique.

1.2. **NE SONT PAS ADMIS**

Les cabriolets sans arceau de sécurité d'origine ou de compétition.

Les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV.

ARTICLE 2. MOTEUR

2.1. **TYPE - POSITION**

Le modèle de moteur de la voiture d'origine devra être conservé. La cylindrée est libre.

Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et orienté comme sur la voiture d'origine.

Les pièces mécaniques complétant le bloc moteur d'origine sont libres.

Il est possible de monter un turbo, un compresseur ou tout système de suralimentation sur les voitures en étant dépourvues.

2.2. **CARBURANT ET COMBURANT**

Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station service sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle.

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

Le système d'injection de protoxyde d'azote (N₂O) ou produits équivalents est INTERDIT.

Le refroidissement du carburant est interdit.

2.3. **ECHAPPEMENT**

Le ou les échappements doivent être obligatoirement équipés de silencieux limitant le niveau sonore à 105 dB+5dB à 3 800tr/min pour les moteurs atmosphériques et les moteurs suralimentés

Ils doivent déboucher à l'arrière du véhicule et ne doivent pas dépasser la projection verticale de la carrosserie ni être en retrait de plus de 10 cm par rapport à cette même projection.

La mesure du bruit se fera suivant la méthode décrite en annexe.

2.4. **DEMARRAGE**

Le démarrage ne peut se faire que par le pilote assis normalement à son volant, sans intervention ni aide extérieure.

2.5. **ECOULEMENT LIQUIDE**

L'écoulement de tout liquide est interdit.

2.6. **REFROIDISSEMENT**

Libre.

Interrupteur pour mise en marche forcée du ventilateur autorisé.

Le refroidissement artificiel des échangeurs par des procédés mécaniques ou manuels est interdit.

Ventilateur électrique complémentaire pour radiateur d'eau autorisé. Son installation ne devra pas entraîner de modification visible de l'extérieur des éléments de carrosserie tels que calandre, pare-chocs, etc.

Si le radiateur est déplacé dans le coffre, une cloison pare feu devra être installée entre le coffre et l'habitacle.

Les durites ne devront pas passer par l'habitacle.

2.7. BATTERIE

La batterie doit être solidement fixée. Le $\oplus$ doit être parfaitement isolé. Si elle n'est pas située dans son emplacement d'origine, elle doit être entièrement protégée par une boîte en matériau isolant et étanche située derrière les sièges avant.

La fixation doit être constituée par une embase et 2 étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons de 10 mm de $\varnothing$ mini et écrous. Une contreplaque d'épaisseur 3 mm mini et de 20 cm² mini devra être placée en dessous de la tôle de carrosserie, ceci sous chaque boulon.

2.8. COUPE CIRCUIT

Plus de 8,2 secondes au 201,16 mètres : recommandé.

Moins de 8,2 secondes à 7,5 secondes : au 201,16 mètres : obligatoire.

Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

ARTICLE 3. TRANSMISSION

Le mode de transmission d'origine doit être conservé :

- Une traction reste une traction.
- Une propulsion reste une propulsion.
- Une 4 roues motrices reste une 4 roues motrices.

3.1. EMBRAYAGE

Libre.

3.2. BOITE DE VITESSES

Libre.

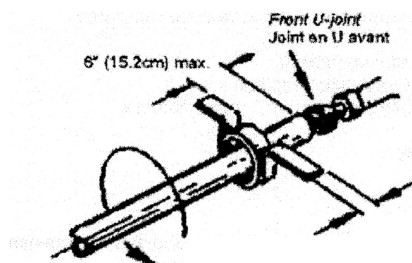
Blocage à 100% du ou des différentiels interdit (pont soudé).

Les boîtes de vitesses automatiques, séquentielles ou robotisées sont interdites sauf si elles sont d'origine.

L'emplacement doit rester d'origine.

3.3. ARBRE DE TRANSMISSION

Une boucle d'arbre de transmission est obligatoire (arbre d'une longueur supérieure à 80 cm).



ARTICLE 4. ALIMENTATION ET SURALIMENTATION

Si le véhicule de série est équipé d'un papillon motorisé, un kit de papillon à commande mécanique peut être utilisé.

Filtre à air :

Le filtre à air ainsi que sa boîte et la chambre de tranquillisation sont libres.

Les systèmes et procédés d'alimentation et de suralimentation sont libres.

ARTICLE 5. FREINAGE

Le système de freinage doit être au minimum celui d'origine et obligatoirement à double circuit, de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce en même temps sur les quatre roues. Le frein à main est obligatoire et doit fonctionner.

ARTICLE 6. ROUES ET PNEUS

6.1. ROUES

Les roues sont libres de forme et de dimensions. Elles ne peuvent en aucun cas dépasser de la carrosserie. La roue de secours n'est pas obligatoire.
Les roues de type "galettes" sont interdites.

6.2. PNEUS

Seuls les pneus aux normes routières sont acceptés (E ou DOT). Ils doivent présenter des sculptures d'une profondeur minimum de 1,6 mm, conformément au code de la route, tout au long de la compétition.
Les pneus "SLICK" et autres pneus de compétition sont interdits.
Le "collage" est interdit.

ARTICLE 7. SUSPENSIONS

Le principe de fonctionnement doit rester d'origine.
Les éléments de suspension ainsi que leurs points de fixation sont libres.
Les ressorts, barres de torsions et les amortisseurs sont libres.

ARTICLE 8. CARROSSERIE

Les kits carrosseries "Tuning" sont autorisés.

8.1. ELEMENTS

Les éléments de carrosserie (pare-chocs, ailes, capot) sont libres de forme et de matériaux et doivent être fonctionnels. Ils ne doivent présenter aucun caractère provisoire et être solidement fixés.
Les portières d'origine sont conservées dans leur intégralité sans aucune modification.
Les charnières, serrures et poignées d'origine doivent être conservées et fonctionnelles.
Les serrures de capot peuvent être remplacées par des attaches à goupilles.
Les capots doivent s'ouvrir manuellement (sans outils).
La suppression d'un ou des blocs optiques et des clignotants est interdite.
Il est permis de retirer les écrans en matière plastique servant à cacher les éléments mécaniques du compartiment moteur et n'ayant qu'une fonction esthétique.

8.2. VITRES

Le pare brise avant doit obligatoirement être en verre sécurisé.
Dans le cas de voitures équipées d'un toit ouvrant, si celui-ci n'est pas en verre sécurisé, l'utilisation de films anti-déflagrant est recommandée.

Les vitres latérales et la lunette arrière peuvent être en poly-carbonate mais doivent respecter, dans ce cas, une épaisseur supérieure ou égale à 3 mm. Chaque vitre en poly-carbonate sera percée en sa bordure d'un trou de diamètre mini 3 mm pour permettre la vérification de l'épaisseur.

ARTICLE 9. HABITACLE

L'habitacle ne doit comporter aucune partie ou élément agressif.

9.1. CLOISON PARE-FEU

La cloison entre le moteur et l'habitacle et entre le coffre et l'habitacle devra être parfaitement étanche aux liquides et aux flammes.

9.2. GARNITURES INTERIEURES

Libres.

9.3. PORTIERES

Les baguettes et les enjoliveurs extérieurs peuvent être enlevés.
Les portières et le dessous des vitres latérales AR (2 portes) doivent comporter une garniture intérieure dont le matériau est libre mais obligatoirement rigide.

9.4. **SIEGES**

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA (normes 8855/1992 ou 8855/1999), et non modifiés. Dans tous ces cas, un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

Chaque siège doit comporter un minimum de 4 fixations. Chaque fixation sera assurée par un boulon de qualité minimum 8,8 et de diamètre minimum de 8 mm. Chaque point d'attache devra comporter 2 contre plaques, une au-dessus, une en-dessous de la carrosserie, de 3 mm minimum d'épaisseur si elles sont en acier ou de 5 mm minimum d'épaisseur si elles sont en alliage léger. La surface minimum de contact entre support, coque/châssis et contre plaque est de 40 cm².

9.5. **CEINTURES ET HARNAIS**

Ceintures d'origine minimum obligatoires.

Les harnais de type "tuning" à boucle simple sont tolérés.

Pour les véhicules équipés d'arceaux de sécurité, et les véhicules réalisant moins de 8.2 secondes à 7.5 secondes au 201.16 mètres, un harnais 4 points homologués FIA, SFI est obligatoire.

Points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaules. Ces harnais doivent être homologués FIA, SFI ou de type CE. L'installation devra être conforme à l'Article 253.6 de l'Annexe J de la Réglementation Technique.

9.6. **ARCEAUX DE SECURITE**

Dans le cas où un véhicule serait équipé d'un arceau de sécurité, le montage devra obligatoirement être fait dans le respect de l'article 253.8 de l'Annexe J.

9.7. **OBJETS DIVERS**

Tous les objets présents dans l'habitacle ainsi que dans le coffre doivent être solidement fixés. Les sandows ne sont pas admis pour les fixations.

ARTICLE 10. RESERVOIR D'ESSENCE

10.1 **SONT AUTORISES**

Les réservoirs FT3 placés à l'emplacement du réservoir d'origine ou dans le coffre à bagages et isolés de l'habitacle par une cloison pare-feu ou un caisson étanche avec remplissage extérieur. Ces réservoirs doivent être homologués FIA ou SFI (durée maximum 5 ans).

ARTICLE 11. SECURITE

Le départ pourra être refusé à tout pilote ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

11.1. **PILOTE**

Le pilote doit être obligatoirement seul à bord du véhicule, sanglé, avec le casque attaché pendant le déroulement de la compétition.

11.2. **CASQUE**

Un casque, aux normes NF minimum ou de type CE, est obligatoire. Pour les cabriolets équipés d'un arceau de sécurité et les véhicules équipés d'un toit ouvrant en verre sans protection intérieure, le pilote doit porter un casque intégral avec visière, aux normes NF minimum ou de type CE.

11.3. **VETEMENTS**

Pendant la course, les vêtements du pilote doivent couvrir entièrement les bras et les jambes. Le port de gants est autorisé.
Les vêtements synthétiques sont strictement interdits.

ARTICLE 12. INTERPRETATION DU PRESENT REGLEMENT

Tous les éléments de sécurité ci-dessus représentent un minimum obligatoire. Dans tous les cas, un élément de sécurité non obligatoire qui serait monté sur un véhicule devra l'être aux normes en vigueur dans l'annexe "J".

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé.

Lors des contrôles techniques, un véhicule qui présenterait des anomalies graves dans le domaine de la sécurité et de sa présentation pourra être refusé par les Commissaires Techniques.

Ce règlement n'est pas rédigé en termes d'interdictions mais en termes d'autorisations. Il faut donc, à la lecture, ne pas oublier que toute modification est rigoureusement **INTERDITE** si elle n'est pas expressément autorisée par un article de ce règlement.

En cas de litige sur l'interprétation de ce règlement, seule la FFSA sera habilitée à trancher.

METHODE DE MESURE DU BRUIT

Cette méthode est celle définie par la FIA, seules les valeurs de bruit et le régime moteur pour le contrôle seront adaptés aux exigences de la réglementation spécifique

1) APPAREIL DE MESURE

Il sera utilisé un sonomètre de grande qualité. La mesure sera faite avec un réseau de pondération et une constante de temps, conformes respectivement à la courbe A et au temps de réponse rapide tels que décrits dans la publication 179 (1065) sonomètre de précision de la Commission Electrotechnique Internationale (CEI) sur les caractéristiques des appareils de mesure de bruit.

L'appareil sera fréquemment étalonné et le sera, si possible, avant chaque séance de mesure.

2) CONDITIONS DE MESURES

Les mesures seront faites dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieurs d'au moins 10 dB (A) au bruit à mesurer).

La zone ne doit pas être recouverte de neige, d'herbes hautes, de sol meuble ou de cendres. Avant de procéder aux mesures, le moteur sera porté à sa température de fonctionnement.

3) POSITION DU SONOMETRE

Le point de mesure du bruit sera situé à une distance de 50 cm de la sortie d'échappement, à un angle de 45° par rapport à l'axe du tuyau (voir dessin). Le microphone sera placé à $0,5 \pm 0,1$ m au-dessus du niveau du sol.

4) CONDITIONS DE TEST POUR LES VEHICULES

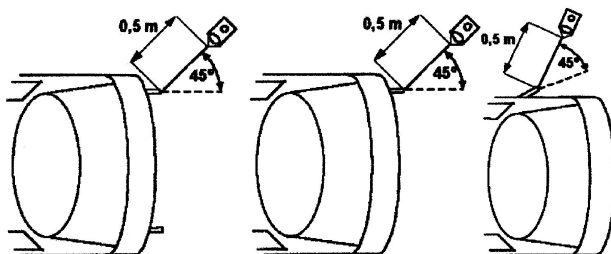
Le véhicule étant stationnaire, son moteur tournera au régime préconisé. Ce régime sera vérifié à l'aide du compte-tours du véhicule, lui-même étalonné à l'aide d'un instrument indépendant si nécessaire.

L'intensité maximale mesurée constituera le résultat de la mesure.

5) INTERPRETATION DES RESULTATS

Les mesures seront considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives n'est pas supérieur à 2 dB (A). La valeur retenue sera celle correspondant au niveau sonore le plus élevé. Dans le cas où cette valeur serait supérieure de 1 dB(A) au niveau maximal autorisé, il sera procédé à une deuxième série de mesure. Trois des quatre résultats ainsi obtenus devront être dans les limites prescrites.

Pour tenir compte de l'imprécision de l'appareil, les valeurs lues lors de la mesure doivent être diminuées d'1 dB(A).



REGLEMENT PISTE REGIONALE EPREUVES D'ACCELERATION

(Le règlement concernant les pistes nationales est disponible sur simple demande à la FFSA,
ou sur le site www.ffsa.org)

ARTICLE 1. SITES ET INFRASTRUCTURES

1.1. **PARCOURS**

Le parcours est constitué d'une piste qui est une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (goudron ou béton)

Elle est séparée en deux zones principales :

- *zone d'accélération* : portion de la piste située entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée, sur laquelle se produit l'accélération des voitures.
- *zone de freinage* : portion de la piste située immédiatement après la ligne d'arrivée, sur laquelle les voitures décélèrent (il ne doit pas se trouver d'obstacle en bout de zone de freinage).

Il faut prévoir également une voie de retour permettant aux voitures de rejoindre le départ en toute sécurité (en cas d'absence de voie de retour, le retour des voitures se fera par la piste, en groupe et au pas derrière un véhicule de l'organisation).

1.2. **PISTE**

La piste, zone d'accélération et de freinage, doit répondre aux critères suivants :
(voir schéma en fin de règlement)

1.2.1. *Largeur*

La largeur minimale de la piste doit être de 8 mètres sur toute sa longueur.

1.2.2. *Longueur*

Les épreuves d'accélération FFSA seront organisées sur une distance de, 201,16m (1/8 mile). Il sera possible de porter cette distance jusqu'à 402.32 mètres (1/4 de mile) uniquement dans le cadre du déroulement d'une épreuve de Dragsters comportant les éléments de sécurité sur 402.32 mètres. La longueur de la zone de freinage doit être égale à la longueur de la zone d'accélération.

Les lignes de départ, d'arrivée et de placement doivent être clairement matérialisées.

1.2.3. *Démarcation*

Sur toute la longueur de la zone d'accélération, il doit exister une démarcation partageant cette zone en deux voies de largeur égale. Il doit également exister une démarcation à l'extérieur de chaque voie.

1.2.4. *Protections*

- **Piste occasionnelle (voir schéma) :**
 - Limitation à 8,2 secondes au 202.16m
 - Limitation à 7,5 secondes au 202.16m pour des pistes offrant toutes sécurités (glissières murs piste dragster D2)

La zone où les spectateurs sont admis doit répondre aux critères suivants :

- Soit, délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone spectateurs à une distance au niveau de la ligne d'arrivée correspondant à 10 % de la longueur de la zone d'accélération (20 mètres dans le cas d'une zone d'accélération de 201.16m). (Cf. Cahier des Charges Organisateur).
- Soit, délimitation par des séparateurs plastiques liées entre eux (hauteur minimum : 0,60 mètre) lestés à 150 kg pièce et placés le long de la piste et par des barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs. (Cf. Cahier des Charges Organisateur)

Aucun spectateur ne sera admis dans une zone ne bénéficiant pas des mesures de protection décrites ci-dessus.

Dans tous les cas, aucun spectateur ne sera admis après la ligne d'arrivée.

Dans le cas où une portion de ligne droite d'un circuit permanent est utilisée, les mesures de protection du public normalement pratiquées sur le circuit à l'occasion des épreuves qui y sont habituellement disputées se substituent aux dispositifs décrits ci-dessus.

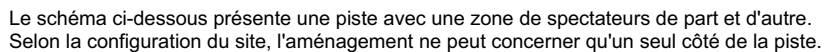
▪ **Piste permanente (voir schéma) :**

- Délimitation de la piste :
Double rail de sécurité de chaque côté de la piste ou blocs de béton continus (hauteur minimum : 0,60 mètre).
- Délimitation de la zone spectateurs :
Délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs.

1.3. COUVERTURE MEDICALE

Un docteur en médecine et une ambulance sont nécessaires près de la ligne de départ.

Le schéma ci-dessous présente une piste avec une zone de spectateurs de part et d'autre. Selon la configuration du site, l'aménagement ne peut concerner qu'un seul côté de la piste.



NOTES

SOMMAIRE

CIRCUITS TOUT-TERRAIN

REGLEMENT STANDARD	Page 4
REGLEMENT PARTICULIER	Page 12
APPROBATION DES CIRCUITS	Page 16

RALLYCROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 18
CHAMPIONNAT DE FRANCE	Page 24
COUPE DE FRANCE	Page 26
TECHNIQUE	Page 28

AUTO-CROSS ET CROSS CAR

REGLEMENTATION GENERALE	Page 46
CAHIER DES CHARGES	Page 52
CHAMPIONNAT & COUPE DE FRANCE AUTO-CROSS	Page 54
TECHNIQUE AUTO-CROSS	Page 56
COUPE DE FRANCE DE CROSS CAR	Page 66
TECHNIQUE CROSS CAR	Page 68

FOL CAR

REGLEMENTATION GENERALE	Page 76
COUPE DE FRANCE	Page 80
TECHNIQUE	Page 81

CAMION CROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 86
COUPE DE FRANCE	Page 90
TECHNIQUE	Page 92

2 CV CROSS

REGLEMENTATION GENERALE	Page 108
COUPE DE FRANCE	Page 114

EPREUVES SUR GLACE

REGLEMENTATION GENERALE	Page 115
CARACTERISTIQUES DES CIRCUITS	Page 118

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2006 ;
- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

**FRANCE
AUTO**
Innovations et licences

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION CIRCUIT TOUT-TERRAIN : PARUTION JANVIER 2006

REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS TOUT-TERRAIN

Le règlement standard complète ou modifie les prescriptions générales de la FFSA.

L'intitulé de l'épreuve, la date, le lieu, l'ASA organisatrice, le numéro de permis d'organiser et sa date figurent au règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 1. ORGANISATIONS

1.1. OFFICIELS

La liste des officiels ayant donné par écrit leur accord à l'organisateur, figurera dans le règlement particulier de l'épreuve et sera composée au minimum de :

- Observateur de la FFSA et de la FIA suivant les cas,
- 3 ou 5 Commissaires Sportifs membres du Collège, dont 1 Président,
- 1 Directeur de course Circuit,
- 1 Directeur de course adjoint par discipline (dans le cas où il y a une coupe de marque et/ou une épreuve de doublure, il devra y avoir 1 directeur de course adjoint supplémentaire),
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les départs,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les arrivées,
- 1 adjoint à la Direction de Course pour les grilles de départ,
- 2 Commissaires Sportifs chargés des relations avec les concurrents (*en régional, la licence de chef de poste est autorisée*),
- 1 responsable des Commissaires Techniques, (Licence A pour les Rallycross, Licence A ou B pour les autres disciplines. Le responsable des Commissaires Techniques sera le Commissaire délégué par la FFSA,
- Des Commissaires Techniques (voir article 1.3),
- 1 responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état de la piste,
- 1 médecin chef (selon la réglementation médicale),
- 1 responsable du service presse,
- 1 chronométrateur responsable (au moins chronométrateur B pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France ; C pour les autres épreuves).

1.2. HORAIRES

Une épreuve comprend les vérifications administratives et techniques, le déroulement des essais, des manches qualificatives et des finales.

L'horaire détaillé figure au règlement particulier de l'épreuve, suivant le schéma conseillé pour chaque discipline.

1.3. VERIFICATIONS

Le lieu, la date et l'heure seront précisés au règlement particulier. Il est recommandé de faire les vérifications administratives et techniques en même temps et au même endroit, en convoquant individuellement tous les pilotes à leur heure de passage aux vérifications. Tous les pilotes d'une même division doivent être convoqués dans la même tranche horaire. Il n'est pas possible de se présenter avant l'heure prévue (sauf aux vérifications facultatives). Tout retard aux vérifications sera sanctionné par les amendes prévues à l'article 8, à condition que le pilote se présente dans les horaires prévus au règlement particulier (sauf cas particuliers jugés par le Collège des Commissaires Sportifs).

Vérifications administratives

Les concurrents doivent être présents aux vérifications et ils ne peuvent pas se faire représenter. Ils devront présenter leur licence, une pièce d'identité ainsi que le passeport technique pour les concurrents français.

Vérifications techniques avant l'épreuve

Les concurrents s'engagent à présenter un véhicule conforme à la réglementation. Les vérifications porteront sur la sécurité. Le départ sera interdit à tout véhicule non conforme pour des raisons de sécurité. Les autres cas seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs.

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

L'organisateur doit prévoir un nombre de Commissaires Techniques (**4 minimum** hors le responsable) qui tient compte du nombre maximum de véhicules admis et de la durée des vérifications, chaque Commissaire Technique vérifiant un véhicule toutes les 5 minutes (10 minutes pour les camion-cross).

Vérifications techniques en cours d'épreuve

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

Application des prescriptions générales : les organisateurs ont l'obligation de souscrire une police d'assurance de responsabilité civile comprenant les risques obligatoires, ainsi que les risques facultatifs A, C et D (Risque E pour les épreuves avec coéquipier). Le montant de la prime est prévu dans le montant des droits d'engagement.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

3.1.1. Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite fixée pour chaque discipline dans chaque réglementation générale.

Pour figurer sur la liste des engagés, toute demande devra être accompagnée du chèque de la participation aux frais, assurance et numéros compris. Si cette demande est envoyée par télécopie, l'original devra être envoyé immédiatement par courrier à l'organisateur.

La demande d'engagement devra être remplie complètement, sans omission ou fausse déclaration. Elle ne sera prise en compte que si elle est accompagnée des droits d'engagement.

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

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

Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra remplacer le véhicule engagé par un autre dans la même division.

S'il s'avère qu'au moment des vérifications avant l'épreuve, le véhicule engagé ne correspond pas à la division dans laquelle il a été engagé, ce véhicule pourra être muté dans une autre division sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

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

Le pilote est responsable des agissements de son équipe.

Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et, au plus tard, 5 jours avant la compétition.

Le nombre maximum des engagés figurera dans la réglementation générale. Une liste de suppléants pourra être établie.

Dès réception de la demande d'engagement complète, l'organisateur devra confirmer l'engagement par courrier sous 48 heures. Cette confirmation précisera la date et l'heure de convocation aux vérifications administratives. Si un concurrent ne reçoit pas cette convocation avant le jeudi précédent l'épreuve, il lui appartient de téléphoner à l'organisateur pour connaître son heure de convocation.

3.1.2. Laissez-passer

Dans les épreuves de Rallycross et d'Auto-Cross, 5 laissez-passer seront attribués à chaque pilote régulièrement engagé. Il est recommandé de prévoir des bracelets et dans ce cas, il y a obligation de les porter pour les pilotes et leurs accompagnants. Pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France, sur chaque laissez-passer devra obligatoirement figurer le logo du Championnat de France correspondant à la discipline.

3.2. **EQUIPAGES**

Sauf pour les épreuves de Fol Car et les courses sur glace, une voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote.

Les licenciés A peuvent participer hors classement et hors prix à toutes les disciplines sauf pour les courses sur glace où les licenciés A sont admis.

3.2.1. **Licences**

(voir Guide de la Licence 2006).

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. **VEHICULES ADMIS**

Selon règlement technique des disciplines et règlement particulier de l'épreuve

4.2. **EQUIPEMENTS DES PILOTES**

Les pilotes devront obligatoirement porter :

En **rallycross** et **courses sur glace** : les éléments suivants, homologués par la FIA : casque, combinaison doublée, gants, bottines (cagoule recommandée).

Pour les **autres disciplines** : sont autorisés les équipements ci-dessus ou ceux définis ci-dessous :

- Un casque homologué. Le casque intégral avec visière ou lunettes de type « moto-cross » est obligatoire s'il n'y a pas de pare-brise totalement fermé. La cagoule est recommandée.
- Une combinaison et des vêtements en tissu non synthétique bien serrés aux poignets et aux chevilles. Les vêtements de protection contre la pluie et la boue sont autorisés, mais ils doivent être portés au-dessus des combinaisons.
- Des gants et des chaussures en cuir, sans perforation.
- Pour le Cross Car, un tour de cou suivant la même réglementation qu'en Karting.

4.4. **NUMEROS**

Voir réglementation de chaque discipline.

Les numéros sont fournis et attribués par l'organisateur. Il est de coutume de ne pas attribuer le numéro 13. Il est interdit d'attribuer des numéros précédés d'un ou plusieurs zéros.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. **PARCOURS**

Les épreuves se déroulent sur des circuits approuvés par la FFSA pour les épreuves nationales et régionales, et par la FIA pour les épreuves internationales. La liste des circuits approuvés par la FFSA est publiée chaque année par la FFSA. Il ne peut y avoir à la même date aucune épreuve de la même discipline à moins de 250 km (par l'itinéraire le plus court) d'une épreuve du Championnat de France et/ou de la Coupe de France de cette même discipline, sauf accord écrit de l'ASA organisatrice. Les caractéristiques techniques des circuits figurent dans la réglementation générale de la discipline concernée.

- 6.1.2. Le Comité Directeur de la FFSA définit le nombre maximum d'épreuves et attribue chaque année les épreuves comptant pour les Championnats de France et les Coupes de France.

6.2. **SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES**

- La signalisation sera conforme aux annexes M et H du Code Sportif International.
- Le drapeau blanc sera uniquement utilisé par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale. Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.

- En cas d'obstruction de la piste, la course ne pourra être arrêtée que sur ordre du Directeur de Course.
 - Sauf cas de force majeure (panne, accident,...), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, même après le passage de la ligne d'arrivée.
 - Les poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.
 - Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du Directeur de Course pour des circonstances particulières.
 - Il est interdit de circuler en sens inverse de la course.
 - Lorsqu'une voiture est immobilisée sur la piste, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et il doit rejoindre immédiatement une zone de sécurité.
 - Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et il doit regagner le parc des pilotes.
 - Tout pilote abandonnant la compétition doit prévenir le chargé des relations avec les concurrents ou le Directeur de Course et il devra attendre l'autorisation de celui-ci avant de quitter le circuit.
- 6.3.** Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.

6.4. TABLEAUX D'AFFICHAGE

Le tableau d'affichage officiel doit être situé à proximité immédiate du parc des concurrents et de la pré-grille. Il devra être signalé et à l'abri des intempéries. L'emplacement exact sera précisé au règlement particulier. Une permanence du chargé des relations avec les concurrents sera située dans un local (tente, caravane...) placé à côté du panneau d'affichage. Les chargés de relations avec les concurrents seront à la disposition des pilotes pendant toute la durée de l'épreuve, et ils seront en liaison avec le Directeur de Course (Tél, radio...).

- La liste des engagés, les horaires seront affichés par l'organisateur.
- La liste des autorisés à prendre le départ des essais, l'ordre de passage aux essais, le classement des manches qualificatives et des finales, le classement général provisoire et le classement définitif seront affichés et signés par le Directeur de Course.
- Le classement des essais, des manches qualificatives et la composition des grilles des finales seront affichés et signés par le responsable du chronométrage.

6.5. REUNIONS DU COLLEGE DES COMMISSAIRES SPORTIFS

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

Les autres réunions auront lieu : après les essais chronométrés, après les manches qualificatives et après les finales.

6.6. MOYENS D'ENTRETIEN DE LA PISTE

- 6.6.1.** Sauf pour les épreuves sur glace, les pistes devront obligatoirement recevoir un traitement efficace avec un produit anti poussière (Dustex, sel...).

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

- 6.6.2.** Des engins d'entretien de la piste doivent être prévus : arrosage efficace, bull, lame, etc...
En rallycross, une balayeuse pour les parties goudronnées est obligatoire.

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

6.7. SECURITE DU PADDOCK

Responsable de la sécurité

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

Espaces

Sauf si le règlement de la discipline le prévoit, pour chaque concurrent, il sera attribué un espace minimum de 12,5 m x 8 (100 m²).

Les espaces doivent être réservés à l'avance par le concurrent (prévoir une question dans la demande d'engagement).

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

Couloirs de circulation

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique. Le stationnement de tout véhicule est interdit et contrôlé sur ces voies.

Accès au paddock (laissez-passer)

Selon les règlements de chaque discipline.

L'accès au paddock est autorisé pour le public mais l'accès aux structures des concurrents doit être interdit.

Prévention Incendie

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

Chaque concurrent devra, dans sa structure, disposer d'au moins un extincteur (6kg minimum) à portée opérationnelle. Des contrôles seront effectués par l'organisateur.

L'organisateur mettra en place deux emplacements Incendie séparés au plus de 120 mètres. Il ne devra pas y avoir plus de 90 mètres en utilisant les couloirs de circulation pour atteindre un emplacement incendie. Ces emplacements devront être clairement signalés.

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

Pollution

Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toutes les opérations d'assistance mécanique.

Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses...) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place.

Secours médicaux

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

Divers

Les rallonges électriques utilisées par les concurrents pour alimenter leurs structures doivent être aux normes NFC 15-100.

RECOMMANDE :

Interventions

Un véhicule d'intervention rapide (pick up 4x4) avec à son bord :

- Un médecin et son matériel de réanimation,
 - Deux personnes spécialisées en incendie et équipées (pompiers ou personnes formées),
 - Un pilote en liaison radio avec le directeur de course,
 - 10 extincteurs à eau et à poudre,
 - 1 extincteur à boule 50 kg de poudre,
 - Du matériel divers (pinces, sangles, scie à métaux, crochets etc.),
 - Il devra être stationné à proximité de la grille de départ, avec accès direct à la piste.
- L'équipage, en tenue, se tiendra à bord pendant toute la durée des courses le moteur du véhicule en marche et il partira immédiatement, sous l'ordre du Directeur de Course.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.1. ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES

Suivant le règlement de chaque discipline, il pourra y avoir des essais libres et des essais chronométrés.

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

7.2. BRIEFING

Le briefing sera fait lors d'une réunion exclusivement réservée aux problèmes sportifs de la course. La présence des pilotes au briefing est obligatoire. Elle sera contrôlée par la signature du pilote sur une feuille d'émargement. Tout pilote absent ou en retard sera pénalisé. Une sonorisation devra être prévue. Le briefing des pilotes devra avoir lieu au plus tard avant le début des manches qualificatives ou suivant la réglementation générale de la discipline.

7.3. COURSE

7.3.1. Grilles de départ

Suivant la réglementation générale de chaque discipline.

7.4. ARRET DE COURSE

Un nouveau départ ne pourra être donné qu'en cas d'arrêt de course signalé par le drapeau rouge, et en cas de faux départ ou en cas d'erreur des officiels. Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure. Si un pilote est jugé responsable d'un arrêt de course ou s'il a pris l'initiative de s'arrêter de lui-même avant le signal du drapeau rouge, il ne pourra pas reprendre le départ de la manche considérée. Toute manche arrêtée au drapeau rouge ou avant son terme doit être immédiatement recourue si le classement est fait au temps total de la manche (notamment en Rallycross).

Pour les autres cas, si le nombre de tours effectué :

- est supérieur à 75%, la manche ne sera pas recourue.
- est compris entre 75% et 25%, la manche sera constituée sur le nombre de tours restant, la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédent l'arrêt de course, le classement de la manche étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2^{ème} partie.
- est inférieur à 25%, la manche sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Les départs seront donnés par des feux. Les départs au drapeau sont tolérés pour les épreuves régionales de Fol'Car et de Cross Car ou en cas de panne des feux.

▪ DEPARTS AU DRAPEAU :

Une fois les voitures en place sur la grille de départ, il sera présenté un panneau « moteur » qui indique le début de la procédure de départ. Dans un délai de 5 secondes est présenté un panneau « 5 secondes ». Le départ est alors donné dans un délai de 1 à 3 secondes en levant le drapeau national.

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

▪ DEPARTS AUX FEUX :

○ Matériel

Il y aura un feu rouge et à proximité de celui-ci, un feu orange clignotant. Ces feux doivent avoir au moins deux ampoules doublées. Ils devront être visibles de l'ensemble des pilotes, même en cas de soleil éclairant ces feux (des visières efficaces doivent être prévues). Il peut y avoir plusieurs blocs de feux à des endroits différents.

En plus de ces blocs, un feu orange clignotant sera placé de chaque côté de la piste à environ 100 m du départ. Il fonctionnera avec le feu orange au départ.

Sur chaque ligne de départ, placés perpendiculairement à la piste, seront prévus des feux rouges fonctionnant avec les feux de départ, placés de telle façon que les juges de départ puissent avoir dans leur champ de vision l'avant des voitures d'une même ligne et le feu rouge.

○ Procédure

Un drapeau vert sera présenté en fond de grille, une fois toutes les voitures en place (il ne faut pas que l'officiel remonte la grille de la ligne vers le fond). A partir de cet instant, un autre drapeau vert sera présenté aux pilotes du bord de la piste (c'est à ce moment que les cellules doivent être activées). Dans un temps de 3 secondes environ, le départ sera donné par le feu rouge qui sera brièvement allumé pendant une période de 0,35 à 0,45 seconde environ (Flash). Si le délai entre le drapeau vert et le départ dépasse 4 secondes, la procédure est annulée (feu orange). Il est recommandé de fonctionner avec un automate qui gère les feux de façon aléatoire, dès le passage du drapeau vert.

○ Faux départs

Le départ doit être donné une fois tous les véhicules rigoureusement immobiles. Si un pilote part avant le signal, la course doit être arrêtée immédiatement et un nouveau départ doit être donné en recommençant la procédure. Le Directeur de Course doit

sanctionner un pilote ayant effectué un faux départ. L'infraction doit être indiquée à ce pilote en lui présentant un drapeau d'avertissement. La sanction doit être attribuée au 1^{er} pilote ayant fait le faux départ. Une caméra filmant les départs et le premier virage est recommandée.

○ **Contrôle automatique des faux départs**

Le système de contrôle des faux départs est obligatoire pour le Championnat de France de Rallycross. Il est vivement recommandé pour le Championnat de France d'Auto-Cross.

Le système devra répondre au Cahier des Charges qui peut être obtenu sur demande à la FFSA. Chaque emplacement de chaque système doit être contrôlé par un détecteur qui déclenche automatiquement la procédure de faux départ quand un véhicule se déplace entre le début de la procédure et le signal de départ (extinction du feu rouge).

○ **Chronométrage**

Le chronométrage se fera au moyen de cellules électroniques et de chronomètres à imprimante au 1/100^e de seconde. L'utilisation de transpondeurs est autorisée.

7.6. **PARC FERME**

Aussitôt la ligne d'arrivée des finales franchie, et après un éventuel tour d'honneur, les voitures devront être conduites par le pilote, soit au parc fermé d'arrivée, soit au contrôle technique d'arrivée. Il est strictement interdit de prendre un passager lors de cette phase et que le véhicule soit approché par les équipes (mécaniciens ou autres) qui n'ont pas le droit de pénétrer sur le circuit avant la remise des prix.

Les voitures qualifiées pour la finale, mais n'ayant pu y participer, devront également être placées dans ce parc fermé, sauf dérogation donnée par le Directeur de Course si le véhicule n'est pas en état de rouler. Il devra rester sur place jusqu'à l'heure d'ouverture du parc fermé.

Le parc fermé pourra être ouvert à la fin du délai de réclamation de chaque finale A courue, sauf avis contraire du Collège des Commissaires Sportifs. L'emplacement du parc fermé sera précisé au règlement particulier.

Tout pilote n'ayant pas sa voiture au parc fermé sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

ARTICLE 8. PENALITES

Les pénalités ci-dessous sont applicables par le Directeur de Course. Tous les cas non prévus doivent être transmis au Collège des Commissaires Sportifs.

Départ refusé pour :

- Licence non valable ;
- Absence de licence ou licence non admise ;
- Véhicule non conforme sur la sécurité aux vérifications avant l'épreuve ;
- Equipement du pilote non conforme (Art.4) ;
- Engagement non conforme (avec possibilité de demande de sanction à la FFSA) ou reçu hors délai ;
- Non règlement des frais d'engagement ;
- Publicité obligatoire non posée ;
- Absence de transpondeur AMB pour les épreuves où celui-ci est obligatoire.

Mise hors course du meeting pour :

- Récidive pour l'application de l'Article 6.2. : Droits et devoirs des pilotes ;
- Conduite dangereuse ;
- Récidive de décrassement des pneus en dehors de la zone ;
- 3^{ème} infraction pour le non respect des couloirs de départ.

A l'appréciation du Directeur de Course, selon la gravité :

(Avertissement, déclassement de la série **avec, pour le rallycross, attribution du temps du dernier arrivé plus une seconde, déclassement dans la manche...**) :

- Tous les cas de l'Article 6.2. Droits et devoirs des pilotes ;
- Déplacement ou franchissement des marqueurs.

Exclusions :

- Refus de payer une amende (sauf en cas d'appel) ;
- Voiture absente du parc fermé en fin d'épreuve ;
- 3^{ème} infraction au franchissement des limites pour les membres de l'équipe ou présence dans un emplacement non autorisé ;
- Refus de modifier l'emplacement du transpondeur AMB quand celui-ci est prévu, ou refus d'autoriser le responsable du chronométrage à intervenir ;
- Mauvaise attitude des membres de l'équipe.

Amendes :

- Publicité obligatoire posée mais non conforme 310 €
- Publicité facultative posée mais non conforme 160 €
- Retard aux vérifications :
 - jusqu'à 30 minutes 16 €
 - de 30 à 60 minutes 32 €
 - par heure(s) supplémentaire(s) 16 €
- Absence ou retard au briefing 90 €
- Pilote ne déclarant pas son abandon 90 €
- Franchissement des limites pour les mécaniciens 70 €
- Présence dans une zone non autorisée des mécaniciens 70 € par infraction.

Pénalités en temps :

- Non respect de l'ordre de passage aux essais chronométrés :
 - 5 secondes si passage en même temps que sa division ;
 - le plus mauvais temps de la division augmenté de 5 secondes si passage dans une autre division.
- Décrassement de pneus en dehors de la zone (si une zone est prévue) : 10 secondes ajoutées à la série considérée ;
- Marche arrière dans la zone de décrassement des pneus : 20 secondes ;
- Franchissement ou déplacement des marqueurs : 5 secondes par marqueur selon l'appréciation du Directeur de Course.

Pénalités diverses :

- Faux départs :
 - Pour les manches : dans une même manche, pour un même pilote, un premier faux départ sera pénalisé par un avertissement, le second par l'exclusion de la manche concernée,
 - Pour les finales : dans la même finale, pour un même pilote un premier faux départ sera pénalisé par un avertissement, le second par l'exclusion et le classement à la dernière place de la finale concernée,
- Non respect des couloirs de départ (quand ils sont prévus) :
 - 1^{ère} infraction : avertissement,
 - 2^{ème} infraction : pénalité de 5 secondes.

Les pénalités ci-dessous sont du ressort du Collège des Commissaires Sportifs (suivant gravité) :

- Véhicule contrôlé non conforme en cours d'épreuve et en fin d'épreuve (*).
- Tous les cas non prévus au présent règlement.

(*) Le Collège devra apprécier la sanction à appliquer qui devra tenir compte de la gravité de la non conformité. Le passeport technique doit être rempli en cas de non conformité technique.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

- 9.1.** Les modalités du classement général figurent dans la réglementation générale de chaque discipline. **Le classement officiel provisoire sera affiché 15 minutes après chaque finale A. Il deviendra définitif 30 minutes après l'heure d'affichage du résultat provisoire, sauf dans le cas d'une réclamation ou d'un avis du Collège des Commissaires Sportifs.**

- 9.2.** Dans chaque série (qualificative ou course), les pilotes seront classés d'après le nombre de tours entiers qu'ils ont accomplis, et pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** Le détail des prix distribuables doit figurer au règlement particulier de l'épreuve selon la réglementation générale de la discipline. Il n'est pas possible d'en distribuer d'autres. Ils seront remis au concurrent ou à la personne désignée par celui-ci sur le bulletin d'engagement.
- 10.2.** Seuls pourront prétendre aux prix distribués les pilotes figurant au classement général de l'épreuve.
- 10.3.** Les prix seront disponibles au secrétariat du circuit après la publication du classement officiel et pendant une heure. Si le concurrent ne se présente pas, l'organisateur devra faire parvenir ceux-ci par courrier sous 48 heures (sauf en cas de classement suspendu). L'organisateur peut prévoir une réception, mais il n'y a pas obligation pour les pilotes d'y participer.
- 10.4.** Des coupes seront remises aux pilotes en fonction de leur classement. La distribution des coupes sera obligatoirement faite à la fin de la dernière finale.
- 10.5.** Au moins une coupe sera tirée au sort pour récompenser un commissaire. S'il existe un trophée spécial ou d'autres récompenses, le mode d'attribution devra figurer au règlement particulier.

REGLEMENT PARTICULIER DES CIRCUITS TOUT-TERRAIN

INTITULE EPREUVE DATE

Le règlement particulier complète le règlement standard des circuits tout terrain, ainsi que la réglementation générale FFSA.

Les articles non repris dans le règlement particulier sont conformes à la réglementation générale, à la réglementation générale de la discipline.

Note : Lorsqu'une épreuve prévoit des disciplines en doublure, il y a lieu de compléter le règlement particulier de l'épreuve par des règlements particuliers de chaque discipline, en ne reprenant que les articles qui sont différents. Ex : Auto-Cross et Cross Car.....

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'ASA organise le avec le concours de une épreuve automobile régionale ou nationale de intitulée

Cette épreuve compte pour

Le présent règlement a été enregistré par le Comité Régional le sous le numéro et par la FFSA sous le permis d'organisation numéro en date du

1.1 . OFFICIELS

Liste minimum non limitative

Observateur de la FFSA

S'il y a lieu

Président du Collège des Commissaires Sportifs

2 ou 4 membres

Membres du Collège

Secrétaire du Collège des Commissaires Sportifs

Directeur de Course

Directeur(s) de Course adjoint(s)

Suivant réglementation

Adjoints à la Direction de Course

Suivant réglementation

Commissaires Techniques

Dont 1 responsable

Commissaires Sportifs Chargés des relations avec les concurrents

1 ou plus selon le nombre de concurrents

Chronométrateur(s)

Au moins club, dont un responsable

Responsable de la mise en place des moyens de secours et de la remise en état du terrain

Médecin Chef

Responsable du service presse

L'organisateur administratif est et l'organisateur technique est

1.2 . HORAIRES

Parution du règlement

Date

Clôture des engagements

Date et heure

Publication de la liste des engagés

Date, heure et lieu

Date de l'épreuve et lieu

Date et lieu

Vérifications

Heure et lieu

1^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs

Date, heure et lieu

Briefing obligatoire

Date, heure et lieu

Horaire des essais libres

S'il y a lieu de h à

Horaire des essais chronométrés

De h à

Horaire de la course

De h à

Affichage des résultats provisoires

15 minutes après la dernière finale

Remise des prix

Heure et lieu

1.3. VERIFICATIONS

Les vérifications administratives et techniques se dérouleront le de h à h à Chaque pilote recevra une convocation individuelle. Si à la date du (le jeudi avant l'épreuve) le pilote n'a pas reçu sa confirmation d'engagement, il lui appartient de prendre contact avec l'organisateur au numéro de téléphone suivant

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à l'adresse suivante :

.....
à partir de la parution du présent règlement et jusqu'à la date de clôture des engagements qui est fixée au à minuit. Pour être pris en compte, les droits d'engagements devront obligatoirement être joints au bulletin d'engagement. Ils sont fixés à :

- € avec la publicité facultative de l'organisateur,
- € sans la publicité facultative de l'organisateur (x2).

Si quatre jours avant l'épreuve, le nombre des engagés est inférieur à, l'organisateur se réserve le droit d'annuler son épreuve. Les droits d'engagements seront alors intégralement remboursés.

Une liste de suppléants pourra être établie si le nombre des engagés dépasse le nombre maximum admis par la réglementation, et qui est fixé à

3.2. EQUIPAGES

Chaque voiture aura un pilote licencié à bord. Une voiture (*ne*) pourra (*pas*) être pilotée par DEUX pilotes (*à modifier selon les disciplines*).

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications une licence en cours de validité qui sera au moins une licence de

La présentation du permis de conduire n'est pas demandée.

Les concurrents du groupe loisir sont / ne sont pas admis.

Les concurrents d'un Titre de Participation sont / ne sont pas admis.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Liste des groupes admis, conformément au règlement de la FFSA.

4.4. NUMEROS

Les numéros seront fournis par l'organisateur. Le prix des numéros est / n'est pas compris dans les droits d'engagement. Chaque numéro est vendu €.

ARTICLE 5. PUBLICITE

La publicité obligatoire et facultative est ou sera publiée par un communiqué de l'organisation qui sera remis au plus tard aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

L'épreuve se déroulera sur le circuit de Il est long de mètres et la largeur est comprise entre mètres et mètres.

Le circuit a été agréé par la FFSA en date du sous le numéro

L'accès au circuit se fait (*définir le parcours pour parvenir au circuit*).

6.6. PARC FERME FINAL

Le parc fermé final est obligatoire et il est situé

APPROBATION DES CIRCUITS TOUT-TERRAIN

1. CONFORMITÉ

Elle est définie par un document appelé Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain.

C'est le document en cours de validité qui doit être pris en considération.

Celui-ci constitue un ensemble de règles techniques relatives à la piste elle-même et à son environnement et est disponible auprès de la Direction de la Réglementation de la FFSA.

Sont également définis, dans le cadre d'épreuves sportives, le nombre maximum de voitures en piste lors des essais et des courses, en fonction de leur catégorie et de la durée de la course.

Tous les circuits doivent se mettre en conformité avec les prescriptions des Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain avant la première épreuve, dans le cas contraire, l'organisateur de la manifestation engagerait sa responsabilité.

En ce qui concerne les installations destinées à l'accueil du public, l'organisateur **devra se conformer aux prescriptions définies dans le document évoqué ci-dessus. La préfecture du département pouvant exiger d'autres critères.**

2. DEMANDE D'APPROBATION

Après avoir pris connaissance de la réglementation, le postulant doit fournir un dossier complet (**plan coté de la piste et du parc des concurrents, plan de coupe, plan de secours, plan général d'accès etc.**) à la Direction de la Réglementation de la FFSA.

Dès lors que celui-ci est complet, il sera fixé en accord avec le postulant, une date d'inspection.

Dans le cas d'une demande d'homologation internationale, la FFSA est obligatoirement destinataire de celle-ci, qu'elle transmettra à la FIA.

3. INSPECTION

Elle est réalisée en présence du demandeur, par l'inspecteur mandaté par la FFSA.

Un rapport est établi sur place et est signé conjointement par le demandeur et l'inspecteur.

Cette pièce est déterminante pour l'utilisation ultérieure de la piste, en terme de responsabilité, car elle caractérise les points validés et définit les éventuelles modifications qui seraient demandées.

En effet, dans ce cas, l'approbation finale sera effective à réception d'un courrier du postulant certifiant que toutes les modifications demandées ont été effectuées. **La FFSA pourra également faire une visite complémentaire avant d'approuver le circuit**

4. DÉLAIS

Toute demande d'agrément d'un circuit, accompagnée d'un dossier comme prévu au § 2 doit parvenir à la FFSA 4 mois au moins avant la date de l'épreuve.

La visite de l'inspecteur doit avoir lieu au moins 90 jours avant la date de l'épreuve. Pour cette date, tous les travaux doivent être terminés.

Dans le cas de travaux complémentaires demandés par l'inspecteur, ceux-ci devront être terminés 30 jours avant l'épreuve.

5. COMPÉTITIONS ADMISES

Chaque circuit sera approuvé en tenant compte des différentes compétitions pouvant s'y dérouler.

6. LICENCE DE PARCOURS

La licence de parcours est le document délivré par la FFSA qui définit clairement les caractéristiques de la piste et mentionne **les catégories de courses admises** et développement.

Elle rappelle également les conditions de validité de cette licence.

Celui-ci devra être obligatoirement et visiblement affiché sur le site du circuit.

7. DURÉE DE VALIDITÉ

La licence de parcours est attribuée pour l'année en cours plus les 3 années suivantes et la validité de celle-ci est indispensable pour toute demande de visa préalable à l'organisation de la compétition. Les demandeurs sont invités à effectuer les démarches de renouvellement au moins 6 mois avant la fin de validité de leur Licence.

Toute modification du parcours, telle que décrite dans la licence, entraîne l'annulation de celle-ci et doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation.

La FFSA, sur la vue des rapports des observateurs des épreuves ou sur la foi de renseignements connus, pourra décider de suspendre la licence de parcours d'un circuit et de procéder à une nouvelle inspection.

Exemples des Codes catégories :

RC	Rallycross toutes catégories, Fol Car régional
AC	Auto-Cross, Cross Car, Camion Cross, Fol'Car
CC	Cross Car (sauf D1)
CAM	Camion Cross
GLA	Courses sur glace
FC	Fol'Car

REGLEMENTATION GENERALE RALLYCROSS

*La réglementation générale complète ou modifie le règlement standard des circuits Tout-Terrain.
Les articles non repris dans cette réglementation générale sont conformes au règlement standard.*

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2. HORAIRES

Schéma pour les épreuves du Championnat de France, recommandés pour les autres épreuves.

Vendredi

- Des vérifications administratives et techniques facultatives pourront avoir lieu le vendredi de 17h00 à 20h00.

Samedi

- Vérifications administratives et techniques de 7h30 à 11h00
- 1^{ère} réunion du Collège des Commissaires Sportifs 11h15
- Essais libres de 10h00 à 11h30 et de 13h30 à 15h00
- Briefing obligatoire des pilotes à 11h45
- Essais chronométrés à partir de 15h15 par division
- 1^{ère} manche qualificative à 17h00.

Dimanche

- Warm-up (facultatif) à partir de 8h00
- 2^{ème} manche qualificative à 10h00
- 3^{ème} manche qualificative à 13h30
- Finales à partir de 16h00
- Fin des épreuves au plus tard à 18h00
- Affichage 15 mn après la fin de chaque finale A.

NOTA : Chaque division et chaque Coupe de Marque devront se situer strictement dans le créneau horaire prévu pour les manches qualificatives des autres catégories.

Il est recommandé aux organisateurs de prévoir une réception des pilotes après la 1^{ère} manche qualificative. La précision sera portée au règlement particulier.

Si la présentation des pilotes au public est prévue, elle se fera le dimanche, après la 3^{ème} manche qualificative. Le déroulement et l'horaire devront être prévus au règlement particulier.

Les épreuves de rallycross sont inscrites au calendrier national de la FFSA ou au calendrier international de la FIA.

1.3. VERIFICATIONS

Le marquage obligatoire des pneumatiques se fera pendant les vérifications techniques du samedi.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

La date limite des engagements est fixée le vendredi de la semaine précédant la semaine de l'épreuve à minuit, cachet de la poste faisant foi. Les droits d'engagement maximum qui pourront être demandés seront de **210 €** avec la publicité facultative de l'organisateur et de **420 €** sans cette publicité.

Pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France, les droits seront de **210 €** (420 € sans publicité).

Le nombre maximum de partants aux essais est fixé à **130 au total (dont 30 maximum en Coupe de Marque)**.

Il pourra y avoir une série FFSA.

3.3. Un pilote pourra courir en Championnat, en Coupe et en Coupe de Marque.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures suivantes correspondant au règlement technique du Rallycross, réparties par division : Division 1 – Division 2 – Division 3 – Division 4, chaque division courant séparément.

4.2. PNEUMATIQUES

Pour toutes les divisions, une réglementation sur la marque, le type et le nombre de pneumatiques, leur marquage et leur utilisation sera publiée par la FFSA dès que possible.

4.3. TRANSPONDEURS

Dans les meetings du Championnat de France, chaque voiture, y compris les participants aux Coupes de marques, la Division 3 et la Division 4 devra être équipée d'un transpondeur AMB conforme au règlement de la FFSA. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. NUMEROS

Dans le cas où l'organisateur fournit les panneaux de portières réglementaires, ceux-ci doivent être posés tel quel, sans être découpés, ni modifiés.

Ils seront attribués comme suit :

- De 1 à 49 D1
- De 51 à 99 D2
- De 101 à 149 D3
- De 151 à 199 D4

Dans chaque division, les pilotes se verront attribuer le numéro correspondant à leur classement du Championnat de l'année précédente, et ce pour les 15 premiers.

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

Des numéros (15 cm de haut) de couleur blanche seront fournis et posés dans la partie supérieure droite du pare-brise.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant aux épreuves du Championnat de France de Rallycross, à l'exception des Coupes de Marque, devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

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

- **Longueur** : entre 800 et 1200 mètres.
 - **Largeur** : entre 12 mètres et 17 mètres.
 - **Ligne droite de départ** : 100 mètres de long minimum,
 - largeur entre 12,5 mètres et 17 mètres.
- La largeur de la ligne de départ doit être conservée jusqu'à la sortie du 1^{er} virage qui doit avoir un rayon maximum de 25 mètres, avec un changement de direction d'au moins 45°.

Les parties revêtues (hors zone de départ) doivent être de 20 à 40% de la longueur de la piste et sur toute la largeur de la piste.

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

La sécurité des pilotes et du public figure dans le Cahier des Charges Sécurité des Circuits Tout-Terrain qui est disponible à la FFSA.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.1. **ESSAIS**

7.1.2. **Essais libres**

L'organisation d'essais libres est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir été acceptés aux vérifications. Chaque série sera arrêtée au 4^{ème} passage du 1^{er} sur la ligne d'arrivée. Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués. Chaque série sera constituée au maximum de 8 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 10 voitures pour les pistes de plus de 1000 mètres.

Un prorata de temps, en fonction du nombre d'engagés, sera accordé aux concurrents de la Coupe de Marque qui débiteront les essais.

7.1.3. **Essais chronométrés**

L'ordre de passage aux essais se fera, par division, dans l'ordre inverse du classement du Championnat de France. Les pilotes non classés au Championnat partent en 1^{er}, dans l'ordre inverse des numéros. Pour la 1^{ère} épreuve de la saison, l'ordre sera l'ordre inverse des numéros. Un pilote qui ne se présente pas dans son ordre de passage prévu sera pénalisé. Un pilote se présentant après le passage de sa série pourra faire des essais chronométrés et il se verra attribuer le plus mauvais temps de sa division augmenté de 5 secondes. Dans ce cas, les ex aequo seront départagés par leur classement au Championnat (ou par le plus petit numéro pour la 1^{ère} épreuve).

Les essais se dérouleront par séries qui seront envoyées du départ environ toutes les 5 secondes. Dans chaque série, le meilleur pilote classé partira le 1^{er} et ainsi de suite. Le nombre de voitures par série doit être équilibré : 5 voitures maximum.

Chaque série sera arrêtée après 4 tours. Le premier tour sera un tour lancé et ne sera pas chronométré, seuls les 3 autres le seront.

Le classement des essais sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé sur un tour de chaque concurrent, augmenté des éventuelles pénalités. Les ex aequo seront départagés en tenant compte du 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite.

7.2. **BRIEFING**

Si le briefing est prévu par l'organisateur, il devra avoir lieu avant le début des essais chronométrés.

7.3. **COURSE**

7.3.1. Les manches qualificatives ainsi que les finales B et C se dérouleront sur 4 ou 5 tours selon le règlement particulier de l'épreuve.

Les finales A se dérouleront sur 6 tours.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra réduire le nombre de tours en cas de nécessité.

7.3.2. **Grilles de départ**

La zone de grille de départ devra être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle devra comporter 5 couloirs de 2,5 mètres à 3 mètres de large. Les couloirs extérieurs seront longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre. La largeur de la piste entre le départ et le 1^{er} virage sera égale à la largeur totale des couloirs de départ et des zones qui longent ces couloirs. L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y aura 4 lignes de départ. Une zone de décrassage des pneus sera délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres. Aucune marche arrière n'est autorisée dans cette zone. La 2^{ème} ligne rouge marquera la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe. Les couloirs de départ seront prolongés de 20 à 30 mètres après la ligne de départ. Ils seront matérialisés par des lignes blanches. Tout franchissement d'une ligne d'un couloir sera pénalisé. La 4^{ème} ligne peut être utilisée comme ligne de fin de zone de chauffe des pneus.

7.3.3. Manches qualificatives

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

1 ^{ère} ligne	1	2	3	4	5
2 ^{ème} ligne					
3 ^{ème} ligne					
4 ^{ème} ligne					
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus.				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens.				

L'espace entre chaque ligne de départ sera de 6 à 8 mètres pour les lignes de départ et de 10 mètres pour les deux lignes rouges.

7.3.4. Finales Divisions 1, 2, 3 et 4

1 ^{ère} ligne		1		2	
2 ^{ème} ligne			3		4
3 ^{ème} ligne		5		6	
4 ^{ème} ligne			(7)		(8)
1 ^{ère} ligne rouge	Fin d'échauffement des pneus				
2 ^{ème} ligne rouge	Début de décrassage des pneus et limite des mécaniciens.				

L'espace entre chaque ligne de départ sera de 6 à 8 mètres pour les lignes de départ et de 8 à 10 mètres pour les deux lignes rouges.

7.3.5. Manches Qualificatives

- Il y aura 3 manches qualificatives par division avec des séries de 5 voitures maximum partant sur la même ligne. Tous les concurrents des 2 séries suivantes sont tenus d'être présents dans la zone de la pré-grille pendant que la grille de la série prévue au départ est composée.
- Pour être qualifié, un pilote doit être "partant" à au moins deux manches qualificatives. Par partant, on entend : prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.
- Pour chacune des voitures, toutes les séries seront chronométrées.
- Les concurrents partants mais n'ayant pas effectué un tour seront classés en fonction de leur position sur la grille de départ.
- Dans chaque division, une fois toutes les séries d'une manche qualificative courues, le classement général de la manche se fera en tenant compte des temps réalisés dans les séries par chacun des concurrents ayant réalisé le nombre de tours prévus. Des points seront attribués dans l'ordre du classement de la façon suivante : 1 point au premier, 2 points au deuxième, 3 points au troisième, jusqu'au dernier. Les concurrents n'ayant pas réalisé le nombre de tours prévus recevront un nombre de points égal au nombre de points du dernier concurrent classé, plus 1 point, augmenté d'un nombre de points égal au nombre de tours non réalisés. Un pilote non partant reçoit un nombre de points égal au nombre de points du dernier, augmenté de 10 points.

7.3.6. Composition des séries

- La 1^{ère} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement des essais.
- La 2^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement de la 1^{ère} manche, les éventuels ex æquo étant départagés par le classement des essais.
- La 3^{ème} manche qualificative sera établie en tenant compte du classement après la 2^{ème} manche qui sera fait par addition des points de la 1^{ère} et de la 2^{ème} manche. Les ex æquo éventuels seront départagés par le meilleur temps obtenu lors d'une des 2 manches.
- Le classement général des manches qualificatives se fera en additionnant les points des 2 meilleurs résultats des manches. Les ex æquo seront départagés par le résultat obtenu dans la manche non retenue pour le classement, et ensuite, le meilleur temps réalisé lors de l'une des 3 manches qualificatives, et éventuellement du 2^{ème} meilleur temps, etc.

7.3.7. Répartition dans les séries

Chaque série sera composée en partant de la fin du classement. Les 5 derniers pilotes présents en pré-grille feront la 1^{ère} série, les 5 suivants feront la 2^{ème} série, et ainsi de suite. Pour chaque série, le pilote qui aura le meilleur classement choisira sa position sur la grille, le 2^{ème} choisira parmi les places restantes et ainsi de suite.

Pour les 2 dernières séries, le nombre restant sera partagé en 2 et les pilotes seront répartis avec le schéma suivant :

	Avant- dernière série	Dernière série
S'il reste 10 voitures :	2-4-6-8-10	1-3-5-7-9
S'il reste 9 voitures :	2-4-6-8-9	1-3-5-7
S'il reste 8 voitures :	2-4-6-8	1-3-5-7
S'il reste 7 voitures :	2-4-6-7	1-3-5
S'il reste 6 voitures :	2-4-6	1-3-5

7.3.8. Finales

Il y aura au maximum 3 finales par division.

La place sur la grille de départ des pilotes absents reste libre.

Ils seront classés à la dernière place de la finale, et s'ils sont plusieurs, ils seront départagés par le classement après les manches qualificatives.

Le pilote qui aura la pole position choisira sa position sur la grille, le 2^{ème} choisira parmi les places restantes sur la même ligne et ainsi de suite sur chaque ligne.

7.3.8.1. Divisions 1, 2, 3 et 4

D'après le classement des manches qualificatives, les 5 premiers seront qualifiés pour la finale A, les 5 suivants pour la finale B et les 6 suivants pour la finale C.

Le 1^{er} de la finale C ira en finale B à la dernière place et le 1^{er} de la finale B ira en finale A à la dernière place. **Il y aura 2 suppléants en Finale C uniquement.**

S'il y a moins de 14 pilotes qualifiés, il n'y aura pas de finale C. La finale B se fera alors avec 8 pilotes maximum.

7.3.8.2. Ordre de déroulement des passages des divisions

Pour les essais chronométrés, les manches et les finales, l'ordre de passage sera :

D4 - D3 - Coupe de Marque - D2 - D1.

Sauf pour les essais libres et le warm-up, les divisions ne pourront pas courir ensemble.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Les départs seront donnés avec des feux. Le contrôle électronique des faux départs est obligatoire pour les épreuves du Championnat de France.

7.7. TOUR ALTERNATIF

7.7.1. Définition

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

Dans ces conditions il est permis d'organiser des épreuves de Rallycross empruntant alternativement le parcours principal et la variante de celui-ci, conformément aux dispositions qui suivent.

7.7.2. Essais libres

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est permise durant les essais libres.

7.7.3. Essais chronométrés

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est interdite durant les essais chronométrés.

7.7.4. Manches qualificatives et finales

Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir une fois un des tours prévus par le règlement en utilisant la variante de parcours (tour alternatif).

Le pilote choisira librement le tour dans lequel il empruntera la variante de parcours.

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect de l'article 6.2 du Règlement Standard des Circuits Tout-Terrain.
Il est interdit d'emprunter plusieurs fois la variante de parcours (tour alternatif) au cours d'une même manche ou d'une même finale.

7.7.5. Annulation d'une série ou d'une finale

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

7.7.6. Pénalités.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une série différente de "UN" :

- 1^{ère} infraction : pénalité de 2 minutes,
- Récidive : exclusion de la manche.

Nombre de fois où la variante de parcours a été empruntée au cours d'une finale différente de "UN" :

- Déclassement à la dernière place de sa finale.

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

ARTICLE 8. PENALITES

A l'appréciation du Directeur de Course, selon la gravité :

(Avertissement, déclassement de la série avec attribution du temps du dernier arrivé plus une seconde, déclassement dans la manche...) :

- Tous les cas de l'Article 6.2. Droits et devoirs des pilotes ;
- Déplacement ou franchissement des marqueurs.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

- 9.1.** Le classement général sera fait par catégorie en tenant compte du classement de la finale A, puis de la finale B et de la finale C si celle-ci a été courue et ensuite tous les autres concurrents.

ARTICLE 10. PRIX

La répartition des prix devra figurer au règlement particulier. Les épreuves comptant pour le Championnat de France devront appliquer le barème minimum figurant dans le cahier des charges (minimum 18 970 €). Pour les épreuves hors championnat les prix sont libres.

CHAMPIONNAT DE FRANCE RALLYCROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise un Championnat de France de Rallycross qui se déroulera sur les deux divisions suivantes :

- **Division 1** : Championnat de France de Rallycross de Division 1.
- **Division 2** : Championnat de France de Rallycross de Division 2.

Ces Championnats pourront faire l'objet d'un Trophée après acceptation de la FFSA.

1.2. CALENDRIER

Le Championnat de France de Rallycross se disputera sur les 11 épreuves suivantes :

29-30 avril	Essay	Asa des Ducs
13-14 mai	Mayenne * (Europe + CF D2)	Asaco Maine Bretagne
27-28 mai	Faleyras en Gironde	Asa Circuit de Faleyras Gironde
10-11 juin	Lunéville Chennevières	Asa Stanislas
24-25 juin	Châteauroux Saint Maur	Asa du Berry
15-16 juillet	Lavaré Sarthe	Asaco Maine Bretagne
29-30 juillet	Kerlabo	Asaco Maine Bretagne
02-03 septembre	Lohéac	Asaco Bretagne
16-17 septembre	Bergerac	Asa Cyrano
07-08 octobre	Dreux	Asa Beauce
21-22 octobre	Normandie	Asa des Ducs

* **Championnat d'Europe – Championnat de France Division 2 uniquement**

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Seules comptent pour le Championnat les épreuves figurant à ce calendrier et dont les résultats auront été agréés par la FFSA. Le nombre maximum d'épreuves est de 11.

L'épreuve comptant pour le Championnat d'Europe compte également pour le Championnat de France en Division 2 uniquement. Un classement français sera extrait du classement de l'épreuve.

Les concurrents français devront être équipés de pneumatiques de marque Kumhō conformes aux pneus du Championnat d'Europe.

Les pilotes de la Division 1 ne marqueront pas de points au classement du Championnat de France mais pourront participer à l'épreuve du Championnat d'Europe sous réserve que les voitures soient conformes à la réglementation du Championnat d'Europe. **En Division, il n'est pas obligatoire pour les pilotes français de rouler en pneus Kumhō.**

Les concurrents français de Division 2 devront être équipés de pneus Kumhō conformes au Championnat de France.

1.3. AUTRES CATEGORIES

Dans le cadre des épreuves ci-dessus seront organisées des compétitions réservées aux voitures des divisions 3 et 4, conformément aux réglementations générales et techniques du Rallycross.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, dans chaque division, les points seront attribués de la façon suivante, quelque soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Champion de France sera attribué pour la division 1 et un titre pour la division 2.
- Un titre de Championne de France sera attribué à la pilote qui aura accumulé le plus de points toutes divisions confondues.
- Le classement final des Championnats de France de Rallycross sera établi en tenant compte pour chaque pilote d'un nombre maximum de résultats égal au nombre d'épreuves organisées moins 2 si le nombre d'épreuves est inférieur à 10 et moins 3, si le nombre est égal à 10.
- Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans des divisions différentes.

Seule la FFSA est qualifiée pour résoudre les problèmes venant de l'application ou de l'interprétation de ce règlement.

ARTICLE 10. PRIX

Minimum par division

Pour chaque épreuve, le montant minimum des prix pour chaque division distribué par l'organisateur est le suivant :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}	8 ^{ème}
1070 €	840 €	610 €	460 €	380 €	275 €	250 €	240 €
9 ^{ème}	10 ^{ème}	11 ^{ème}	12 ^{ème}	13 ^{ème}	14 ^{ème}	15 ^{ème}	16 ^{ème}
230 €	220 €	210 €	200 €	190 €	180 €	170 €	160 €

Soit 5 685 € par division.

CAHIER DES CHARGES

Le Cahier des charges des épreuves comptant pour le Championnat de France de Rallycross sera disponible sur demande à la FFSA.

COUPE DE FRANCE DE RALLYCROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** La FFSA organise une Coupe de France de Rallycross qui se déroulera sur les deux divisions suivantes :

- Division 3,
- Division 4.

Ces Coupes pourront faire l'objet d'un Trophée après acceptation de la FFSA.

1.2. CALENDRIER

La Coupe de France de Rallycross se disputera sur les 10 épreuves suivantes :

29-30 avril	Essay	Asa des Ducs
27-28 mai	Faleyras en Gironde	Asa Circuit de Faleyras Gironde
10-11 juin	Lunéville Chennevières	Asa Stanislas
24-25 juin	Châteauroux Saint Maur	Asa du Berry
15-16 juillet	Lavaré Sarthe	Asaco Maine Bretagne
29-30 juillet	Kerlabo	Asaco Maine Bretagne
02-03 septembre	Lohéac	Asaco Bretagne
16-17 septembre	Bergerac	Asa Cyrano
07-08 octobre	Dreux	Asa Beauce
21-22 octobre	Normandie	Asa des Ducs

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Seules comptent à la Coupe les épreuves figurant à ce calendrier et dont les résultats auront été agréés par la FFSA.

1.3. AUTRES CATEGORIES

Dans le cadre des épreuves ci-dessus, seront organisées des compétitions réservées au Championnat de France avec les voitures des Divisions 1 et 2, conformément aux réglementations générales et techniques du Rallycross.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, dans chaque division, les points seront attribués de la façon suivante, quel que soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

Le classement sera établi par l'organisateur et renvoyé à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France D3 et un titre de Vainqueur de la Coupe de France D4 seront attribués.
- Le classement final de la Coupe de France de Rallycross sera établi en tenant compte pour chaque pilote d'un nombre maximum de résultats égal au nombre d'épreuves organisées

moins 2 si le nombre d'épreuves est inférieur à 10 et moins 3, si le nombre est égal à 10 ou plus.

- Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans des divisions différentes.

Seule la FFSA est qualifiée pour résoudre les problèmes venant de l'application ou de l'interprétation de ce règlement.

ARTICLE 10. PRIX

10.2. MINIMUM PAR EPREUVE

Pour chaque épreuve, le montant minimum des prix distribué pour chaque division par l'organisateur est le suivant :

1 ^{er}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}	8 ^{ème}
1070 €	840 €	610 €	460 €	380 €	275 €	250 €	240 €
9 ^{ème}	10 ^{ème}	11 ^{ème}	12 ^{ème}	13 ^{ème}	14 ^{ème}	15 ^{ème}	16 ^{ème}
230 €	220 €	210 €	200 €	190€	180 €	170 €	160 €

Soit 5 685 € par division.

REGLEMENT TECHNIQUE RALLYCROSS

ATTENTION : Cette réglementation ne concerne que les épreuves nationales françaises. Pour les épreuves internationales, en France comme à l'étranger, la réglementation technique est celle de l'Annexe "J" 2006 du Code Sportif International qui peut être différente de la réglementation française ci-dessous.

ARTICLE 1. GÉNÉRALITÉS

Voitures admissibles

1.1. DEFINITIONS

1.1.1. Division 1

Voitures de tourisme homologuées en Groupe A.

En outre les voitures de Tourisme produites en Grande Série et possédant les cotes minimales d'habitabilité du Groupe A pourront être acceptées, après validation par la FFSA.

Une Fiche Descriptive sera établie indiquant notamment :

- Photos :
 - ¾ avant
 - ¾ arrière
 - tabliers/cloison avant
 - tabliers/cloison arrière
 - compartiment moteur
 - compartiment à bagages
 - **Partie latérale portes fermées**
 - **Partie latérale portes ouvertes**
- longueur hors-tout
- longueur hors-tout
- empattement
- porte à faux avant et arrière

La liste des voitures acceptées sera publiée.

Ces voitures ne seront pas admises pour l'épreuve du Championnat de France de Rallycross comptant pour le Championnat d'Europe

1.1.2. Division 2

Homologuées en Groupe N et conformes à l'annexe J Groupe N (article 251 à 254) incluant les prescriptions rallye mais les modifications énumérées aux articles 2 et 4 ci-dessous étant autorisées. Les voitures doivent être des modèles fermés à toit rigide et non décapotables. La cylindrée maximale autorisée est de 2000 cm³.

Voitures autorisées : 2 litres, 2 roues motrices.

1.1.3. Division 3

Seuls sont admises les voitures à 4 roues motrices du groupe T3F **Rallycross**, les modifications énumérées à l'article 5 ci-dessous étant autorisées.

A compter de 2006 les voitures construites sur la base d'un modèle dont la première commercialisation a été faite plus de 15 ans avant le début de la saison, ne seront plus admises.

1.1.4. Division 4

- Voitures de Tourisme Groupe A & FA en conformité avec l'annexe J Groupe A (articles 251 à 255) à l'exception de toute voitures à 4 roues motrices les modifications énumérées à l'article 6 ci-dessous étant autorisées. Les voitures doivent être des modèles fermés à toit rigide et non décapotables.
- Voitures du Groupe F 2000 en conformité avec leur règlement spécifique

Nota :

- toutes les voitures devront être équipées d'un filet à maille d'au plus 6 x 6 cm constitué par un fil d'au moins 3 mm de diamètre et fixé de telle manière qu'en cas de choc ou d'arrachement de la porte, le bras du pilote ne puisse sortir de la structure de la carrosserie de la voiture.

• des bavettes sont obligatoires en arrière des roues motrices, elles seront soit rigides soit d'une épaisseur d'au moins 8 mm, fixées le plus en arrière possible, au plus à 8 cm du sol et couvrir toute la largeur des roues motrices.

1.2. **BRUIT / ECHAPPEMENT**

Une limite de **100 dB + 5 dB** est imposée à toutes les voitures. Le bruit sera mesuré conformément à la procédure de mesure de bruit de la FIA utilisant un sonomètre réglé sur "A" et "LENT" placé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement, à une distance de 50 cm de celui-ci **et à 50 cm plus ou moins 10 cm au dessus du niveau du sol**, avec le moteur tournant au régime de 4500 t/mn.

Un tapis de 1,50 x 1,50 m minimum devra être placé au sol sur la zone concernée.

Le tuyau d'échappement doit se terminer à l'extrémité arrière de la voiture.

1.3. **CARBURANT, COMBURANT**

Les voitures devront utiliser du carburant conforme aux articles 252. 9.1, 9.2 et 9.3. de l'annexe J.

1.4. **PNEUMATIQUES ET ROUES**

Un manufacturier unique (Kumhò) fournira les pneumatiques de toutes les catégories.

Seuls deux types de pneus sont autorisés:

- 1 pneu moulé à dessin déposé, (taux d'entaillage 17 %, de type C03 , type marqué sur les flancs du pneu lors de sa fabrication)
- IL EST INTERDIT DE RETAILLER UN PNEU MOULE DE TYPE C03
- 1 pneu terre du même manufacturier (de type R800 gomme K7A, type marqué sur les flancs lors de sa fabrication)
- LE PANACHAGE MOULE-TERRE EST INTERDIT.
- TOUS LES MOYENS DE CHAUFFE DES PNEUS SONT INTERDITS

L'utilisation, de tout autre pneumatique, est interdite et entraînera la mise hors course.

Tous les pneus seront estampillés "Rallycross" par le manufacturier et les pneus CO3 seront en plus numérotés.

Seuls les pneumatiques C03 ayant fait l'objet de ce marquage puis enregistrés par le Commissaire Technique Délégué FFSA, pour un pilote pourront être utilisés par celui-ci.

Le nombre de pneumatiques moulés soumis à enregistrement est limité à **4** pour la 1ère épreuve du pilote, et ensuite à 3 par épreuve pour la division 1, et 2 pour les autres divisions.

Chaque pilote disposera en outre de **4** pneus joker pour l'ensemble de la saison à raison de 1 pneu maximum par épreuve **y compris pour la première épreuve**.

Tous les pneus CO3 pour la course doivent être enregistrés par les Commissaires Techniques avant les essais chronométrés.

Les pneus doivent être montés sur les jantes de telle sorte que leur marquage soit placé vers l'extérieur.

Un pilote peut utiliser pour les épreuves suivantes tous les pneus déjà enregistrés précédemment pour son propre usage.

Si un pilote achète des pneus déjà enregistrés par un autre concurrent, il doit les faire enregistrer à son nom.

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

Le nombre de pneumatiques terre n'est pas limité.

1.4.1. **Pneumatiques et roues pour la Division 1**

La roue complète (flasque+jante+pneu gonflé) devra à tout moment entrer dans un gabarit en "U" dont les branches seront distantes de 250 mm, la mesure étant effectuée sur une partie non chargée du pneu.

Le diamètre de la jante sera de 17 ou 18". Les pilotes qui choisiront les jantes de 17 devront le faire en début d'année pour la totalité de la saison. Aucun changement en cours d'année ne pourra être accepté.

A tout moment de la course, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieurs à 1,6 mm quel que soit le type de pneumatiques utilisés et doit couvrir 75% de la surface.

1.4.2. **Pneumatiques et roues pour la Division 2**

Les voitures de division 2 devront se conformer à l'article 254.6.4

La mesure étant effectuée sur une partie non chargée du pneu. A tout moment de la course, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieurs à 1,6 mm quel que soit le type de pneumatiques utilisés et doit couvrir 75% de la surface.

1.4.3. Pneumatiques et roues pour la Division 3

La roue complète (flasque+jante+pneu gonflé) devra à tout moment entrer dans un gabarit en "U" dont les branches seront distantes de 220 mm, la mesure étant effectuée sur une partie non chargée du pneu.

Le diamètre de la jante sera obligatoirement de 16".

A tout moment de la course, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieurs à 1,6 mm quel que soit le type de pneumatiques utilisés et doit couvrir 75% de la surface.

1.4.4. Pneumatiques et roues pour la Division 4

La roue complète (flasque+jante+pneu gonflé) devra à tout moment entrer dans un gabarit en "U" dont les branches seront distantes de 250 mm, la mesure étant effectuée sur une partie non chargée du pneu.

Le diamètre de la jante sera conforme au règlement technique correspondant au groupe de la voiture (Gr. A ou F 2000)

A tout moment de la course, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieurs à 1,6 mm quel que soit le type de pneumatiques utilisés et doit couvrir 75% de la surface

1.5. REFROIDISSEMENT (TOUTES LES DIVISIONS)

La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle de carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

L'injection d'eau est interdite, même si elle est d'origine sur le bloc homologué.

L'arrosage de l'intercooler est interdit.

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

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

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

ARTICLE 2. MODIFICATIONS PERMISES ET PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DES DIVISIONS 1 – 2 et 4

Les prescriptions suivantes s'appliquent à toutes les voitures en plus des prescriptions de l'Annexe J.

2.1. **FEUX ARRIERE**

Chaque voiture doit être munie de 2 feux rouges arrière du type feu de brouillard (surface minimum éclairée par chaque feu ; 60 cm², ampoules de 15 watts minimum chacune) fonctionnant avec, ou remplaçant les feux stop d'origine de la voiture, ils seront placés entre 1,50 m et 1,15 m du sol.

Ces feux doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture et dans un plan transversal.

Les feux arrière équipés de LED sont autorisés

2.2. **ANNEAU DE REMORQUAGE**

Chaque voiture doit être équipée à l'avant et à l'arrière d'un anneau (*rigide ou souple*) de prise en remorque, de couleur vive, jaune, rouge ou orange.

Ces anneaux ne doivent pas faire saillie par rapport au périmètre de la carrosserie vue du dessus. Ils doivent être montés de telle manière qu'ils puissent être trouvés facilement par les secours en cas d'urgence.

2.3. **SIEGE, FIXATIONS ET SUPPORTS DE SIEGES – DIVISION 2 ET 4 (REGLEMENT FIA)**

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA (normes 8855/1992 ou 8855/1999) et non modifiés.

Dans tous ces cas, un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

Les sièges des passagers ainsi que la plage arrière des voitures à deux volumes pourront être enlevés.

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent soit être approuvées pour cette application par le constructeur de sièges, soit être conformes aux spécifications suivantes (voir dessin 253-52)

- Les fixations sur la coque/châssis doivent comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin.
Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation.
Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontale et verticale de 18000 N, non appliqués simultanément.
Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée ou avec le siège.
- La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés aux sièges.
Chaque attache doit pouvoir résister à une charge de 15000 N quelle qu'en soit la direction.
- L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger.

La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

2.3.1. Siège, fixations et supports de sièges - Division 1

Ancrages et fixations de siège.

Si ils ne sont pas d'origine, éventuellement renforcés conformément à l'article 255.5.7.1 les ancrages de siège à la coque devront être conforme aux prescriptions suivantes :

Ancrages

Si l'ancrage est constitué d'une traverse tubulaire celle-ci devra être en acier et avoir un diamètre minimal de 35 mm, et une épaisseur minimale de 2,5 mm.

Cette traverse comportera à chaque extrémité une platine de fixation avec les dimensions suivantes :

- épaisseur minimale : 3 mm
- surface minimale : 40 cm²

La traverse devra être fixée à la coque sur des contreplaques soudées à celle-ci d'une épaisseur minimale de 2mm.

L'utilisation d'une traverse tubulaire directement fixée à la coque est interdite.

Il n'est pas permis de fixer les points d'ancrage des harnais de sécurité sur les traverses..

Supports

Chaque traverse devra comporter deux supports de siège d'une épaisseur minimale de 2,5 mm et d'une surface minimale de 40 cm².

Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux montés et fournis à l'origine avec la voiture homologuée et avec le siège d'origine ou avec un siège.

La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège homologué.

L'épaisseur minimum des pièces fixant le siège à ses supports est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger.

2.3.2. Cage de sécurité

Obligatoire comme définie dans l'Article 253.8 de l'Annexe J.

Division 1 (structure anti-tonneau)

Une armature de sécurité conforme aux prescriptions ci-dessous est obligatoire.

Toutes les définitions sont celles de l'article 253.8.1 de l'Annexe J.

La cage de sécurité, au sens de l'article 253.8.1.3, devra être conforme aux prescriptions des articles 253.8.1, 8.2 et 8.3.

Tous les tubes et renforts situés entre l'avant des pieds d'arceau avant et l'arrière des pieds de l'arceau principal devront être en conformité avec les dessins de l'Annexe J (253.3 à 253-36 et 253-39 & 40), et la spécification des tubes en conformité avec l'article 253.8.3.

Aucun autre tube ne sera admis dans cette zone sauf s'il se trouve à l'intérieur du volume laissé libre pour l'installation de la transmission (dessin 279-2).

Si l'entretoise diagonale définie à l'article 253-8.1.8 ne se trouve pas comprise dans la zone décrite ci-dessus elle devra néanmoins se conformer aux mêmes exigences.

En dérogation à l'article 253-8.2.2, la fixation par boulon n'est pas obligatoire, mais les plaques soudées au pied d'arceau et les contre-plaques soudées à la coque restent obligatoires, leur assemblage relatif pouvant alors être réalisé uniquement par soudure.
Les arceaux homologués au titre des articles 253.8.4 (par une ASN) ou 253.8.5 (par la FIA) sont admis sous réserve de présentation de la fiche d'homologation, qui doit être établie pour le modèle de voiture engagée, et qu'il n'aient subis aucune modification.

2.4. PARE-BRISE

Doit être en verre feuilleté ou en polycarbonate et les vitres devront être en verre de sécurité ou en plastique.

Si elles sont en plastique, l'épaisseur de celui-ci ne sera pas inférieure à 5 mm.

Les voitures dont les pare-brise en verre feuilleté comportent des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser davantage pendant l'épreuve, ne seront pas acceptées.

Les films plastiques, autocollants et pulvérisations ne sont pas autorisés, sauf ceux permis par le code sportif, chapitre 17, article 211.

Les pare-brise synthétiques ne doivent pas être teintés.

Le montage d'un réservoir de lave-glace additionnel ou de plus grande capacité est autorisé. Ce réservoir doit être strictement réservé au nettoyage du pare-brise.

2.5. ROUES DE SECOURS

Interdites.

2.6. RESERVOIRS DE CARBURANT

Si le réservoir n'est pas d'origine, il devra être un réservoir de sécurité homologué par la FIA (Spécifications FT3 ou FT3 1999 minimum) conforme aux spécifications de l'article 253.14.

Le réservoir, le réservoir collecteur (boîte tampon), les pompes ainsi que tout composant du système d'alimentation en carburant doivent être placés à au moins 30 cm de la coque, dans le sens latéral et le sens longitudinal, en dehors de l'habitacle.

Dans tous les cas, le réservoir, y compris la canalisation de remplissage doit être isolé par une paroi anti-feu ou par un conteneur, tous deux étanches aux flammes et résistants au feu empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement.

Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges arrière enlevés, une cloison résistante au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir.

Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurelle de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir.

Les réservoirs doivent être efficacement protégés et très solidement fixés à la coque ou au châssis de la voiture.

L'utilisation de mousse de sécurité est recommandée.

Toutes les pompes à carburant ne doivent fonctionner que lorsque le moteur tourne ou durant la mise en route.

2.7. COLONNE DE DIRECTION

Les dispositifs anti-vol doivent être enlevés.

2.8. HARNAIS DE SECURITE – DIVISION 1, 2 ET 4 (REGLEMENT FIA)

Obligatoire, avec 6 points minimum, conforme aux spécifications de l'Article 253.6 de l'Annexe J 2005, **c'est à dire normes FIA 8853/98 et 8854/98.**

Les deux sangles d'épaules devront avoir chacune un point d'ancrage séparé.

2.9. RADIATEUR D'EAU

Libre, ainsi que sa capacité. Son emplacement ne peut pas être changé.

Le montage de ventilateurs de refroidissement supplémentaires est autorisé.

Un écran de radiateur peut être monté à condition qu'il n'entraîne pas un renforcement de la caisse.

2.10. FEUX EXTERIEURS

Pourront être enlevés à condition que les orifices dans la carrosserie soient couverts, et que les prescriptions de l'Article 3.1 soient respectées.

Les caches doivent être conformes à la silhouette générale d'origine.

2.11. CAGE DE SECURITE

Obligatoire comme définie dans l'Article 253.8 de l'Annexe J.

2.12. TAPIS

Les tapis pourront être retirés.

2.13. SYSTEMES D'EXTINCTION

Les systèmes installés sont recommandés et obligatoires pour toute voiture homologuée à partir du 01.01.99. Ils devront être réalisés conformément à l'art. 253.7.3 de l'annexe J.

2.14. BAVETTES

En conformité avec le nota de l'article 1

2.15. ANTI-PATINAGE

Aucune voiture ne peut être équipée d'un système ou d'un dispositif capable d'empêcher les roues motrices de patiner lorsque le moteur est en marche ou de corriger tout fonctionnement moteur :

Tout système ou dispositif avertissant le pilote que les roues se mettent à patiner ou dépassent un seuil de patinage.

Toute commande pouvant avoir un effet sur le contrôle du patinage.

ABS et autre système similaire.

Différentiels sous contrôle électronique, électrique, hydraulique, pneumatique, en boucle fermée ou non.

Seuls sont autorisés les différentiels avant, arrière avec autobloquants à systèmes mécaniques, sans qu'il soit possible au pilote d'intervenir sur ceux-ci de l'intérieur de l'habitacle.

Tout système de transmission et leurs commandes automatiques ou semi-automatiques : embrayage, boîte de vitesses, ponts, etc.

Seules sont autorisées les boîtes de vitesses conventionnelles mécaniques à engrenages

ARTICLE 3. MODIFICATIONS PERMISES ET PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISION 1, EN PLUS DES PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 2 CI-DESSUS.

3.1. POIDS MINIMUM

Poids Division 1 Rallycross

<i>Jusqu'à</i>	<i>1000 cm3 :</i>	<i>670 Kg</i>
<i>De plus de 1000 cm3 à 1400 cm3 :</i>		<i>760 Kg</i>
<i>De plus de 1400 cm3 à 1600 cm3 :</i>		<i>850 Kg</i>
<i>De plus de 1600 cm3 à 1800 cm3 :</i>		<i>930 Kg</i>
<i>De plus de 1800 cm3 à 2000 cm3 :</i>		<i>1 030 Kg</i>
<i>De plus de 2000 cm3 à 2500 cm3 :</i>		<i>1 110 Kg</i>
<i>De plus de 2500 cm3 à 3000 cm3 :</i>		<i>1 200 Kg</i>
<i>De plus de 3000 cm3 à 3500 cm3 :</i>		<i>1 280 Kg</i>
<i>De plus de 3500 cm3 à 4000 cm3 :</i>		<i>1 370 Kg</i>
<i>De plus de 4000 cm3 à 4500 cm3 :</i>		<i>1 470 Kg</i>
<i>De plus de 4500 cm3 à 5000 cm3 :</i>		<i>1 560 Kg</i>
<i>De plus de 5000 cm3</i>		<i>1 650 Kg</i>

3.2. CARROSSERIE - CHASSIS

3.2.1. Carrosserie

La carrosserie d'origine doit être conservée, sauf pour ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques admis.

Les joncs, baguettes, etc. peuvent être enlevés.

Les essuie-glaces sont libres, mais il doit en exister au moins un en état de fonctionner.

3.2.2. Coque-Châssis

La coque et le châssis de série doivent être conservés, mais la structure de base d'origine peut être renforcée conformément à l'article 255.5.7.1

Afin d'accueillir quatre roues motrices, la carrosserie peut être modifiée conformément au dessin 279-1.

Toutes les mesures seront effectuées par rapport au milieu des essieux avant et arrière de la carrosserie homologuée.

Les matériaux ajoutés doivent être ferreux et soudés à la carrosserie.

Afin d'installer un catalyseur, il est permis de pratiquer un évidement dans le tunnel central conformément à la description du dessin 279-2.

3.2.3. Portes, garnitures latérales, capot moteur et coffre

A l'exception de la porte du conducteur, le matériau est libre, à condition que la forme extérieure d'origine soit conservée.

Les charnières des portes et leurs commandes extérieures sont libres. Les serrures peuvent être remplacées, mais les nouvelles doivent être efficaces.

La portière d'origine du pilote doit être conservée mais la garniture peut être enlevée.

Il est autorisé de condamner les portes arrière par soudure.

Les fixations des capots, moteur et coffre, ainsi que leurs charnières sont libres, mais les capots doivent être fixés chacun par quatre points et l'ouverture de l'extérieur devra être possible.

Les dispositifs de fermeture d'origine devront être enlevés.

Il sera permis de pratiquer des ouvertures d'aération dans le capot moteur, pour autant qu'elles ne permettent pas de voir les éléments mécaniques;

En toutes circonstances, les capots devront être interchangeables avec les capots d'origine homologués.

Il est permis de retirer les mécanismes d'ouverture des vitres des quatre portes ou de remplacer un lève-glace électrique par un lève-glace manuel.

3.2.4. Ouverture de ventilation de l'habitacle

3.2.4.1. Règle nationale

Des ouvertures pourront être pratiquées dans la carrosserie pour la ventilation de l'habitacle, à condition :

- qu'elles soient placées en avant du bord arrière du toit au-dessus de la lunette arrière et/ou dans une zone comprise entre la vitre latérale arrière et la lunette arrière ;
- qu'elles ne forment pas saillie en dehors de la ligne d'origine de la carrosserie vue de devant.

3.2.4.2. Règle internationale

Il est permis de pratiquer un ou deux volets d'aération dans le toit de la voiture, dans les conditions suivantes :

- hauteur maximale 10 cm
- déplacement contenu dans le premier tiers du toit
- charnières sur le côté arrière
- largeur maximale totale des ouvertures : 500 mm

Le dispositif de chauffage pourra être retiré.

3.2.5. Protection inférieure

L'utilisation de protection inférieure est autorisée conformément à l'article 255.5.7.2.10, mais tout prolongement en avant des roues avant est interdit, sauf s'il se trouve strictement en dessous d'un des organes décrits dans l'article 255.5.7.2.10.

3.3.1. Dispositifs aérodynamiques avant

Matériau et forme de conception libre, limité :

- Par le plan vertical passant par l'axe des roues avant et le plan horizontal passant le point le plus bas de l'ouverture de porte. (dessin 279-3)
- Par la longueur hors-tout de la voiture homologuée.
- Vers l'avant, par la projection verticale du pare-chocs de la voiture homologuée.

Le matériau du pare-chocs doit être conservé, (plastique restant plastique, ceci incluant les matériaux composites).

Les éléments de sécurité permettant d'absorber les chocs entre le pare-chocs et le châssis doivent être conservés.

- La partie latérale du bouclier avant pourra être modifiée selon la définition de l'aile donnée par l'annexe 1 du "Règlement d'homologation des Groupes A et B"
Une ou des ouvertures pourront être pratiquées dans le pare-chocs (partie située au dessus du plan passant par le point le plus bas de l'ouverture de la porte), mais la surface totale des ouvertures du bouclier devra être d'au plus 2500 cm²

Ces ouvertures ne devront pas affecter l'intégralité structurelle de pare-chocs.

L'épaisseur des dispositifs aérodynamiques avant doit être au minimum de 2 mm et au maximum de 5 mm.

3.3.2. Dispositif aérodynamique arrière

Il doit avoir les dimensions maximales définies sur le dessin 279-4

Même si la voiture a des dimensions d'origine supérieures à ces dimensions maximums, il devra néanmoins se conformer à ce dessin.

A ses extrémités, ce dispositif doit joindre la carrosserie et il doit être totalement inscrit dans la projection frontale de la voiture sans ses rétroviseurs.

La base de la boîte incluant le dessin doit être celle ayant les plus grandes dimensions. Elle doit se trouver à l'horizontale.

De plus, ce volume pourra être étendu section par section, c'est-à-dire qu'en tout point du dispositif aérodynamique arrière, chaque section ne devra pas dépasser la section de 450 x 290 x 190, supports compris.

Ce dispositif aérodynamique devra être inclus dans la projection frontale de la voiture, ainsi que la projection de la voiture vue de dessus.

L'épaisseur des dispositifs aérodynamiques arrière doit être au minimum de 2 mm et au maximum de 5 mm.

3.4. AILES

La définition d'aile est celle de l'article 251.2.5.7 de l'Annexe J.

Le matériau et la forme des ailes sont libres, toutefois, la forme de l'ouverture du passage de roue doit être maintenue.

Ceci n'implique pas que ses dimensions d'origine soient maintenues.

Toute aile supplémentaire devra avoir une épaisseur minimale de 0,5 mm et maximale de 2 mm.

Dans tous les cas, l'extension maximale autorisée à la hauteur de l'axe des roues avant et arrière est de 140 mm par rapport aux dimensions données dans la fiche d'homologation de la voiture homologuée.

Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de la circonférence et au moins toute la largeur du pneumatique.

Des ouvertures de refroidissement pourront être pratiquées dans les ailes. Toutefois, au cas où elles le seraient en arrière des roues arrière, des persiennes devront empêcher de voir le pneumatique de l'arrière selon un plan horizontal. Il est permis d'installer dans les ailes des éléments mécaniques, mais ceci ne doit en aucun cas être prétexte au renforcement des ailes.

3.5. FEUX

Conformément à l'Article 2.10, un trou d'une surface de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement de feu pour le refroidissement

3.6. MOTEUR

Le moteur est libre, mais le bloc moteur doit provenir d'un moteur homologué valide de la même marque déposée d'origine que la carrosserie d'origine de la voiture et doit comporter le même nombre de cylindres que le moteur d'origine homologué pour cette voiture.

Le moteur doit être situé dans le compartiment du moteur d'origine.

Des moteurs jumelés ne sont pas admis, à moins d'être homologués sous cette forme.

Les distributions variables ne sont pas autorisées.

Les trompettes d'admission à longueur variable sont interdites.

Le titane n'est autorisé que pour les bielles, les soupapes, les dispositifs de retenue des soupapes et les boucliers thermiques.

L'emploi de magnésium n'est pas autorisé sur les pièces mobiles.

L'emploi de tout composant de céramique est interdit.

La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle de carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

L'emploi de carbone ou de matériaux composites est limité à l'embrayage et aux protections ou conduits non-structuraux.

Seul un lien mécanique direct entre la pédale d'accélérateur et le dispositif de contrôle de la charge moteur est autorisé.

Les tunnels utilisés pour le passage de l'échappement doivent rester ouverts vers l'extérieur sur au moins les deux tiers de leur longueur.

.En cas d'utilisation de suralimentation, la sortie des gaz d'échappement de la "waste-gate" devra se faire dans l'échappement de la voiture.

L'injection d'eau est interdite, même si elle est d'origine sur le bloc homologué. L'arrosage de l'intercooler est interdit.

Les composants de céramique, les admissions à diamètre variable et les pales internes sont interdits pour les turbocompresseurs.

3.7. MOTEURS SURALIMENTES

Les compresseurs doivent être mono-étages de compression et de détente.

Ces compresseurs ne doivent pas être montés en série.

Le compresseur devra être équipé d'une bride de diamètre maximum de 40 mm en conformité avec le dessin N° 254-4 de l'annexe J.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de 40 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue (dessin 254-4)

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes de vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin 254-4)

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité à un diamètre intérieur maximum d'entrée de 28.5 mm –Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

3.7.1. POST COMBUSTION :

Tout système de post combustion est interdit

- Fresh air : Aucun piquage, aucune liaison hydraulique (air) entre le collecteur d'échappement et le circuit d'air d'admission compris entre le turbo et la culasse.
- Bang-bang : interdiction de vannes de re-circulation d'air, de commande de papillon motorisée, de soupape ou autre clapet de décharge permettant de faire circuler de l'air dans le circuit d'admission d'air lorsque le papillon est fermé.
- Interdiction de capteur de régime turbo,
L'ouverture maximum du ou des papillons au ralenti ne doit pas dépasser 12°.
Et la conception de ceux-ci ne devra pas permettre un débit d'air supérieur à celui nécessaire au fonctionnement du moteur au ralenti.
En cas de doute, toutes les investigations nécessaires à l'établissement de la conformité du dispositif pourront être menées à la charge du concurrent : mesure des pressions de part et d'autre du papillon, analyse de la cartographie, tests complémentaires, etc.
Seul un lien mécanique direct entre la pédale d'accélérateur et le dispositif de contrôle de la charge du moteur est autorisé.

3.8. INTERIEUR

Les garnitures situées en dessous du tableau de bord et n'en faisant pas partie peuvent être enlevées. Il est permis de retirer la partie de la console centrale qui ne contient ni le chauffage, ni les instruments selon le dessin 255-7.

Le tableau de bord ne doit pas comporter d'angles qui fassent saillie.

Le siège complet doit être entièrement situé d'un côté ou de l'autre du plan vertical passant par l'axe de la voiture.

Les cloisons séparant l'habitacle du compartiment moteur et du coffre doivent conserver leurs emplacement et forme.

Le matériau devra être celui d'origine ou plus résistant.

L'installation d'éléments sera toutefois permise contre ou au travers de l'une de ces cloisons, à condition de ne pas empiéter de plus de 20 cm (mesuré horizontalement par rapport à la cloison d'origine) sur l'habitacle. Cette possibilité ne s'applique toutefois pas aux bloc moteur, carter, vilebrequin ou culasse.

D'autre part, il sera autorisé de modifier le plancher pour loger les quatre roues motrices en respectant l'article 3.2.2

3.9. **RESERVOIRS DE CARBURANT, D'HUILE ET D'EAU DE REFROIDISSEMENT**

Seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture du réservoir, le liquide ne puisse y pénétrer.

Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur et au système d'échappement.

Le bouchon de remplissage du réservoir d'essence doit être étanche et ne pas être en saillie par rapport à la carrosserie.

Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température de plus de 10° centigrade au dessous de la température ambiante est interdit.

3.10. **SUSPENSION**

Tout système d'acquisition de données châssis est interdit.

Les voitures doivent être équipées d'une suspension.

Le fonctionnement et la conception du système de suspensions sont libres.

Les modifications de la coque (ou châssis) sont limitées : pour adapter la position modifiée des points d'ancrage et des points pivotants sont limitées à ce qui est nécessaire pour fournir du jeu aux composants de suspension, aux arbres d'entraînement ainsi qu'à la roue et au pneu :

- au renforcement des points d'ancrage existants,
- à l'ajout de matériau pour créer de nouveaux points d'ancrage,
- aux modifications nécessaires pour fournir du jeu aux composants de suspension, aux arbres d'entraînement ainsi qu'à la roue et au pneu,
- les renforts et ajouts de matériau ne doivent pas s'étendre au delà de 100 mm par rapport au point d'ancrage.

Le berceau avant, à l'exclusion des berceaux joignant l'avant à l'arrière, est libre en matériau et en forme, à condition qu'il soit :

Règle nationale

- interchangeable avec la pièce d'origine et que le nombre de points d'ancrage soit identique à celui d'origine

Règle internationale

- interchangeable avec la pièce d'origine et que le nombre de points d'ancrage soit identique à celui d'origine et que le nombre de points d'ancrage soit identique à celui d'origine.
- démontable (pas de fixation par soudure)

Il est permis de décaler les points de fixation du berceau si ceux-ci se trouvent englobés dans le nouveau tunnel (voir article 3.2.2).

3.10.1. **Essieu arrière :**

Les modifications de la coque (ou châssis) pour adapter la position modifiée des points d'ancrage et des points pivotants sont limitées à celles du dessin 279-1.

L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué uniquement de boulons passant dans des manchons ou des montures flexibles, mais il peut être d'un type fluide.

Le mouvement des roues doit entraîner un débattement de suspension supérieur à la flexibilité des attaches.

L'utilisation de la suspension active est interdite.

Le chromage des bras de suspension en acier est interdit.

Tous les bras de suspension seront faits d'un matériau métallique homogène.

Les systèmes de suspension de type hydropneumatique sont autorisés, à condition qu'ils soient dépourvus de contrôle actif.

3.11. **TRANSMISSION**

Libre.

Tous capteurs, contacteur et fil électrique aux quatre roues, à la boîte de vitesse et aux différentiel avant, et arrière est interdit.

Seul est autorisé un capteur sur l'arbre de transmission entre l'avant et l'arrière. (Visible et facilement repérable)

La transformation en 4 roues motrices est permise.

Les différentiels avant et arrière à glissement limité doivent être de type mécanique
Par différentiel à glissement limité mécanique on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique. Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.
Le différentiel central, s'il existe peut être du type à glissement limité sous réserve qu'il soit mécanique, tel que définit ci-dessus (cf article 2.2.15)

3.12. **RADIATEUR D'EAU**

Son emplacement est libre, à condition qu'il n'empiète pas sur l'habitacle.
Les canalisations d'eau reliant le radiateur au moteur doivent être situées hors de l'habitacle (rappel).
Les conduits d'air peuvent passer dans l'habitacle.
Le plancher ne doit pas être modifié pour le passage des conduits d'air.
L'entrée et la sortie d'air du radiateur à travers la carrosserie pourront avoir au maximum la même surface que le radiateur. Cet article vient en complément de l'article 2.9 pour la Division 1

3.13. **FREINS**

Libres, mais il doit y avoir un double circuit commandé par la même pédale de la façon suivante : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues.
En cas de fuite en un point quelconque des canalisations ou d'une défaillance de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.
Les systèmes anti-blocage de freins ne sont pas autorisés.
Les disques de freins doivent être faits d'un matériau ferreux.
Un frein à main est obligatoire : il doit être efficace et agir simultanément sur les deux roues avant ou les deux roues arrière.
Les réservoirs de fluide ne peuvent se trouver à l'intérieur de l'habitacle.

3.14. **ELEMENTS MECANIKES**

Aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie d'origine de la voiture, sauf à l'intérieur des ailes.

3.15. **DIRECTION**

Le système de direction et son emplacement sont libres mais seule une liaison mécanique directe entre le volant et les roues directrices est autorisée.
La colonne de direction doit comporter un dispositif de rétraction en cas de choc, provenant d'un véhicule de série.
La direction à quatre roues est interdite

3.16. **TYPE DE BOITE DE VITESSES**

Les boîtes de vitesses semi-automatiques ou automatiques à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdites.
Les différentiels à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique pouvant être réglés par le pilote en roulant sont interdits.

3.17. **FEUILLES DE MAGNESIUM**

L'utilisation de feuilles de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm est interdite.

3.18. **TELEMETRIE**

L'usage de la télémétrie est interdit.

ARTICLE 4. MODIFICATIONS PERMISES ET PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISION 2, EN PLUS DES PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 2 CI-DESSUS

4.1. **POIDS MINIMUM**

Cylindrée	Voiture à Traction avant	Voiture à Propulsion arrière
Jusqu'à 1000 cm3	750 kg	800 kg
de plus de 1000 cm3 à 1400 cm3	850 kg	900 kg
de plus de 1400 cm3 à 1600 cm3	950 kg	1000 kg
de plus de 1600 cm3 à 2000 cm3	1050 kg	1100 kg

Le poids est contrôlé la voiture étant en condition de course sans pilote ni équipement de pilote.
L'utilisation de lest sera autorisée conformément à l'article 252.2.2 (premier paragraphe) de l'Annexe J.

4.2. FREINS

Les freins doivent être conformes à l'article 254.6.5 de l'annexe J.

4.3. ARBRES A CAMES

L'arbre à cames est libre mais les dimensions A et B de l'article 325 de la fiche d'homologation doivent être conservées.

4.4. TRANSMISSION

4.4.1 Embrayage

Conforme au règlement du groupe N, article 254

4.4.2 Boîte de vitesses

Le carter de série de la boîte de vitesses doit être conservé mais les rapports sont libres.

L'intérieur de la boîte de vitesses est libre.

Le nombre maximal de vitesses doit être conservé.

Les joints d'articulation de commande de boîte sont libres.

4.4.3 Couple final et différentiel

L'utilisation d'un différentiel à glissement limité de type mécanique est autorisée à condition de pouvoir se loger dans le carter de série.

Afin de permettre son montage, l'intérieur du carter du différentiel d'origine peut être modifié.

Par différentiel à glissement limité mécanique, on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Si la voiture homologuée est équipée d'un visco-coupleur, il pourra être conservé, mais il ne sera pas possible d'ajouter un autre différentiel.

Le différentiel d'origine peut également être bloqué. Les rapports du carter d'origine sont libres. Le matériau de l'engrenage est libre

4.4.4. Arbre de transmission

Le type d'arbre de transmission de série doit être conservé, mais le matériau est libre, à l'exception des matériaux composites qui sont interdits.

Est interdit

- *Capteurs de vitesse de roue (à l'exception d'un seul placé sur une roue motrice, le concurrent devant pouvoir démontrer que le seul capteur installé ne permet pas le contrôle de la traction).*

ARTICLE 5. PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISION 3

GENERALITES

Seules sont admises les voitures conformes à l'Annexe "J" et au groupe T3F catégorie Rallycross.

RÈGLEMENT T3F RALLYCROSS

Le règlement technique ci-après est applicable jusqu'au : - 31 12 2006

Le règlement technique Tout-Terrain FFSA est applicable dans son ensemble en respectant les spécificités relatives à chacune des catégories Rallycross:

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux commissaires techniques et sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve (selon l'Art. 282 - 1.4 de l'Art. B2).

5.1. MOTEUR

Cylindrée maximum autorisée : 3 500 cm³ (coefficient de suralimentation 1,7).

5.1.2. Rallycross et Auto-cross

En cas d'utilisation de moteur suralimenté, les compresseurs doivent être mono-étages de compression et de détente. Ils ne doivent pas être montés en série.

Le diamètre maximum de l'entrée d'air dans le carter du compresseur sera de 45 mm et, il devra être maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du point le plus en amont des aubages de la roue.

5.1.3 Rallycross

Le compresseur de 45 devra être équipé d'une bride de diamètre maximum de 36 mm en conformité avec le dessin N° 254-4 de l'annexe J

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui devra respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride est de 36 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue (dessin 254-4)

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 42 mm, et être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes de vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin 254-4)

5.2. POST COMBUSTION

Tout système de post combustion est interdit

- Freshair : Aucun piquage, aucune liaison hydraulique (air) entre le collecteur d'échappement et le circuit d'air d'admission compris entre le turbo et la culasse.
- Bang-bang : interdiction de vannes de re-circulation d'air, de commande de papillon motorisée, de soupape ou autre clapet de décharge permettant de faire circuler de l'air dans le circuit d'admission d'air lorsque le papillon est fermé.
- Interdiction de capteur de régime turbo,

L'ouverture maximum du ou des papillons au ralenti ne doit pas dépasser 12°.

Et la conception de ceux-ci ne devra pas permettre un débit d'air supérieur à celui nécessaire au fonctionnement du moteur au ralenti.

En cas de doute, toutes les investigations nécessaires à l'établissement de la conformité du dispositif pourront être menées à la charge du concurrent : mesure des pressions de part et d'autre du papillon, analyse de la cartographie, tests complémentaires, etc.

Seul un lien mécanique direct entre la pédale d'accélérateur et le dispositif de contrôle de la charge du moteur est autorisé.

- L'arrosage de l'intercooler est interdit

5.3. CARROSSERIE

5.3.1. Forme, ligne et proportions :

Aspect d'une voiture de Tourisme ou de Grand Tourisme.

Le concurrent devra fournir la preuve que cette voiture est ou a été commercialisée par un réseau de concessionnaires français (catalogue commercial, fiche des mines, etc.). Les cabriolets et découvrables ne sont pas admis, les cabriolets avec hard-top constructeurs ou la réalisation d'un coupé répondant aux mêmes caractéristiques (capote/hard-top) ci-dessus seront acceptés.

Il pourra être accolé en arrière de l'arceau principal une cloison en matière ininflammable et étanche dans laquelle une lunette arrière pourra être aménagée.

Les glaces des deux portes avant doivent être en matériau translucide, verre d'origine ou polycarbonate épaisseur ≥ 3 mm, elles peuvent être amovibles ou rendues fixes avec dans ce cas au moins une ouverture/fermeture (de même matériau et épaisseur) qui sera incluse dans sa surface.

Les garnitures intérieures des portes doivent être constituées d'un panneau en métal ou polyester ininflammable d'une épaisseur $\geq 0,5$ mm ou du panneau d'origine.

Il est recommandé que les deux sièges soient centrés comme dans la voiture de base (voir Article C3).

Le tableau de bord devra recouvrir intégralement et sur toute la largeur intérieure de la voiture les équipements de bord et la visibilité au travers du pare-brise devra rester intégralement libre au-dessus de celui-ci. Les bouches du désembuage de pare-brise obligatoire pourront être incorporées au tableau de bord.

5.3.2. Éléments de référence :

Il devra être possible d'échanger, lors d'une épreuve, les éléments suivants par des éléments d'origine du véhicule de référence :

- **Pare-brise**

De plus, la distance du centre du bas du pare-brise à une verticale élevée au point le plus en avant du pare-chocs avant de la voiture devra être respectée.

- **Lunette arrière**

De plus, la distance du centre du bas de la lunette arrière à une verticale élevée au point le plus en arrière du pare-chocs arrière de la voiture devra être respectée.

- **Portières avant.**

5.3.3. Les pare-chocs, ailes, bas de caisse, rétroviseurs**5.3.3.1. Pare-chocs et ailes**

Avant et arrière, dont les formes, vues de dessus, devront avoir le même profil qu'à l'origine, ne pourront dépasser la carrosserie que de la valeur d'origine.

Dans le respect de la conformité de la largeur maximale de **1.90 m** et des dimensions des roues, les ailes définies par l'Annexe "J" doivent couvrir les roues et compte tenu de la projection vue de dessus du/des pare-chocs qui doit être celle d'origine au minimum, dans sa partie transversale, les parties latérales pourront être raccordées avec la nouvelle aile afin de respecter l'aspect de la voiture de base. Des ouvertures, protégées par des grilles de même(s) couleur(s) que la carrosserie qui les entoure, pourront être pratiquées dans les ailes pour la ventilation des éléments mécaniques à condition que ces grilles épousent les formes générales de l'aile dans le respect de la ligne de la voiture de base.

5.3.3.2. Bas de caisse

Il est autorisé d'adjoindre un nouveau bas de caisse de chaque côté dont la largeur ne pourra dépasser celle des bas des ailes avant et arrière qu'il joindra et sa hauteur et son positionnement devront s'inscrire dans ceux de la coque d'origine.

- **Rétroviseurs**

1 rétroviseur extérieur droit et gauche est obligatoire. Ils devront avoir une surface réfléchissante utile d'au moins 90 cm² chacun.

5.3.4. Éléments aérodynamiques

Fixes, rapportés et solidaires des éléments de carrosserie : sous les pare-chocs avant, sur le coffre arrière ou le hayon arrière.

5.3.4.1. sur la carrosserie définie en B1 et B2 :

- *à l'avant* : ils pourront être situés en avant et en dessous de l'axe des roues avant, sans porte-à-faux par rapport à la voiture présentée ;
- *à l'arrière* : où l'aileron ne peut dépasser la hauteur du pavillon, et en largeur se trouver dans la projection frontale de la voiture présentée sans porte-à-faux par rapport à la voiture présentée ;
- les éléments aérodynamiques devront être inscrits dans le périmètre (vu de dessus) de la carrosserie présentée.

5.3.5. Alimentation en air

Vue de dessus, seuls les éléments métalliques ou en polyester pourront être équipés de prises d'air de type "NACA".

- **Face avant et hayon/coffre/jupe arrière toit**

Ces ouvertures types NACA doivent respecter les dimensions suivantes :

- Longueur maximum : 250 mm,
- Largeur maximum : 150 mm,
- Largeur maximum à mi-longueur : 75 mm,
- Largeur maximum à la pointe : 10 mm,
- Profondeur maximum de l'orifice interne : 100 mm

Des ouvertures de refroidissement pourront être pratiquées dans les surfaces vitrées latérales (maxi 300 cm²).

Des ouvertures ne dénaturant pas l'aspect pourront être pratiquées, elles devront être couvertes par des grilles de même(s) couleur(s) que la carrosserie qui les entoure

5.3.5.1. Extraction d'air

Rallycross :

Des ouvertures pourront être pratiquées dans la partie haute de la lunette arrière (surface maximum 600cm²).

5.3.6. Habitacle

Le siège passager peut être enlevé.

La cloison séparant l'habitacle et le compartiment

En outre un parallélogramme rectangle d'une longueur de 800 mm, d'une largeur de 380 mm, et d'une hauteur de 380 mm devra pouvoir s'inscrire horizontalement dans l'espace laissé libre par le siège.

(Mesure faite au niveau du plancher)

Ces voitures seront proposées à la FFSA, par le concurrent pour accord. Les capots doivent être conçus et réalisés de la même manière que le tunnel (voir ci-après nombre de parties, fixation étanche et mécanique).

Les protections séparées ou rapportées sur les cloisons pourront être réalisées en :

- alliage d'aluminium épaisseur mini = 2,5 mm
- acier épaisseur mini = 1,5 mm,
- kevlar épaisseur mini = 4 mm.

Les arbres de transmission "DANS/SOUS" l'habitacle devront être entourés par des cerclages réalisés en acier (largeur supérieure ou égale à 50 mm - épaisseur supérieure ou égale à 3 mm).

Au minimum : - 1 protection si l'arbre fait moins de 450 mm de longueur ;

- 2 protections si l'arbre fait plus de 450 mm de longueur.

Ces protections seront positionnées de manière à protéger au mieux le pilote/passager, c'est-à-dire, à proximité des joints.

Nota : Par "pénétrant" dans l'habitacle au-dessus du niveau du plancher, il faut entendre :

- par rapport à la cloison "verticale" avant définie par l'appui des pieds du pilote sur les pédales enfoncées ;
- par rapport à la cloison "verticale" arrière définie par le plan s'appuyant sur l'arceau principal à l'extérieur de l'habitacle.

5.3.6.1. Tunnel dans l'habitacle

Un tunnel en 2 parties maximum pourra être installé DANS l'habitacle à condition d'être fixé sur le plancher de façon étanche et mécanique (vis de > ou = 6 mm espacées de 150 mm maximum). Il pourra comporter les éléments de protections nécessaires ou les couvrir.

Il couvrira uniquement les éléments suivants :

Boîte de vitesses, boîte transfert, arbre(s) de direction et de transmission, canalisations diverses.

Le système d'échappement devra transiter sous la voiture par un autre moyen que celui-ci, éventuellement par un autre tunnel qui doit être impérativement ouvert.

La hauteur maximum de la sortie du tuyau d'échappement est ramenée à 45 cm.

5.4. LES ELEMENTS SUIVANTS

Sont obligatoires :

• STRUCTURES ANTI-TONNEAU

Une armature de sécurité conforme aux prescriptions ci-dessous est obligatoire.

Toutes les définitions sont celles de l'article 253.8.1 de l'Annexe J.

La cage de sécurité, au sens de l'article 253.8.1.3, devra être conforme aux prescriptions des articles 253.8.1, 8.2 et 8.3.

Tous les tubes et renforts situés entre l'avant des pieds d'arceau avant et l'arrière des pieds de l'arceau principal devront être en conformité avec les dessins de l'Annexe J (253.3 à 253-36 et 253-39 & 40), et la spécification des tubes en conformité avec l'article 253.8.3.

Aucun autre tube ne sera admis dans cette zone sauf s'il se trouve à l'intérieur du volume laissé libre pour l'installation de la transmission (dessin 279-2).

Si l'entretoise diagonale définie à l'article 253-8.1.8 ne se trouve pas comprise dans la zone décrite ci-dessus elle devra néanmoins se conformer aux mêmes exigences.

En dérogation à l'article 253-8.2.2, la fixation par boulon n'est pas obligatoire, mais les plaques soudées au pied d'arceau et les contre-plaques soudées à la coque restent obligatoires, leur assemblage relatif pouvant alors être réalisé uniquement par soudure.

Dans le cas des voitures à châssis tubulaire ou semi tubulaire l'armature de sécurité devra s'intégrer au châssis au niveau des jonctions de tubes au-dessus du bas de l'entrée dans l'habitacle. Au moins un tube de même section et qualité que ceux du châssis prolongera

chaque pied d'arceau vers le bas. Une diagonale supplémentaire est recommandée, ainsi qu'un tube horizontal au niveau du plancher.

Les tubes formant l'arceau au-dessus du niveau de l'entrée de l'habitacle devront présenter au moins tous les éléments constitutifs de l'armature minimale ainsi que les dimensions préconisées.

• SIEGES

Ancrages et fixations de siège.

Si ils ne sont pas d'origine, éventuellement renforcés conformément à l'article 255.5.7.1 les ancrages de siège à la coque devront être conforme aux prescriptions suivantes :

• ANCRAGES

Si l'ancrage est constitué d'une traverse tubulaire celle-ci devra être en acier et avoir un diamètre minimal de 35 mm, et une épaisseur minimale de 2,5 mm.

Si la traverse est fixée sur la coque, elle comportera à chaque extrémité une platine de fixation avec les dimensions suivantes :

- épaisseur minimale : 3 mm
- surface minimale : 40 cm²

La traverse devra être fixée à la coque sur des contreplaques soudées à celle-ci d'une épaisseur minimale de 2mm.

L'utilisation d'une traverse tubulaire directement fixée à la coque est interdite.

Dans le cas d'un châssis tubulaire la traverse (35 x 2.5 mini) pourra être directement soudée à celui-ci.

Il n'est pas permis de fixer les points d'ancrage des harnais de sécurité sur les traverses.

Supports

Chaque traverse devra comporter deux supports de siège d'une épaisseur minimale de 2,5 mm et d'une surface minimale de 40 cm².

Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux montés et fournis à l'origine avec la voiture homologuée et avec le siège d'origine ou avec un siège.

La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège homologué.

L'épaisseur minimum des pièces fixant le siège à ses supports est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger .

Grille(s) de calandre et d'ouverture(s) de refroidissement d'origine

- Surfaces vitrées latérales et arrière (verre de sécurité feuilleté ou trempé d'origine, ou matériau poly-carbonate d'une épaisseur supérieure ou égale à 3 mm) transparentes sans perforation, ou seule une bande de maximum 10 cm de hauteur sur la longueur inférieure d'une glace de porte arrière ou de custode, droite et gauche sur lesquelles sera inscrit le nom du pilote.
- Pare-brise d'origine en verre feuilleté chauffant, en verre feuilleté (désembuage obligatoire)

5.4.1. Rallycross

- Est autorisé un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur minimum de 5 mm. (désembuage obligatoire),
- Chaque voiture doit être munie de 2 feux rouges arrière du type feu de brouillard (surface minimum éclairée par chaque feu crash : 60 cm², ampoule de 15W minimum) fonctionnant avec ou en remplacement des feux stop d'origine. Ils seront placés entre 1,15 m et 1,50 m du sol symétriquement au plan longitudinal de la voiture et parallèles au plan transversal.
- Bavettes Nota Article 1
- Pneus : marquage et limitation des pneus par épreuve selon le règlement particulier.

5.4.2. Sécurité complémentaire

- Les harnais homologués FIA 2004, c'est à dire FIA 8853/98 (6 points).
- Un coupe circuit, à l'extérieur il pourra être jumelé avec la commande d'extincteur,
- Les pilotes doivent être équipés de vêtements ignifugés homologués FIA (combinaison, sous-vêtements, chaussettes, gants, cagoule, bottines).

5.4.3. Sont interdits :

- Roue de secours
- Projecteurs additionnels

- Tout système de transmission et leurs commandes automatiques ou semi-automatiques : embrayage, boîte de vitesses, ponts, etc.
 - seules sont autorisées les boîtes de vitesses conventionnelles mécaniques à engrenages.
- Toute mesure de position ou de vitesse réelle de la voiture,
- Tout système visqueux.
- Systèmes de transmissions constamment variables.
- 4 roues directrices
- Toute mesure de position ou de vitesse réelle de la voiture en dehors des essais
- Tout signal entraînant une réaction de la voiture non actionnée directement par le pilote
- Tout système visqueux.
- Systèmes de transmissions constamment variables.
- **Tous capteurs, contacteur et fil électrique aux quatre roues, à la boîte de vitesse et aux différentiel avant, et arrière est interdit.**
- **Seul est autorisé un capteur sur l'arbre de transmission entre l'avant et l'arrière. (Visible et facilement repérable)**

5.4.3.1. En dehors des essais :

Capteurs de vitesse de roue (à l'exception d'un seul, le concurrent devant pouvoir démontrer que le seul capteur installé ne permet pas le contrôle de la traction).

Toute mesure de position ou de vitesse réelle de la voiture en dehors des essais

Tout signal entraînant une réaction de la voiture non actionnée directement par le pilote

Bouton au volant et tout autre commande au volant

Tout système visqueux.

Systèmes de transmissions constamment variables.

5.4.4. Sont facultatifs :

L'extincteur manuel,

Compteur de vitesse,

Avertisseur,

5.4.4.1. Rallycross

L'extincteur automatique,

Les phares et les feux mais ils doivent être remplacés par des obturateurs de mêmes formes et dimensions extérieures,

Le réservoir FT3 ou FT5

• Réservoirs de carburant

S'il est de construction artisanale, il devra être métallique, muni d'une fermeture étanche, avec mise à l'air libre par un pointeau anti-retour ou par un tube d'une longueur égale à la hauteur du réservoir sortant sous la voiture. Il devra être installé dans un endroit parfaitement protégé des chocs et fixé solidement. Il sera placé à plus de 30 cm du moteur, de l'échappement et de la coque dans le sens latéral et longitudinal de l'extérieur de l'habitacle. Il devra avoir une contenance de 15 litres maximum

5.5. ECHELLE DE POIDS :

• 2 000 cm3	=	830 kg
• 2 000 cm3 à 3 500 cm3	=	950 kg.

ARTICLE 6. MODIFICATIONS PERMISES ET PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISION 4, EN PLUS DES PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 2 CI-DESSUS

Les prescriptions suivantes s'appliquent à toutes les voitures en plus des prescriptions de l'Annexe J.

Les prises d'air du moteur : Elles pourront se situer à l'intérieur du compartiment du pilote, à condition qu'elles soient munies d'un filtre ignifugé. Il est conseillé un filtre sec. Elles ne pourront empiéter de plus de 20 cm mesurés perpendiculairement à la cloison moyenne du moteur.

Accélérateur : il y aura un dispositif sûr pour fermer l'accélérateur en cas de non fonctionnement de son accouplement, au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque papillon.

Un frein à main : Efficace est obligatoire.

Les protections inférieures : sont admises.

Les silencieux d'échappement : ils peuvent être enlevés, mais le système d'échappement doit se conformer aux prescriptions de l'Annexe "J", Art. 252 - 3.6 et la limitation de bruit doit être respectée.

Le système de chauffage : il peut être enlevé.

Les pare-chocs : et leurs supports ne devront pas être enlevés et ne devront pas être renforcés.

Les points d'ancrage des amortisseurs : peuvent être renforcés.

Caisse : le renforcement de la caisse par l'adjonction de matériau est autorisé. Il n'est pas autorisé d'alléger la voiture ou d'en enlever du matériau. Des extensions d'ailes de 5 cm de part et d'autre de la voiture sont permises à condition que la roue complète puisse se loger dans la carrosserie d'origine, selon la définition de l'art. 255 - 5.4 de l'Annexe "J".

Pare brise F2000 peut-être en verre feuilleté ou en polycarbonate

Ailes avant et arrière Kit car :

Libre en matériau, dans le respect de la forme et des dimensions (art.204a) largeur carrosserie

Est interdit

Capteurs de vitesse de roue (à l'exception d'un seul placé sur une roue motrice, le concurrent devant pouvoir démontrer que le seul capteur installé ne permet pas le contrôle de la traction).

REGLEMENTATION GENERALE AUTO-CROSS ET CROSS CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Schéma conseillé.

Déroulement obligatoire :

D2 2 litres, D3 Cross Car, D2 libre, D3 libre, D1 Cross Car, D3 2 litres, D2 Cross Car.

Cet ordre sera appliqué pour les essais chronométrés, les manches A, B et C et les Finales A et B.

Des essais libres seront programmés le samedi de 8 h 30 à 10 h 00 dans le cadre du Championnat et Coupe de France d'Auto-Cross, Coupe de France et Trophées de Cross Car.

Samedi

▪ A partir de 10h30	Essais chronométrés
▪ De 15h30 à 20h00 environ	Manches qualificatives A et B

Dimanche

▪ A partir de 8h30	Suite des manches B et C
▪ A partir de 16h00 environ	Finale B
▪ A partir de 17h15 environ	Finale A
▪ A 18h30 environ	Affichage des résultats

S'il n'y a pas d'épreuve annexe, le déroulement de l'Auto-Cross sera le suivant :

Essais chronométrés : samedi à partir de 16h00.

Manches qualificatives : dimanche à partir de 8h30.

- Finale B : à partir de 15h00,
- Finale A : à partir de 16h30.

- 1.2.1. Une épreuve principale peut être doublée d'une seule épreuve annexe, choisie dans les disciplines Cross Car, Fol Car, à condition de respecter la réglementation de ces disciplines. Pour l'épreuve annexe, le règlement particulier faisant partie intégrante du même document ne reprendra que les articles qui diffèrent du règlement particulier de la discipline principale. Quand une épreuve principale est doublée par une épreuve annexe, la manifestation débutera dès le samedi. Dans le cas où un meeting d'Auto-Cross prévoit une discipline annexe, hors Championnat et/ou Coupe, le programme doit donner la priorité à l'Auto-Cross.
- 1.2.2. Un meeting d'Auto-Cross pourra se dérouler sur un jour, vérifications obligatoires comprises.
- 1.2.3. L'organisateur devra prévoir un déroulement des courses en séparant les divisions et les catégories : D2 2 litres, D2 libre, D3 2 litres, D3 libre. Cependant, si une catégorie a un nombre de partants après les vérifications inférieur à 8, elle sera confondue avec l'autre catégorie de sa division, mais les classements resteront séparés.

Les épreuves d'Auto-Cross sont inscrites au calendrier national et les épreuves de Cross Car sont inscrites au calendrier régional de la FFSA.

1.3. Vérifications

Voir prescriptions générales et règlement standard.

Par division, les vérifications devront avoir lieu le samedi entre 7h00 et 13h00. Tous les pilotes seront convoqués individuellement. Les convocations doivent être prévues par catégorie dans les tranches d'horaires différentes et en tenant compte des horaires du début des essais pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir des essais pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir une heure entre la fin des vérifications d'une catégorie et le début des essais de cette catégorie. Les convocations préciseront l'heure à laquelle ils doivent se présenter aux contrôles administratifs, puis

l'heure à laquelle ils doivent se présenter aux contrôles techniques. S'ils ne la reçoivent pas, il leur appartient de téléphoner au secrétariat de l'épreuve pour connaître leur heure de convocation.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Voir règlement standard.

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite qui sera fixée le lundi à minuit (ou équivalent pour les jours de fêtes) de la semaine précédant la semaine de l'épreuve.

La participation maximum pouvant être demandée sera de :

- 62 € en Auto-Cross,
- 67 € pour les épreuves comptant pour le Championnat et la Coupe de France d'Auto-Cross,
- 36 € pour le Cross Car,
- 46 € pour la Coupe de France de Cross Car et les Trophées.

3.2. Chaque voiture ne pourra avoir qu'un seul pilote à bord et un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture par catégorie.

Dans chaque catégorie, une voiture ne pourra être conduite que par un seul pilote.

Cross Car : au sein d'une même épreuve, un pilote ne pourra s'engager que dans une seule division.

Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de division et/ou catégorie n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

3.2.1. Voir règlement standard

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Voir règlement standard.

4.1.2. Une seule épreuve annexe est autorisée avec l'Auto-Cross. Le nombre de voitures admises ne pourra pas dépasser :

- 150 voitures dans un meeting se déroulant sur un jour.
- 312 voitures dans un meeting se déroulant sur deux jours.

4.1.3. Pour les meetings se déroulant sur deux jours, où Auto-Cross et Cross Car participent, le nombre de concurrents qualifiés par catégorie ne pourra pas dépasser :

- 30 en D2 libre
- 30 en D3 libre
- 45 en D2 2 litres
- 45 en D3 2 litres
- 54 en D3 cross car
- 36 en D2 cross car
- 72 en D1 cross car

Le nombre maximum d'engagés par division devra figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

4.1.4. Pour les meetings ne comportant que le Cross Car, le nombre de concurrents qualifiés après les essais sera de :

- Division 1 : 54 qualifiés
- Division 2 : 36 qualifiés
- Division 3 : 54 qualifiés

4.3. TRANSPONDEURS

Dans les meetings du Championnat de France et Coupe de France d'Auto-Cross et Cross car, chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur AMB conforme au règlement de la FFSA. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Des numéros de compétition, conformes aux prescriptions générales, devront être présentés une seule fois de chaque côté de la voiture. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur la voiture. Le concurrent est responsable de la bonne

lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ.

Un numéro de toit, de 18 cm de hauteur sur 4 cm d'épaisseur de trait et dessiné verticalement. Il devra être collé de chaque côté d'un support non translucide de 24 cm x 24 cm placé dans l'axe de la voiture. Le numéro de toit devra être orienté de 30° par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, pour une meilleure lecture des numéros par les chronométreurs. Les concurrents seront avertis par un panneau placé à la sortie du parc des concurrents. Un numéro de capot avant, visible de face, de même dimension que le numéro de toit.

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture. Les lettres seront hautes de 5 cm.

- Pour l'Auto-Cross, les numéros des catégories libres seront noirs sur fond blanc et les catégories 2 litres noirs sur fond jaune. Les numéros de 1 à 10 seront attribués aux 10 premiers de la Coupe de France et aux 10 premiers du Championnat de France de l'année précédente. Un pilote peut refuser son numéro.
- Pour le Cross Car : en division 1, les 10 premiers numéros seront réservés aux 10 pilotes classés à la Coupe de France de l'année précédente. Le numéro de toit sera noir sur plaque blanche pour la division 3, sur plaque jaune pour la division 2 et sur plaque verte (référence Pantone 344 ou RAL 6019) pour la division 1.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve, ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

6.1. PARCOURS

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.2. Voir règlement standard.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Le Directeur de Course pourra décider de faire faire un tour de reconnaissance en fonction des modifications de l'état de la piste. Les pilotes doivent prévoir que un ou deux tours de reconnaissance peuvent être faits. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont la voiture est immobilisée sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur sa voiture. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne, ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course.

7.1. ESSAIS

Voir règlement standard.

7.1.2. Essais chronométrés

Les essais seront chronométrés et obligatoires. Pour être qualifié, un pilote devra au moins effectuer un tour. Les pilotes devront se présenter dans l'ordre déterminé par le tirage au sort effectué par catégorie, excepté pour les pilotes classés dans les 20 premiers du Championnat de France, qui partiront ensemble, répartis en 2 ou 3 séries, dans l'ordre du classement du Championnat. Le tirage sera fait à partir de la liste des concurrents engagés diminuée des forfaits connus. Les voitures partiront dans l'ordre prévu des départs, par groupe de 10 maximum. Les essais seront arrêtés 4 minutes après le premier passage de la première voiture sur la ligne de chronométrage.

En D2 et D3 2 litres, les 45 premiers pilotes des essais seront qualifiés par division.

En D2 et D3 libre, les 30 premiers pilotes des essais seront qualifiés par division.

Dans le cas où, à l'issue des essais, le nombre de qualifiés (initialement supérieur à 30) deviendrait par fait d'abandons inférieur ou égal à 30, il sera possible de réduire à deux le nombre de manches des séries qualificatives.

7.2. BRIEFING

Voir règlement standard.

7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

Les courses se dérouleront sur 5 tours en manches, 7 tours pour les finales A et B.

Pour les épreuves hors Coupe de France de cross-car, la longueur des manches qualificatives sera comprise entre 4,5 km et 8,5 km, avec une tolérance de 10 % sur la distance totale.

7.3.1.1. Grilles de départ

Pour les manches qualificatives et les finales, les grilles seront de type 3.2.3.2. avec la pôle position à la corde. Le pilote ayant la pôle position a le choix de son emplacement sur la première ligne. Le deuxième choisira sa place parmi celles restant disponibles, etc ... La même possibilité de choix est laissée aux pilotes des lignes suivantes, le choix ne pouvant être fait que sur la même ligne. Le choix des pilotes doit être fait dès la mise en pré-grille ou après le tour de reconnaissance si celui-ci existe.

7.3.1.2. Manches qualificatives

▪ Auto-Cross

Le nombre de série par manche qualificative sera en fonction du nombre de pilotes qualifiés, avec dans chaque série, un maximum de 15 pilotes et un minimum de 8. Chaque pilote participera à trois manches qualificatives, chaque manche étant composée de trois séries maximum. Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

▪ Cross Car

Le nombre de séries par manche qualificative sera fonction du nombre de pilotes qualifiés, avec dans chaque série un maximum de 18 pilotes et un minimum de 9. Les séries seront le plus équilibrées possible. Chaque pilote participera à trois manches qualificatives, chaque manche étant composée de trois séries maximum. Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

▪ 1^{ère} manche qualificative

Les pilotes seront répartis dans les séries par panachage des temps des essais. Les grilles de départ de chacune des séries tiendront compte des temps des essais. Sont concernés par le panachage des temps tous les pilotes qualifiés après les essais moins les éventuels abandons déclarés ou les pilotes exclus ou hors course. Un classement général sera établi à l'issue de la première manche qualificative en tenant compte des places obtenues dans chaque série, les ex æquo étant départagés par le temps des essais. Le nombre de séries sera déterminé par le nombre de concurrents qualifiés.

Exemple

TEMPS DES ESSAIS	GRILLE DE DEPART 1 ^{ère} manche qualificative	
1 ^{er} temps	Série 1	1 ^{er} temps
2 ^{ème} temps	Série 2	2 ^{ème} temps
3 ^{ème} temps	Série 3	3 ^{ème} temps
4 ^{ème} temps	Etc	Etc ...
5 ^{ème} temps		
6 ^{ème} temps		

▪ 2^{ème} manche qualificative

Les grilles de la deuxième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la première manche, par panachage, le premier étant en pole position de la série 1, le deuxième en pole position de la série 2, etc (pour l'Auto-Cross), le premier étant en pole position de la série A, le deuxième étant en pole position de la série B, etc (pour le Cross Car). Un classement général de la deuxième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série, les ex æquo étant départagés par le temps des essais.

▪ 3^{ème} manche qualificative

Les grilles de la troisième manche qualificative seront établies en tenant compte du classement général de la deuxième manche, par panachage, le premier étant en pole position de la série A, le deuxième en pole position de la série B, etc. Un classement général de la troisième manche sera établi en tenant compte des places obtenues dans chaque série, les ex æquo étant départagés par le temps des essais.

Dans chaque manche qualificative, les pilotes marquent des points selon la répartition suivante :

AUTO-CROSS		CROSS CAR	
1 ^{er}	15 points	1 ^{er}	18 points
2 ^{ème}	14 points	2 ^{ème}	17 points
3 ^{ème}	13 points	3 ^{ème}	16 points
4 ^{ème}	12 points	4 ^{ème}	15 points
5 ^{ème}	11 points	5 ^{ème}	14 points
6 ^{ème}	10 points	6 ^{ème}	13 points
7 ^{ème}	9 points	7 ^{ème}	12 points
8 ^{ème}	8 points	8 ^{ème}	11 points
9 ^{ème}	7 points	9 ^{ème}	10 points
10 ^{ème}	6 points	10 ^{ème}	9 points
11 ^{ème}	5 points	11 ^{ème}	8 points
12 ^{ème}	4 points	12 ^{ème}	7 points
13 ^{ème}	3 points	13 ^{ème}	6 points
14 ^{ème}	2 points	14 ^{ème}	5 points
15 ^{ème}	1 point	15 ^{ème}	4 points
		16 ^{ème}	3 points
		17 ^{ème}	2 points
		18 ^{ème}	1 point

Les concurrents non partants marquent 0 point. Un classement général sera fait en additionnant les points de chaque manche qualificative. En cas d'ex æquo, il sera tenu compte du classement des essais.

7.3.1.6. Finales

Finales B et A

Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins une manche qualificative.

Par partant, on entend : prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.

En fonction du classement obtenu après les manches qualificatives, les 12 premiers pilotes (en Auto-Cross), les 17 premiers pilotes (en Cross Car) seront qualifiés en finale A et les 15 pilotes suivants (en Auto-Cross), les 20 pilotes suivants (en Cross Car) en finale B. Les trois premiers de la finale B seront qualifiés en finale A en fin de grille. Un pilote absent, que ce soit en finale B ou en finale A, ne sera pas remplacé et sa place restera vacante sur la grille. Il n'y aura pas de finale B s'il y a moins de 20 concurrents qualifiés pour les finales (en Auto-Cross), s'il y a moins de 26 concurrents qualifiés pour les finales (en cross car), et dans ce cas, la finale A se fera avec les 15 meilleurs (en Auto-Cross), les 20 meilleurs (en Cross Car).

L'abandon déclaré d'un concurrent avant les finales entraînera son retrait du classement après les manches qualificatives.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée. Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui le précède et rejoindre le parc à allure réduite. Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc. Pour être classé, un pilote devra participer à une finale. Dans le cas où un pilote serait déclassé ou exclu, un nouveau classement général serait établi sans tenir compte de ce pilote.

Les pilotes seront classés, en fonction du nombre de tours entiers qu'ils auront accomplis et pour ceux qui auront accompli un même nombre de tours, d'après leur ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Les pilotes n'ayant pas passé la ligne d'arrivée seront classés ensuite en fonction du nombre de tours entiers accomplis et départagés comme précédemment.

Un classement général sera établi de la façon suivante :

- **En Auto-Cross**
 - de la 1^{ère} à la 15^{ème} place : en fonction du classement de la finale A.
 - de la 16^{ème} à la 27^{ème} place : en fonction du classement de la finale B.
- **En Cross Car :**
 - de la 1^{ère} à la 20^{ème} place : en fonction du classement de la finale A.
 - de la 21^{ème} à la 37^{ème} place : en fonction du classement de la finale B.

Seuls les concurrents ayant participé aux finales A et/ou B seront classés et marqueront des points aux différents Championnat, Coupe, Trophée et Challenge.

Dans le cas où le nombre de qualifiés pour les Finales serait inférieur à 20, les pilotes classés de la 16^{ème} place à la 19^{ème} place à l'issue des manches devront rejoindre le parc fermé par leurs propres moyens et seront classés de la 16^{ème} place à la 19^{ème} place.

Est considéré comme ayant participé à une finale, tout concurrent s'étant présenté sans aide extérieure sur la grille de départ.

Un classement officiel provisoire sera établi à l'issue des finales B et A. A l'issue du délai de réclamation, il sera établi un classement définitif. Un pilote ayant marqué des points aux essais chronométrés mais n'ayant pas effectué de manches qualificatives ne pourra être classé.

7.3.4.2. Dans chaque épreuve de la Coupe de France et **Trophées de France** de Cross Car, un tirage au sort pour une **ou plusieurs** voitures sera systématiquement effectué parmi les 10 premiers de **chaque division** afin de procéder à des contrôles de stade 3 à 5, **selon les directives qui pourront être données par la FFSA.**

7.4. ARRET DE COURSE
Voir règlement standard.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS
Voir règlement standard.

7.6. PARC FERME
Voir règlement standard.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir règlement standard.

Auto-Cross : les résultats des épreuves d'Auto-Cross hors Championnat ou Coupe de France seront traités par le service des classements de la FFSA.

Ce classement général permettra d'établir une liste de pilotes susceptibles d'être sélectionnés pour participer au Championnat ou Coupe de France d'Auto-Cross de l'année suivante.

ARTICLE 10. PRIX

La cérémonie de remise des récompenses sera organisée à l'issue des finales A, en regroupant l'ensemble des divisions.

L'heure et le lieu devront figurer au règlement particulier de l'épreuve.

Pour les épreuves ne comptant ni pour le Championnat de France d'Auto-Cross, ni pour les Coupes de France d'Auto-Cross et de Cross car, les prix sont libres.

CAHIER DES CHARGES CHAMPIONNAT & COUPE DE FRANCE D'AUTO-CROSS

ARTICLE 1. REGLEMENTATION MEDICALE

- 2 médecins, dont un médecin spécialisé en médecine d'urgence.
- 2 ambulances médicalisées dont au moins une en permanence pendant toute la durée de l'épreuve.
- Un 4x4 pour les interventions rapides sur le circuit. Il sera équipé du matériel médical et matériel de secours et sera à la disposition du Directeur de Course. Il sera équipé d'une radio lui permettant de joindre les différents services.
- Un service de secouristes doit être prévu dans les enceintes réservées au public.

ARTICLE 2. DEPANNAGE

Le service de dépannage doit être efficace et les dépannages doivent se faire sans perte de temps. Il y aura au moins deux 4x4 (ou tracteurs) avec un câble et deux dépanneuses capables de soulever une voiture.

ARTICLE 3. SIGNALISATION

Un système de liaisons radio (TW) portable et efficace (avec casques antibruit) est obligatoire (éviter les CB).

Le Directeur de Course devra pouvoir contacter par radio :

- Les chefs de poste de commissaires,
- Le responsable de la sécurité et du service d'ordre,
- Le responsable de l'entretien de la piste,
- Le responsable des dépanneurs,
- Le responsable de la pré-grille,
- Le responsable des commissaires techniques.

ARTICLE 4. FEUX DE DEPART

Les feux de départ sont obligatoires. Un système de détection individuelle des faux départs est vivement recommandé (voir règlement général).

ARTICLE 5. CIRCUITS

Les circuits ont une longueur recommandée de 1 000 mètres (800 mètres pour le cross-car). La zone de départ doit être située en dehors du tracé. Il est obligatoire que la piste soit traitée efficacement contre la poussière.

Une présentation soignée de la piste et de ses abords est indispensable. L'organisateur devra prévoir :

- Un PC course à la disposition du Directeur de Course, avec vue sur la piste et la zone de départ (à l'extérieur du tracé).
- Une salle de réunion du Collège des Commissaires Sportifs, isolée du bruit et dont l'accès est réservé uniquement aux membres du Collège.
- Une salle de presse avec un responsable en permanence, capable de donner des renseignements, de délivrer les accréditations piste, de faire des dossiers avec les résultats. Cette salle sera équipée d'une ligne téléphonique et de moyens de reproduction différents de ceux de l'organisation.
- Un secrétariat à proximité de la Direction de Course et du chronométrage, qui doit être équipé d'un téléphone et d'un fax dont les numéros figurent dans le règlement particulier de l'épreuve, de moyens de reproduction efficaces, d'une machine à écrire ou ordinateur avec sa secrétaire et du personnel nécessaire au bon fonctionnement du secrétariat, pour l'affichage et la diffusion des résultats.
- Un décorum avec drapeaux et/ou banderoles de la FFSA.

ARTICLE 6. REGLEMENT PARTICULIER ET DOCUMENTS DIVERS

Le règlement particulier devra parvenir à la FFSA trois mois avant la date de l'épreuve, et le règlement définitif au moins 45 jours avant l'épreuve à la FFSA et à l'observateur. Le logo FFSA du Championnat de France doit obligatoirement figurer sur tous les documents, y compris affiches et programmes. L'observateur devra recevoir dans le même délai, tous les documents nécessaires à son déplacement, son hébergement et à sa mission. Le règlement particulier de l'épreuve devra être envoyé aux officiels au moins 3 semaines avant la date de l'épreuve.

ARTICLE 7. LISTE DES ENGAGES

La liste des engagés doit être envoyée par fax au plus tard le mercredi précédant l'épreuve, à la FFSA et à l'observateur.

ARTICLE 8. TRANSMISSION DES RESULTATS

Les résultats doivent être envoyés par fax, à Patrick SOFT, au plus tard le lendemain de l'épreuve et par courrier dans les 48 heures.

ARTICLE 9. CANDIDATURES – OBSERVATIONS

Une épreuve candidate doit respecter le déroulement d'une épreuve du Championnat de France et respecter le cahier des charges. L'observateur et le délégué technique désignés par la FFSA doivent être accueillis par l'organisateur, au maximum du vendredi soir avant le dîner jusqu'au lundi matin (hébergement et repas).

ARTICLE 10. EQUIPES DE FRANCE

Dans le cas où la FFSA déciderait d'engager des équipes de France dans les coupes internationales européennes en D2 et en D3, la Commission des Circuits Tout-Terrain, en collaboration avec le groupe de travail concerné, désignera les pilotes qui y participeront en prenant les pilotes ayant le plus de chance d'obtenir un résultat d'équipe en considérant les critères suivants :

- Le classement au Championnat ou à la Coupe de France,
- Le classement dans le Championnat d'Europe,
- Le classement à l'épreuve française du Championnat d'Europe,
- Les pilotes ayant le plus de chance d'obtenir le meilleur résultat d'équipe possible.

ARTICLE 11. EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE

Si une épreuve du Championnat de France ou de la Coupe de France comptait également pour le Championnat d'Europe, et dans le cas où la réglementation technique française serait identique à celle de la FIA, le Championnat de France se déroulerait sur les mêmes épreuves que le Championnat d'Europe. Les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFSA seraient classés pour le Championnat de France, en fonction du classement réalisé sans les pilotes possesseurs d'une licence étrangère. Si les règlements étaient différents pour le Championnat de France et le Championnat d'Europe, l'organisateur devrait prévoir des courses séparées, mais un pilote pourrait s'engager dans les deux Championnats. L'organisateur devrait alors prévoir un programme prioritaire et si possible continu pour le Championnat d'Europe (exemple : Championnat de France le samedi et Championnat d'Europe le dimanche).

CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE D'AUTO-CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2. HORAIRES

Voir règlement standard.

Une épreuve comptant pour le Championnat de France et/ou la Coupe de France peut prévoir un programme annexe.

Une seule épreuve annexe est autorisée en plus de l'Auto-Cross, mais ce programme ne doit pas empêcher le bon déroulement des épreuves du Championnat de France ou de la Coupe de France.

- L'horaire publié doit reprendre le programme de l'ensemble des épreuves. Il doit tenir compte, pour chaque catégorie, d'un délai de 1 heure 30 entre la fin des vérifications et le début des essais, ce qui implique une convocation individuelle des concurrents dans des tranches horaires différentes pour chaque discipline et chaque catégorie et/ou division.
- L'assistance par ordinateur pour le chronométrage et la gestion des courses est obligatoire.
- Il ne sera pas autorisé de regrouper des catégories différentes.

Le Championnat de France d'Auto-Cross 2006 se disputera sur 11 épreuves.

La Coupe de France d'Auto-Cross 2006 se disputera sur 12 épreuves.

Seules comptent pour le Championnat et la Coupe les épreuves figurant à ce calendrier, et dont les résultats auront été agréés par la FFSA.

11-12 mars	Bellegarde (Coupe de France uniquement)	Asa Gard Cévennes
25-26 mars	Mauron	Asa Autocross de l'Ouest
30 avril-1 ^{er} mai	Saint Junien	Asa Terre de Saint Junien
13-14 mai	Saint Vincent des Landes	Asa Autocross de l'Ouest
03-04 juin	Saint Igny de Vers	Asa Cam Cross
17-18 juin	Pure	Asa des Ardennes
01-02 juillet	Badefols d'Ans	Asa des 4 Couleurs
15-16 juillet	La Frenaye	Asa Normandie
29-30 juillet	Saint Georges de Montaigu	Asa Vendée Océan
19-20 août	Is sur Tille	Aas Terre Issoise
09-10 septembre	Faleyras	Asa Circuit de Faleyras Gironde
23-24 septembre	Bourges	Asa du Centre

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2. VOITURES ADMISES

Seront admises les voitures de catégorie libre, à savoir :

- Division 2 libre pour le Championnat de France d'Auto-Cross
- Division 3 libre pour le Championnat de France d'Auto-Cross
- Division 2 2 litres pour la Coupe de France 2 litres
- Division 3 2 litres pour la Coupe de France 2 litres

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Une attribution de points sera faite à chaque épreuve, en fonction du classement général :

1 ^{er}	40 points	10 ^{ème}	18 points	19 ^{ème}	9 points
2 ^{ème}	36 points	11 ^{ème}	17 points	20 ^{ème}	8 points
3 ^{ème}	32 points	12 ^{ème}	16 points	21 ^{ème}	7 points
4 ^{ème}	28 points	13 ^{ème}	15 points	22 ^{ème}	6 points
5 ^{ème}	24 points	14 ^{ème}	14 points	23 ^{ème}	5 points
6 ^{ème}	22 points	15 ^{ème}	13 points	24 ^{ème}	4 points
7 ^{ème}	21 points	16 ^{ème}	12 points	25 ^{ème}	3 points
8 ^{ème}	20 points	17 ^{ème}	11 points	26 ^{ème}	2 points
9 ^{ème}	19 points	18 ^{ème}	10 points	27 ^{ème}	1 point

A ces points viendront s'ajouter les points obtenus par les 5 premiers des essais. Ces points ne devront en aucun cas être pris en considération, lors de décompte en fin de saison. Ils resteront acquis à chaque pilote.

1 ^{er}	5 points	4 ^{ème}	2 points
2 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	1 point
3 ^{ème}	3 points		

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Le classement final sera établi en application de l'article III paragraphe A « Généralités » des Prescriptions Générales.
- Un concurrent ne peut pas cumuler les points acquis dans deux disciplines, divisions ou catégories.
- Dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu pour un motif sérieux : voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. PRIX

Les prix pour le Championnat et pour la Coupe de France seront au minimum les suivants :

	D2/D3 2 litres	D2/D3 libre
1 ^{er}	275 €	580 €
2 ^{ème}	225 €	490 €
3 ^{ème}	155 €	410 €
4 ^{ème}	140 €	335 €
5 ^{ème}	125 €	215 €
6 ^{ème}	110 €	155 €
7 ^{ème}	95 €	95 €
8 ^{ème}	80 €	80 €
9 ^{ème}	60 €	60 €
10 ^{ème}	45 €	45 €
11 ^{ème}	30 €	30 €
12 ^{ème}	15 €	15 €

Si l'organisateur décide de récompenser les performances réalisées au cours des essais chronométrés, la répartition sera prévue dans le règlement particulier et le montant de ces prix viendra en supplément.

REGLEMENT TECHNIQUE AUTOCROSS

ARTICLE 1. DEFINITION

Les voitures admises en Auto-Cross seront celles des divisions 2 et 3 conformes au règlement technique ci-après ou totalement conformes à l'Annexe "J" 2003 Article 279. (Divisions FIA 1 et 3).

1.1. DIVISIONS

1.1.1. Division 2

Sont éligibles en division 2 :

- Les voitures issues des groupes N, A, B, les voitures d'homologation caduque et conformes à l'Annexe "J". Les modifications énumérées aux articles ci-après sont autorisées. Les voitures doivent être des modèles fermés à toit rigide et non décapotable.
- Les voitures de type T3F conformes au règlement technique T3F «Rallycross».
- Les voitures 2 litres 2 roues motrices construites suivant le règlement technique T3F Rallycross
- Jantes diamètre 16" max. et pneus T3F auto-cross en conformité avec le point J du présent règlement.

1.1.2. Division 3

Les voitures de division 3 ne peuvent être que des monoplaces "spéciales Auto-Cross".

Les moteurs jumelés sont interdits.

Voitures à 4 roues construits et conçus spécialement pour pratiquer l'auto-cross. Les voitures doivent être à 2 ou à 4 roues motrices. Elles doivent répondre aux Articles ci-dessous.

1.2. CATEGORIES

Dans chaque division, les concurrents seront répartis dans les catégories suivantes :

1.2.1. Catégorie 2 litres

Voitures à 2 roues motrices, de cylindrée maximum 2 000 cc, à alimentation atmosphérique.

1.2.2. Catégorie libre :

Voitures n'entrant pas dans la catégorie 2 litres.

ARTICLE 2 PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE DIVISIONS 2 ET 3

Les prescriptions suivantes s'appliquent à toutes les voitures en plus des prescriptions de l'Annexe "J".

2.1. CAGE DE SECURITE

Obligatoire comme définie à l'Article 253-8 de l'Annexe J avec jambes arrière et entretoise diagonale au minimum. En D2 : l'armature de sécurité sera complétée par deux entretoises longitudinales de portes.

2.1.1. Cas particuliers

Les voitures d'auto-cross de divisions 2 et 3 dont le passeport technique 3 volets FFSA aura été établi avant le 31/12/93 ne sont pas concernées par le changement de diamètre de l'arceau principal qui pourra rester : $\varnothing > ou = à 38 \text{ mm}$ - épaisseur 2,5 mm ou $\varnothing > ou = à 40 \text{ mm}$ - épaisseur 2,0 mm.

2.2. HARNAIS DE SECURITE

Il est obligatoire de monter un harnais de sécurité, avec 4 points minimum, conforme aux spécifications de l'Article 253-6 de l'Annexe "J" (*normes Fia 8853/98 et 8854/98*). Les deux sangles d'épaules devront avoir chacune un point d'ancrage séparé.

2.3. SIEGE DU PILOTE

Il sera solidement fixé. S'il est monté sur rails, ou s'il a un dossier réglable, il sera également fixé de manière à être absolument immobile et rigide. Le siège comprendra un repose-tête. Les dimensions du repose-tête seront telles que la tête du pilote ne puisse être emprisonnée entre l'arceau et le repose-tête. Les sièges des passagers pourront être enlevés (D2). Un siège homologué FIA est recommandé. Si le siège qui équipe la voiture doit être percé après sa fabrication pour respecter les angles obligatoires de tirage des sangles du harnais, la coque de ce siège devra être renforcée localement et la garniture devra protéger les sangles de toutes agressions.

2.4. ACCELERATEUR

Il y aura un dispositif sûr pour fermer l'accélérateur en cas de non fonctionnement de son accouplement, au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque guillotine ou axe de papillon. Il n'est permis qu'un lien mécanique entre la pédale d'accélérateur et le (les) papillon(s) ou guillotine(s) de gaz.

2.5. FREINS ET FREIN DE PARKING

Les freins sont libres mais il doit y avoir un double circuit commandé par la même pédale de la façon suivante : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque des canalisations ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer de s'exercer au moins sur deux roues. Les freins en carbone sont interdits (pour les garnitures et les disques).

Le frein de parking est obligatoire et il doit être efficace et agir simultanément sur les deux roues avant ou les deux roues arrière.

2.6. ANNEAUX DE REMORQUAGE

Chaque voiture doit être équipée à l'avant et à l'arrière d'un anneau de prise en remorque peint de couleur vive (jaune, rouge ou orange). Ces anneaux ne doivent pas faire saillie par rapport au périmètre de la carrosserie vue de dessus. Ils doivent être montés de telle manière qu'ils puissent être trouvés facilement par les secours d'urgence.

2.7. DIRECTION

Le mécanisme est libre et seule une liaison mécanique directe entre le volant et les roues avant directrices est autorisée.

La colonne de direction doit comporter un dispositif de rétraction en cas de choc provenant d'un véhicule de série.

2.8. PARE-BRISE ET VITRES

Le pare-brise devra être en verre feuilleté ou en poly-carbonate de 5 mm minimum. Les vitres devront être en verre de sécurité ou en plastique. Si elles sont en plastique, l'épaisseur de celles-ci ne sera pas inférieure à 5 mm. Les voitures dont le pare-brise en verre feuilleté comporte des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser davantage pendant l'épreuve, ne seront pas acceptables.

2.9. ÉCHAPPEMENT

Il doit être conforme à l'Annexe J mais pour la D3, la hauteur ne devra pas dépasser 65 cm du sol. Les sorties d'échappement dirigées vers le sol sont interdites et ne doivent pas dépasser le périmètre de la voiture. Les tunnels utilisés pour le passage de l'échappement doivent rester ouverts vers l'extérieur sous la voiture sur au moins les deux tiers de la longueur. En cas d'utilisation de suralimentation, la sortie des gaz d'échappement de la "waste-gate" devra se faire dans le conduit de l'échappement de la voiture.

2.10. ROUES ET PNEUS

La roue complète (flasque + jante + pneu gonflé) devra à tout moment entrer dans un gabarit en "U" dont les branches seront distantes de 250 mm, la mesure étant effectuée sur une partie non chargée du pneu.

Les roues jumelées, les roues munies de chaînes et les roues de secours sont interdites.

Les pneumatiques à clous sont interdits. Les pneumatiques à crampons ou à tétines ne sont pas autorisés sauf par décision du Collège des Commissaires Sportifs lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables et compromettent le bon déroulement de la course.

Si des roues d'un matériau autre que l'acier sont utilisées, le concurrent devra prouver par des documents que ces roues ont été fournies pour une voiture de série comme équipement original ou comme extension ou équipement de remplacement. Les fabrications artisanales sont interdites.

Par mesure de sécurité et en conformité avec les mesures prises par la FIA, les pneus slicks sont interdits.

A compter du 01/01/06, les moyeux de roues devront comporter un centrage de roues par un épaulement, selon le principe utilisé sur les voitures de série.

NE SONT PAS CONSIDÉRÉS COMME PNEUMATIQUES À CRAMPONS OU À TÉTINES, les pneumatiques répondant aux caractéristiques suivantes :

- aucun intervalle entre deux pavés mesurés perpendiculairement ou parallèlement à la bande de roulement ne doit dépasser 15 mm. En cas d'usure ou d'arrachement des angles, la mesure sera faite à la base du pavé. Dans le cas de pavés circulaires ou ovales, la mesure est prise à la tangente des pavés.
- la profondeur des sculptures ne doit pas dépasser 15 mm. Ces mesures ne s'appliquent pas sur une largeur de 30 mm en bordure et de chaque côté de la bande de roulement mais les pavés ne doivent pas dépasser l'aplomb des flancs du pneumatique.

2.11. BAVETTES

Des bavettes sont obligatoires en arrière des roues motrices. Elles seront soit rigides, soit d'une épaisseur d'au moins 8 mm fixées le plus en arrière possible, au plus à 8 cm du sol et couvrir toute la largeur des roues motrices.

2.12. RETROVISEURS

Deux rétroviseurs sont obligatoires : un à droite et un à gauche.

Ils devront posséder une surface réfléchissante d'au moins 90 cm² et être conformes à la législation routière.

2.13. RESERVOIRS DE CARBURANT, D'HUILE ET D'EAU DE REFROIDISSEMENT

Ils seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture du réservoir, le liquide ne puisse y pénétrer. Ceci s'applique également au réservoir de carburant par rapport au compartiment moteur et au système d'échappement. Le bouchon de remplissage du réservoir d'essence doit être étanche et ne pas être en saillie par rapport à la carrosserie.

Le réservoir de carburant devra avoir une contenance de 12 litres maximum. Il pourra être de construction artisanale ou d'un type homologué par la FIA (FT3 est fortement recommandé). S'il est de construction artisanale, il devra être métallique, muni d'une fermeture étanche, avec mise à l'air libre par un pointeau anti-retour ou par un tube d'une longueur égale à la hauteur du réservoir sortant sous la voiture. Il devra être installé dans un endroit parfaitement protégé des chocs et fixé solidement. Il sera placé à plus de 30 cm du moteur, de l'échappement et de la coque dans le sens latéral et longitudinal de l'extérieur de l'habitacle

Tous les autres réservoirs doivent également être en dehors de l'habitacle sauf éventuellement le réservoir d'eau du lave-glace.

2.14. RADIATEUR D'EAU

Son emplacement est libre à condition qu'il n'empiète pas sur l'habitacle.

2.15. INJECTION D'EAU - TEMPERATURE DU CARBURANT

L'injection d'eau même homologuée n'est pas autorisée.

L'arrosage de l'intercooler est autorisé s'il n'y a pas de liquide évacué sur le sol.

Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température de plus de 10° centigrades au-dessous de la température ambiante est interdit.

2.16. SYSTEMES D'EXTINCTION

Les systèmes installés sont recommandés. Ils devront être réalisés conformément à l'Article 253- 7.3 de l'Annexe "J".

2.17. BATTERIE

La batterie devra être protégée et solidement arrimée par des matériaux non conducteurs. Si elle se trouve dans l'habitacle, elle sera recouverte d'une protection étanche et isolante. Tout apport d'énergie extérieur pour mettre en route le moteur de la voiture est interdit à tout moment de l'épreuve.

2.18. BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses est libre. Les boîtes de vitesses semi-automatiques ou automatiques à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdites. Les différentiels à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique pouvant être réglés par le pilote en roulant sont interdits. La marche arrière mécanique est obligatoire et le nombre de vitesses en marche avant est au maximum de 6.

2.19. FEUILLES DE MAGNESIUM

L'utilisation de feuilles de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm est interdite.

2.20. TELEMETRIE ET COMMUNICATIONS RADIO

L'usage de la télémétrie et les communications radio stand/voiture sont interdits.

2.21. Anti-patinage

Sont interdits :

- Tout système ou dispositif capable d'empêcher les roues motrices de patiner lorsque le moteur est en marche ou de corriger tout fonctionnement moteur.
- Tout système ou dispositif avertissant le pilote que les roues se mettent à patiner ou dépassent un seuil de patinage.
- Toute commande pouvant avoir un effet sur le contrôle du patinage.
- ABS et autre système similaire.
- Tout différentiel inter-ponts libre ou à glissement limité.
- Tout différentiel sous contrôle électronique, électrique, hydraulique, pneumatique, en boucle fermée ou non.
- Seuls sont autorisés les différentiels avant, arrière avec autobloquants à systèmes mécaniques, sans qu'il soit possible au pilote d'intervenir sur ceux-ci de l'intérieur de l'habitacle.
- Tout système de transmission et leurs commandes automatiques ou semi-automatiques : embrayage, boîte de vitesses, ponts, etc.
- Seules sont autorisées les boîtes de vitesses conventionnelles mécaniques à engrenages.

ARTICLE 3. MODIFICATIONS PERMISES ET PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISIONS 2, EN PLUS DES PRESCRIPTIONS DE L'ARTICLE 2 CI-DESSUS

3.1. POIDS MINIMUM

Les voitures devront peser au moins les poids suivants en fonction de leur cylindrée :

• < 1 000 cm ³	580 kg
• < 1 300 cm ³	675 kg
• < 1 600 cm ³	750 kg
• < 2 000 cm ³	820 kg
• < 2 500 cm ³	890 kg
• < 3 000 cm ³	960 kg
• < 3 500 cm ³	1 030 kg
• < 4 000 cm ³	1 100 kg
• < 4 500 cm ³	1 170 kg
• < 5 000 cm ³	1 235 kg
• < 5 500 cm ³	1 300 kg
• > 5 500 cm ³	1 370 kg

3.2. CARROSSERIE - CHASSIS

3.2.1. Carrosserie

La carrosserie d'origine doit être conservée, sauf pour ce qui concerne les ailes et les dispositifs aérodynamiques admis. Les joncs et baguettes doivent être enlevés. Les essuie-glaces sont libres, mais il doit en exister au moins un en état de fonctionner.

3.2.2. Coque - Châssis

La coque et le châssis de série doivent être conservés, mais la structure de base d'origine peut être allégée par retrait de matière ou renforcée. Toutefois, il est interdit de renforcer une structure qui a été préalablement allégée ou vice versa.

3.2.3. Portes, capots moteur et coffre

À l'exception de la porte du conducteur, le matériau est libre, à condition que la forme extérieure d'origine soit conservée. Les charnières des portes et leurs commandes extérieures sont libres. Les serrures peuvent être remplacées, mais les nouvelles doivent être efficaces. La portière d'origine du pilote doit être conservée mais la garniture peut être remplacée par un matériau rigide. Il est autorisé de condamner les portes arrière par soudure.

Les fixations des capots, moteur et coffre **seront de type métallique à goupille**, leurs charnières sont libres, mais les capots doivent être fixés chacun par quatre points et l'ouverture de l'extérieur devra être possible. Les dispositifs de fermeture d'origine devront être enlevés. Il sera permis de pratiquer des ouvertures d'aération dans le capot moteur, pour autant qu'elles ne permettent pas de voir les éléments mécaniques. En toutes circonstances, les capots devront être interchangeables avec les capots d'origine homologués.

3.2.4. Ouvertures de ventilation de l'habitacle

Des ouvertures pourront être pratiquées dans la carrosserie pour la ventilation de l'habitacle, à condition :

- qu'elles soient placées en avant du bord arrière du toit au-dessus de la lunette arrière et/ou dans une zone comprise entre la vitre latérale arrière et la lunette arrière.
- qu'elles ne forment pas saillie en dehors de la ligne d'origine de la carrosserie vue de devant.

3.2.5. Dispositifs aérodynamiques

Vus du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture. Ceux qui ne sont pas homologués en série doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture.

3.2.5.1. À l'avant

Ils ne pourront dépasser plus de 10% l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 20 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine. Ils seront obligatoirement installés en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues et pourront s'inscrire entre la partie suspendue la plus basse et le sol.

3.2.5.2. À l'arrière

Ils ne pourront dépasser de plus de 20% l'empattement de la voiture (mesure effectuée à partir de la limite hors-tout de la carrosserie) et ne pourront en aucun cas dépasser de plus de 40 cm la limite hors-tout de la carrosserie d'origine.

3.2.6. Ailes

La définition d'ailes est celle de l'Article 251 - 2.5.7 de l'Annexe "J". Le matériau et la forme des ailes sont libres. Toutefois, la forme de l'ouverture du passage de roue doit être maintenue, mais ceci n'implique pas que ses dimensions d'origine soient maintenues. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de la circonférence et au moins toute la largeur du pneumatique.

Des ouvertures de refroidissement pourront être pratiquées dans les ailes. Toutefois, au cas où elles le seraient en arrière des roues arrière, des persiennes devront empêcher de voir le pneumatique de l'arrière selon un plan horizontal. Il est permis d'installer dans les ailes des éléments mécaniques mais ceci ne doit en aucun cas être prétexte au renforcement des ailes.

3.2.7. Feux

Ils pourront être enlevés à condition que les orifices dans la carrosserie soient couverts et que les prescriptions de l'Article 3f soient respectées. Les caches doivent être conformes à la silhouette générale d'origine. Un trou d'une surface de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement de phare pour le refroidissement.

3.2.8. Moteur

Le moteur est libre, mais le bloc moteur doit provenir d'un moteur de la même marque déposée d'origine que la carrosserie d'origine de la voiture et doit comporter le même nombre de cylindres que le moteur d'origine homologué pour cette voiture. Le moteur doit être situé dans le compartiment du moteur d'origine. Des moteurs jumelés ne sont pas admis, à moins d'être homologués sous cette forme.

L'emploi de carbone ou de matériaux composites est limité à l'embrayage et aux protections ou conduits non structuraux.

3.2.9. Intérieur

Les tapis de sol pourront être retirés de l'habitacle.

La garniture intérieure est libre.

Le tableau de bord ne doit pas comporter d'angles qui fassent saillie. Le siège complet doit être entièrement situé d'un côté ou de l'autre du plan vertical passant par l'axe de la voiture.

Les cloisons séparant l'habitacle du compartiment moteur et du coffre doivent conserver leurs emplacements et formes. Le matériau devra être celui d'origine ou plus résistant. L'installation d'éléments sera toutefois permise contre ou au travers de l'une de ces cloisons, à condition de ne pas empiéter de plus de 20 cm (mesurés horizontalement par rapport à la cloison d'origine) sur l'habitacle. Cette possibilité ne s'applique toutefois pas aux bloc moteur, carter, vilebrequin ou culasse.

D'autre part, il sera autorisé de modifier le plancher à la condition que celui-ci ne dépasse pas la hauteur des seuils de porte. Dans ce cas, le plancher d'origine pourra être enlevé.

Il est également permis de procéder aux modifications nécessaires en vue d'installer une nouvelle transmission.

3.2.10. Suspension

Les voitures doivent être équipées d'une suspension.

L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué uniquement de boulons passant dans des manchons ou des montures flexibles, mais il peut être d'un type fluide.

Le mouvement des roues doit entraîner un débattement de suspension supérieur à la flexibilité des attaches.

L'utilisation de la suspension active est interdite.

Le chromage des bras de suspension en acier est interdit.

Tous les bras de suspension seront faits d'un matériau métallique homogène.

Les systèmes de suspension de type hydropneumatique sont autorisés à condition qu'ils soient dépourvus de contrôle actif.

3.2.11. Transmission

Libre. La transformation en 4 roues motrices est permise.

3.2.12. Éléments mécaniques

Aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie d'origine de la voiture, sauf à l'intérieur des ailes.

3.2.13. Pare-chocs

Les pare-chocs ainsi que leurs supports ne doivent être ni enlevés, ni renforcés.

3.2.14. Radiateur d'eau

Libre, ainsi que sa capacité. Le montage de ventilateurs de refroidissement supplémentaires est autorisé. Un écran de radiateur peut être monté à condition qu'il n'entraîne pas un renforcement de la caisse.

Les canalisations d'eau de refroidissement peuvent passer dans l'habitacle aux conditions suivantes :

- être entièrement métalliques sans aucun raccords ou jonction
- être protégées par un isolant thermique ou par un tunnel sur toute leur longueur
- être fixées sur le plancher.

3.2.15. Réservoir de carburant

Le réservoir d'origine pourra être conservé à son emplacement d'origine, ou être situé dans la partie habituellement réservée aux bagages.

3.2.16. Colonne de direction

Les dispositifs antivol doivent être enlevés.

ARTICLE 4. PRESCRIPTIONS POUR LES VOITURES DE LA DIVISION 3 (MONOPLACES D'AUTO CROSS)

En plus des prescriptions de l'Article 2, les voitures devront être conformes au règlement ci-dessous.

4.1. CONCEPTION GENERALE

La voiture sera de type monoplace, à moteur arrière, à quatre roues dont deux sont directrices à l'avant et deux au moins sont motrices. Le siège, le volant et les pédales doivent être disposés de façon sensiblement symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture. Le châssis doit être uniquement métallique. Il doit être multitubulaire ou semi-tubulaire à caissons en métal plié et partie tubulaire permettant d'y implanter tous les éléments mécaniques, la carrosserie et les commandes nécessaires au contrôle de la voiture. Le châssis supportera ou comprendra une armature de sécurité. L'emplacement maximum est de 280 cm. Le châssis sera tel que lorsque les pédales sont enfoncées au maximum, elles ne se trouvent pas en avant de l'axe des roues avant. Un arceau arrière de protection du moteur est obligatoire. La partie arrière de cet arceau doit envelopper la totalité du moteur y compris l'échappement et sa sortie. Cet arceau doit être étagé en son centre. Ce dispositif peut être logé sous la voiture ou être relié à l'arceau principal de la voiture. L'épaisseur minimum des tubes utilisés doit être de 1,5 mm. L'arceau de protection du moteur peut être en plusieurs pièces démontables. Dans ce cas les tubes le constituant devront être manchonnés et leur assemblage assuré de part et d'autre du manchon par deux boulons positionnés perpendiculairement l'un par rapport à l'autre et distants de 30 mm minimum. Le diamètre des boulons à utiliser ne peut être inférieur à 6 mm.

4.2. Structure anti-tonneau

La structure anti-tonneau doit être incorporée ou fixée au châssis en des points particulièrement résistants, comme les jonctions de tubes ou les renforts d'angles de caisson. Elle doit être constituée (voir dessin 279-2 de l'Annexe "J") :

- d'un arceau avant immédiatement devant le volant,
- d'un arceau principal arrière placé derrière le siège du pilote. Cet arceau doit avoir une hauteur suffisante pour qu'une droite tirée de son sommet à celui de l'arceau avant passe au moins 5 cm au-dessus du casque du pilote lorsque celui-ci est assis normalement dans la voiture avec son casque mis et ses harnais de sécurité attachés (voir aussi Art. 5.6 pour la hauteur et dessin 279-3),
- de deux entretoises longitudinales joignant de part et d'autre le haut des deux arceaux,
- d'une entretoise diagonale,
- d'une entretoise longitudinale de chaque côté de l'habitacle située entre 25 et 60 cm au-dessus du plancher, reliant les montants de l'arceau avant et de l'arceau arrière,
- de deux jambes de force longitudinales arrière placées de part et d'autre du haut de l'arceau principal.

Les spécifications, la conception, la réalisation et les matériaux utilisés devront être conformes aux Articles 253-8.1 à 253 - 8.3 de l'Annexe "J".

Les parties situées dans le voisinage du pilote doivent comporter des garnitures de protection (voir Art. 253-8.2.6).

4.3. MOTEUR

4.3.1. Type moteur

Le moteur doit être à quatre temps. Il doit être unique sauf en ce qui concerne la classe 1 600 cm³ (voir Art. ci-dessous). Cylindrée maximale de 3 500 cm³.

Les moteurs Diesel, 2 temps, rotatifs, à turbine sont interdits.

En cas de suralimentations, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

4.3.2. Bloc moteur

Le bloc moteur doit provenir d'une voiture homologuée dans le respect de l'Article ci-dessus.

Uniquement dans le cas de la classe 1 600 cm³, deux moteurs sont autorisés, même s'ils ne sont pas issus d'une voiture et sous réserve que la transmission soit unique (une seule prise de force à partir de l'embrayage) et commune aux deux moteurs.

Le bloc doit toujours être reconnaissable et peut être modifié comme suit à partir de la pièce coulée d'origine :

- L'alésage et la course sont libres, mais la section normale de chaque cylindre doit être circulaire et le mouvement du piston rectiligne,
- il est permis de chemiser ou de rechemiser les cylindres,
- il est permis d'enlever du matériau du bloc moteur et d'ajouter des pièces.

4.3.3. Culasse

- La culasse est libre.

- Le nombre de soupapes par cylindre est limité à quatre maximum.

4.3.4. Autres pièces du moteur

- Les pièces du moteur autres que le bloc sont libres.

- Le nombre de paliers de vilebrequin ne doit pas être modifié.

4.4. PROTECTION LATÉRALE

Elle sera constituée de structures en tube d'acier conformes aux prescriptions de l'Article 253 - 8.3 de l'Annexe "J", (dimensions minimales Ø : 30 mm, épaisseur 2 mm) fixées à la structure principale de la voiture, et sera présente sur les deux côtés. Il est recommandé d'ajouter sur celles-ci des panneaux en nid d'abeilles d'épaisseur d'au moins 15 mm. La partie la plus extérieure sera située au niveau du centre des moyeux des roues, sur une longueur d'au moins 60% de l'empattement. Ces structures s'étendront de chaque côté, vers l'extérieur, au moins jusqu'aux plans verticaux passant par les milieux de la partie la plus en avant des pneus arrière et par les milieux de la partie la plus en arrière des pneus avant, mais pas au-delà des plans verticaux passant par l'extérieur de la partie la plus en avant des pneus arrière et par l'extérieur de la partie la plus en arrière des pneus avant. L'espace entre cette structure et la carrosserie doit être couvert afin d'empêcher qu'une roue puisse y pénétrer (dessin 279-4). Les roues peuvent être couvertes ou non.

4.5. CARROSSERIE

Elle doit être d'un fini irréprochable, sans caractère provisoire. Elle ne doit pas présenter d'angles vifs, de parties tranchantes ou pointues, les angles devant être arrondis avec un rayon ne pouvant être inférieur à 15 mm. Toute voiture doit être équipée à l'avant et latéralement d'une carrosserie dure et opaque fournissant une protection contre les projections de pierres. A l'avant, elle devra s'élever au minimum jusqu'au centre du volant, sans que sa hauteur puisse être de moins de 42 cm par rapport au plan de fixation du siège du conducteur.

Tous les éléments mécaniques nécessaires à la propulsion (moteur, transmission) doivent être couverts par la carrosserie ou par les ailes.

Vues du dessus, toutes les parties du moteur et de la boîte de vitesses doivent être recouvertes d'une carrosserie solide dure et opaque ; les côtés du moteur pouvant être laissés à découvert. Les dispositifs aérodynamiques sont interdits à l'avant. Un conduit d'air peut être monté, sans surplomber le toit de plus de 10 cm.

4.6. HABITACLE

Le bas de l'habitacle devra être fermé efficacement par un plancher horizontal, fait en tôle d'acier (une épaisseur minimum de 2 mm est recommandée).

Les parois de l'habitacle ne devront pas empiéter sur le volume libre dans lequel est installé le siège. Ce volume est défini par le trapèze isocèle situé sur le plan du plancher et symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, dont le côté au niveau du siège aura une longueur de 60 cm, et le côté parallèle au précédent passant par la projection verticale du centre du volant aura une longueur de 50 cm.

Tout joint de l'arbre de transmission situé sous le plancher de l'habitacle doit être enveloppé d'une bande d'acier doux d'au moins 3 mm d'épaisseur sur au moins 2,5 cm de longueur, solidement fixée au châssis, afin d'empêcher l'arbre de pénétrer dans l'habitacle ou de percuter le sol en cas de défaillance du joint.

Aucun élément mécanique ne peut être situé dans l'habitacle.

Aucun élément de l'habitacle, ou situé dans l'habitacle, ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues. Toutes les précautions doivent être prises pour éviter toute protubérance qui pourrait blesser le pilote.

4.7. TOIT

Le haut de l'habitacle devra être totalement fermé par un toit d'acier. Il sera soudé à l'arceau de sécurité et il est recommandé que ses dimensions minimum soient de 48 cm de long, 40 cm de large et 2 mm d'épaisseur. Il est recommandé que ce toit soit dans sa partie arrière à au moins 100 cm du plancher et qu'il soit fixé par au moins 20 soudures, d'au moins 2 cm de long chacune. Il est interdit de percer l'arceau de sécurité.

4.8. FILETS DE PROTECTION

Il est obligatoire de prévoir des protections comme suit pour les deux ouvertures latérales de l'habitacle :

- Elles doivent être complètement fermées pour empêcher le passage de la main ou du bras.
- Cette fermeture sera réalisée par un filet (non métallique) à mailles d'au plus 6 cm x 6 cm constitué de fils d'au moins 3 mm de diamètre, le haut de ce filet étant fixé de façon permanente et le bas aisément détachable de l'intérieur comme de l'extérieur.

Il sera possible d'utiliser en remplacement les montages suivants :

- un cadre équipé d'un grillage métallique à mailles d'au plus 6 cm x 6 cm et le fil du grillage ayant au minimum 2 mm de diamètre le haut de ce cadre étant attaché par deux charnières **soudé sur la partie haute de l'arceau** et le bas muni d'un dispositif extérieur de dégagement rapide, également accessible de l'intérieur de la voiture (éventuellement par une petite ouverture), permettant de basculer la grille en position verticale,
- des vitres en polycarbonate d'une épaisseur minimum de 5 mm utilisant le même type de montage.

4.9. POIDS

Le poids minimum de la voiture, sans pilote à bord, doit à tout moment de l'épreuve se conformer à l'échelle suivante en fonction du nombre de cylindres et du type de transmission :

4.9.1. Pour les voitures de la catégorie libre

Cylindrée (coef. 1,7 si turbo)	2 RM 8 cylindres maxi	4 RM 4 cylindres à moteur atmosphérique	4 RM 5/6 cyl. atmo ou 4 cyl. turbo	4 RM 8 cylindres atmo ou 5/6 cyl. turbo
jusqu'à : 1 300 cm3 -	440 kg	490 kg		
jusqu'à : 1 600 cm3	450 kg	500 kg		600 kg
jusqu'à : 2 000 cm3	500 kg	550 kg	600 kg	650 kg
jusqu'à : 2 500 cm3	550 kg	600 kg	650 kg	700 kg
jusqu'à : 3 000 cm3			650 kg	
jusqu'à : 3 500 cm3	600 kg	650 kg	750 kg	770 kg

4.9.2. Pour les voitures de la catégorie 2 litres (règlement ffsa)

Un poids supplémentaire de 50 kg sera ajouté et les voitures pèseront donc au minimum :

- < 1 300 cm3 : 490 kg
- < 1 600 cm3 : 500 kg
- < 2 000 cm3 : 550 kg

4.10. Paroi anti-feu

Une cloison pare-feu métallique, étanche aux flammes et aux liquides, doit être fixée au plancher de la voiture et aux deux montants postérieurs de la structure anti-tonneau. Elle devra être disposée sur toute la largeur de l'habitacle jusqu'à une hauteur d'au moins 0,50 m du plancher (dans ce cas la mécanique arrière doit être couverte par la carrosserie) et il est recommandé qu'elle monte jusqu'au sommet de la structure anti-tonneau de telle façon qu'il n'y ait pas de communication entre moteur et habitacle.

4.11. Ailes

Elles devront être solidement fixées. Les ailes devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique, et elles devront descendre vers l'arrière au minimum 5 cm en dessous de l'axe des roues. Dans le cas où les ailes feraient partie intégrante de la carrosserie ou seraient recouvertes en tout ou partie par des éléments de carrosserie, l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule devra néanmoins satisfaire aux conditions de protection prévues ci-dessus. Les ailes ne pourront présenter aucune perforation ni d'angle aigu. Si les ailes nécessitent un renforcement, celui-ci pourra être effectué par du fer rond d'un diamètre maximum de 10 mm, ou du tube de 20 mm de diamètre maximum et d'une épaisseur maximum de 3 mm.

Ces renforts d'ailes ne peuvent servir de prétexte à la fabrication de butoirs.

4.12. Suspension

Les essieux doivent être suspendus. Le montage des essieux directement sur le châssis n'est pas autorisé.

4.13. Dynamos, alternateurs, batterie

Dynamos et alternateurs peuvent être enlevés mais chaque voiture doit être équipée d'une batterie totalement chargée.

4.14. Canalisations

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage doit être prévue à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécaniques, etc...), et à l'intérieur de l'habitacle en ce qui concerne le circuit de carburant, contre tout risque d'incendie. Il ne devra pas y avoir de raccords sur les canalisations situées dans l'habitacle.

4.15. Roues

Le diamètre maximum autorisé pour les roues est de 18 pouces.

4.16. Pare-brise

Le pare-brise peut être remplacé par un grillage métallique couvrant toute la surface de l'ouverture avant. Les dimensions des mailles du grillage seront comprises entre 10 mm x 10 mm et 25 mm x 25 mm. Le Ø du fil sera de 1 mm minimum.

4.17. Éléments aérodynamiques

- À l'avant : aucun élément aérodynamique ne peut être ajouté à la carrosserie.
- À l'arrière : l'élément aérodynamique (1 seul plan) ne pourra se trouver qu'entre l'arceau principal et la partie mécanique la plus en arrière de la voiture. Sa largeur vue de face sera limitée à 130 cm et sa hauteur totale ne pourra dépasser le point le plus haut de l'arceau principal.
- Tous éléments aérodynamiques de la carrosserie, ou rapportés à la carrosserie, léchés par les filets d'air, pouvant avoir une influence aérodynamique notoire ne pourront pas être situés sous la voiture.
- Ces éléments ne pourront avoir aucun degré de liberté par rapport à celle-ci (flexible, mobile, contrôlé ou non, etc...) et ne présenteront pas de parties agressives.

ARTICLE 5. REGLES COMMUNES**5.1. INTERPRÉTATION DES TEXTES DES RÈGLEMENTS TECHNIQUES**

Tout ce qui n'est pas autorisé par les textes est interdit.

5.2. BRUIT

Il ne doit pas dépasser une limite de 100 dB mesurée avec un sonomètre réglé sur "A" et "LENT" posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime de 4500 tours par minute. (Au cas où le terrain serait en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis de 1,50 m x 1,50 m devra être placé sur la zone concernée). Le tuyau d'échappement doit se terminer à l'extrémité arrière de la voiture. Si le niveau sonore n'est pas respecté, les sanctions suivantes seront appliquées.

1er contrôle : inscription sur le passeport technique

2ème contrôle : mise en conformité immédiate, si impossibilité : exclusion de l'épreuve.

5.3. CONFORMITÉ

Il appartient aux concurrents de présenter à tout moment, une voiture conforme à la réglementation. Le fait de présenter une voiture aux vérifications est une déclaration implicite de conformité.

5.4. COUPE CIRCUIT

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques. Il doit être à boîtier fermé, de type "antidéflagrant" et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur de la voiture par le pilote assis en position de conduite, harnais serré, et de l'extérieur par les commissaires, "La commande extérieure doit être placée au bas du montant du pare-brise côté gauche", et sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12 cm au moins de base.

5.5. PRÉSENTATION

Le départ pourra être refusé à toute voiture dont la présentation n'est pas soignée.

5.6. CONSTRUCTION

Sur rapport des commissaires techniques, le Collège des Commissaires Sportifs pourra interdire le départ au concurrent dont la construction de la voiture ne présenterait pas toutes les garanties de sécurité, notamment en ce qui concerne les soudures, les articulations, etc...

5.7. FEUX ARRIERES

Chaque voiture doit être équipée à l'arrière des feux suivants,

- Un feu rouge central de type "anti-crash" d'une puissance de 21 watts minimum. Ce feu branché directement sur le coupe-circuit fonctionnera en permanence.
- Deux feux rouges "stop" placés symétriquement par rapport à l'axe de la voiture d'une puissance unitaire de 15 watts minimum. Ils devront fonctionner sous l'action de la pédale de frein.

Ces trois feux devront être placés de façon à ce qu'au moins deux d'entre eux soient simultanément visible depuis l'arrière, selon un angle de 30° de part et d'autre de l'axe médian, et ceci quelque soit la forme de la carrosserie, dispositifs aérodynamiques réglementaires compris.

Ils devront avoir une surface éclairée de 60 cm² minimum.

Ils devront être situés entre 80 et 120 cm du sol et à 25 cm minimum en avant de l'extrémité arrière de la voiture. La qualité du montage de ces feux devra assurer une résistance adaptée aux conditions de course.

10. CARBURANT

Les voitures devront utiliser le carburant conforme aux articles 252 9.1 – 9.2 et 9.3 de l'annexe J.

COUPE DE FRANCE ET TROPHÉES DE FRANCE DE CROSS CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2 La Coupe de France et les Trophées de France de Cross Car 2006 se disputeront sur 10 épreuves.

Seules comptent pour la Coupe de France et les Trophées de France les épreuves figurant à ce calendrier, et dont les résultats auront été agréés par la FFSA.

30 avril-1 ^{er} mai	Saint Junien	Asa Terre de Saint Junien 87
03-04 juin	Ségrie	Asaco Maine Bretagne
17-18 juin	Pure *	Asa des Ardennes
01-02 juillet	Badefols d'Ans	Asa des 4 Couleurs
15-16 juillet	Sampigny	Asa "55"
05-06 août	Tournecoupe	Asa Armagnac Bigorre
19-20 août	Is sur Tille	Asa Terre Issoise
26-27 août	Aydie	Asa Armagnac Bigorre
09-10 septembre	Faleyras en Gironde	Asa Circuit de Faleyras Gironde
23-24 septembre	Bourges Allogny	Asa du Centre

*** sous réserve d'agrément du circuit ou de travaux à réaliser.**

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2. VOITURES ADMISES

La Coupe de France de Cross Car est réservée aux voitures de la Division 1.

Les Trophées de France de Cross Car sont réservés aux voitures des Divisions 2 et 3.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Une attribution de points sera faite à chaque épreuve, en fonction du classement général :

Place	Points	Place	Points	Place	Points
1 ^{er}	50 pts	14 ^{ème}	24 pts	27 ^{ème}	11 pts
2 ^{ème}	46 pts	15 ^{ème}	23 pts	28 ^{ème}	10 pts
3 ^{ème}	42 pts	16 ^{ème}	22 pts	29 ^{ème}	9 pts
4 ^{ème}	38 pts	17 ^{ème}	21 pts	30 ^{ème}	8 pts
5 ^{ème}	34 pts	18 ^{ème}	20 pts	31 ^{ème}	7 pts
6 ^{ème}	32 pts	19 ^{ème}	19 pts	32 ^{ème}	6 pts
7 ^{ème}	31 pts	20 ^{ème}	18 pts	33 ^{ème}	5 pts
8 ^{ème}	30 pts	21 ^{ème}	17 pts	34 ^{ème}	4 pts
9 ^{ème}	29 pts	22 ^{ème}	16 pts	35 ^{ème}	3 pts
10 ^{ème}	28 pts	23 ^{ème}	15 pts	36 ^{ème}	2 pts
11 ^{ème}	27 pts	24 ^{ème}	14 pts	37 ^{ème}	1 pt
12 ^{ème}	26 pts	25 ^{ème}	13 pts		
13 ^{ème}	25 pts	26 ^{ème}	12 pts		

A ces points viendront s'ajouter les points obtenus par les 5 premiers des essais, ces points ne devront en aucun cas être pris en considération lors de décompte en fin de saison. Ils resteront acquis à chaque pilote.

1 ^{er}	5 points	4 ^{ème}	2 points
2 ^{ème}	4 points	5 ^{ème}	1 point
3 ^{ème}	3 points		

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Le classement final sera établi en application de l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

Un pilote ne peut pas cumuler les points acquis dans deux disciplines, divisions ou catégories.

Dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu pour un motif sérieux : voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. PRIX

	D1	D2	D3
1 ^{er}	250 €	250 €	200 €
2 ^{ème}	170 €	170 €	140 €
3 ^{ème}	115 €	115 €	100 €
4 ^{ème}	85 €	85 €	75 €
5 ^{ème}	70 €	70 €	60 €
6 ^{ème}	50 €	50 €	45 €
7 ^{ème}	35 €	35 €	30 €

Total des 3 divisions : **2 200 €**

REGLEMENT TECHNIQUE CROSSCAR

ARTICLE 1. DEFINITION DES VOITURES

- 1.1.** Les voitures de Cross Car sont des monoplaces à moteur arrière construites suivant le règlement technique ci-dessous. Les voitures à 4 roues motrices et les moteurs suralimentés sont interdits. Le poste de pilotage sera équipé des commandes habituelles d'une automobile. Sont interdites les boîtes de vitesses automatiques, semi-automatiques ainsi que les/leurs commandes. Seule est autorisée la commande de vitesses à levier manuel avec grille en H ou séquentielle (ceci ne concerne pas les Cross Car équipés obligatoirement d'un variateur). **La marche arrière (mécanique ou électrique) est recommandée en 2006 et sera obligatoire à compter du 01/01/2007.**
- 1.2. CARBURANT, COMBURANT**
Les voitures devront utiliser du carburant conforme aux articles 252. 9.1, 9.2 et 9.3. de l'annexe J.

ARTICLE 2. CYLINDREE

La cylindrée sera limitée à 500 cm³ avec quantité d'air admise au moteur réduite par rapport à l'origine au moyen de brides réglementaires pour la Division 3, à 500 cm³, pour la Division 2 et à 600 cm³ pour la division 1

ARTICLE 3. DIVISIONS

Les voitures seront réparties dans les 3 divisions suivantes :

- 3.1. DIVISION 3**
Voitures avec moteur bicylindres issu d'une production moto en utilisation routière, de cylindrée inférieure ou égale à 500 cm³ homologué par la FFSA.
- 3.2. DIVISION 2**
Voitures avec moteur issu d'une production moto en utilisation routière, d'une cylindrée inférieure à 500 cm³
Une dérogation pourra être accordée pour les pilotes titulaires d'une licence restrictive (réservée aux pilotes handicapés physique) pour accepter les moteurs conformes à la réglementation technique 2002.
- 3.3. DIVISION 1**
Voitures avec moteur issu d'une production moto en utilisation routière, d'une cylindrée inférieure à 600 cm³.
Une dérogation pourra être accordée pour les pilotes titulaires d'une licence restrictive (réservée aux pilotes handicapés physique) pour accepter les moteurs conformes à la réglementation technique 2002.

Injection

Le système original doit être maintenu.

Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Les injecteurs peuvent être modifiés ou remplacés afin d'en modifier le débit, mais sans modification de leur principe de fonctionnement, et de leurs fixations.

Il est permis de remplacer la rampe d'injection par une rampe de conception libre, mais dotée de raccords vissés destinés à y connecter les canalisations et le régulateur de pression d'essence, sous réserve que la fixation des injecteurs soit identique à celle d'origine.

Tous les capteurs et actionneurs, à l'exception des injecteurs, doivent rester ceux d'origine, à leur emplacement d'origine.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

Le ou les boîtiers d'injection ou de gestion combiné allumage-injection sont libres, ainsi que leur nombre.

Le faisceau électrique est libre .

Allumage

Tous les capteurs et actionneurs, à l'exception des injecteurs, doivent rester ceux d'origine, à leur emplacement d'origine.

Il n'est pas permis d'ajouter des capteurs ou actionneurs supplémentaires.

Le ou les boîtiers d'injection ou de gestion combiné allumage-injection sont libres, ainsi que leur nombre.

Le faisceau électrique est libre.

ARTICLE 4. GROUPES MOTO-PROPULSEURS ET PREPARATIONS

4.1. DIVISION 3

4.1.1 Groupe moto propulseur

Seuls sont autorisés les ensembles moteur-boîte de vitesse issus de la production moto d'une cylindrée de 500 cm³, bi-cylindres 4 temps à refroidissement liquide, alimentés par carburateurs, dotés d'un démarreur électrique, et homologués par la FFSA, conformément à la procédure d'homologation FFSA Cross-Car.

Aucune modification ou préparation de l'ensemble moteur est autorisée (les pièces cotes réparation ne sont pas admises).

4.1.1.1 Pièces constitutives

Toutes celles prévues par le constructeur permettant le fonctionnement normal du groupe moto propulseur en version d'origine : lubrification, refroidissement, allumage, carburation, embrayage, boîte de vitesse, etc...

4.1.1.2. Origine des pièces

Le concurrent doit toujours pouvoir justifier que ses pièces sont d'origine. Aucune modification ne pourra leur être apportée de quelque sorte que ce soit même si celle-ci n'engendre pas un gain de performance, de fiabilité, etc...

4.1.1.3. Montage/Préparation

Toutes les pièces constitutives sont concernées

- **Bloc moteur** : référence des pièces issus de la revue technique d'atelier constructeur :

Aucune pièce ne peut être rajoutée au moteur.

Les travaux qui peuvent être effectués sur le moteur sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident et qui ne pourront l'être que par des pièces d'origine identiques aux pièces endommagées.

- **Lubrification** : le montage de chicanes dans le carter d'huile est autorisé.

- **Tout écrou, boulon et leur rondelle** peuvent être remplacés et comportés toute sorte de blocage qui n'aurait que cette seule fonction.

- **Circuit électrique** : l'alternateur, le démarreur et leurs éléments constitutifs doivent être d'origine.

- **Le démarreur d'origine** doit équiper le moteur et fonctionner au minimum au départ de chaque course.

- **La marque et le degré thermique** des bougies sont libres mais la longueur de leur filetage doit être respectée, comme à l'origine.

- **La réparation des filetages des bougies** dans la culasse par la pose de filets rapportés est autorisée.

- **Le filtre à air** est libre et peut être supprimé mais tout système permettant d'augmenter la masse du mélange air essence admise dans le moteur de quelque manière que ce soit est interdit. Le recyclage d'origine des vapeurs d'huile pourra être remplacé par une mise à l'air libre qui aboutira dans un bocal de 2l minimum à niveau visible.

- **Les canalisations d'essence** doivent être conformes à l'article 7.13 du règlement standard.

- **Carburateur** : il est permis de modifier les éléments du carburateur qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

- **La quantité d'air admise au moteur** sera réduite par rapport à l'origine avec l'apport de deux brides obligatoires (voir schéma) venant à la place des chapeaux d'origine des carburateurs limitant la remontée du boisseau (animés ou non par dépression) permettant une ouverture et une admission d'air très précise décrits ci-après avec une tolérance de + ou - 2/100.

La valeur de cette ouverture sera contrôlée lors des vérifications.

Les brides seront disponibles auprès du Service Technique de la FFSA.

- **Echappement** : le collecteur d'échappement reste libre mais ensuite devra comporter un silencieux permettant de ne pas dépasser les limites fixées à l'article 8.2 des règles communes.

- **Transmission** : la boîte de vitesse doit rester totalement de série, il est interdit de modifier les pignons de l'intérieur.

Sur le moteur Kawasaki GPZ homologué, il est permis de supprimer la bille de verrouillage du 2^{ème} rapport afin de permettre l'engagement de ce rapport directement depuis le point mort.

Dans ce cas il est obligatoire d'installer un dispositif indiquant la position du point mort.

Transmission secondaire par chaîne avec rapport final unique (pignon sortie boîte - 15 dents, couronne -50 dents).

- **Contrôles éventuels** : seul la revue technique et les pièces constructeurs serviront de référence.

- **Radiateur** : le radiateur est libre, sous réserve que toutes les caractéristiques de celui-ci (largeur, hauteur, épaisseur et poids) soient supérieures à celles du radiateur d'origine de la moto dont le moteur est issu.

4.2. **DIVISION 2**

Moteurs autorisés :

Moteurs à 2 ou 4 temps, 3 cylindres maximum, issus de la production moto. La préparation est libre.

La transmission se fera par boîte de vitesses.

Moteurs issus de la production automobile ne sont pas admis.

4.3. **DIVISION 1**

La cylindrée est comprise entre 501 et 600 cm³

Moteurs autorisés :

4.3.1. Moteurs à 2 ou 4 temps, 3 cylindres maximum, issus de la production moto. La transmission se fera par boîte de vitesses. La préparation est interdite.

4.3.2. Moteurs à 4 temps, 4 cylindres maximum, issus de la production moto. Les éventuelles réparations doivent être effectuées avec les pièces d'origine du modèle de base du constructeur conformément aux prescriptions du manuel d'atelier ou de la revue technique. Ces documents seront utilisés sans tenir compte des cotes réparation à partir du 01/01/97.

Nota :

Préparation : pour les moteurs, le pilote doit obligatoirement présenter aux vérifications techniques, la revue technique moto, ou le manuel d'atelier où est traitée l'étude la moto d'origine.

Pour les moteurs ci-dessus, la modification ou la préparation des ensembles moteur et boîte est interdite, sauf pour :

- le filtre à air qui est libre **ainsi que le boîtier, les éléments filtrant et le conduit de raccordement.**

- le collecteur d'échappement d'origine qui peut être remplacé ou modifié à partir du plan des joints de la sortie de la (des) culasse(s) ;

- le pignon de sortie de boîte est libre mais il est interdit de modifier les pignons à l'intérieur de la boîte de vitesses.

Il est permis de modifier les éléments du ou des carburateurs qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

Pour les moteurs à injection, les modifications permises sont celles décrites à l'article 3.

ARTICLE 5. POIDS

Le poids minimum sera de

315 kg pour les voitures de Division 1.
300 kg pour les voitures de Division 2 & 3

ARTICLE 6. CHASSIS (TOUTES DIVISIONS)

6.1. DIMENSIONS MAXIMUM

Longueur hors tout 2,60 m

Largeur hors tout 1,60 m

Hauteur 1,40 m (hors numéro de toit)

Pour les voitures à refroidissement liquide, une prise d'air de 10 cm au-dessus du toit sur toute sa largeur est autorisée.

L'empattement et les voies sont libres dans la limite de ce qui précède.

6.2. CONSTRUCTION

La construction est du type multitubulaire. Les dimensions minimum pour le châssis sont de :

6.2.1. Section circulaire Ø 30 mm x 2 mm ou section rectangulaire

6.2.2. Le plus petit côté est de 30 mm

6.2.3. L'épaisseur de 2 mm

6.2.4. A compter du 01.01.06 une diagonale sera obligatoire sur le bloc avant au niveau du plancher d'un diamètre minimum de 20 mm x 2 et obligatoire pour tous nouveaux passeports dès le 01.01.05.

6.2.5. Les tubes d'arceau sont de section circulaire de Ø 40 mm x 2 mm d'épaisseur.

6.3. SUSPENSIONS

Les suspensions sont libres sur les 4 roues avec un maximum en :

- division 3 : 1 amortisseur et 1 ressort par roue

-divisions 2 et 1 : 2 amortisseurs et 2 ressorts par roue qui peuvent être combinés

Les amortisseurs avec bonbonnes séparées sont autorisés.

6.4. DIRECTION

La direction sur les deux roues avant sera à crémaillère, à boîtier, à leviers ou à biellettes. Sont interdites les directions par chaînes, par câbles ou hydrauliques, etc. et pour les roues arrière, toute commande contrôlée ou non par le pilote.

A compter du 01.01.06 la colonne de direction doit comporter un dispositif de rétractation en cas de choc provenant d'un véhicule de série et obligatoire pour tous nouveaux passeports dès le 01.01.05

6.5. TRANSMISSION

La transmission est libre mais les deux roues arrières doivent être solidaires d'un même arbre qui peut comporter des joints de cardan.

6.6. FREINS

Ils sont obligatoires sur les 4 roues. Le freinage doit se faire par un double circuit commandé par une même pédale. L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation, ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer de s'exercer sur au moins deux roues.

6.7. CARROSSERIE

La carrosserie et le châssis devront protéger le pilote dans toutes les directions avec au moins une garde de **25 cm** (au-delà de la course des pédales pour l'avant) et **5 cm** au-dessus du casque du pilote.

Le dessous de l'habitacle sera obligatoirement fermé par un plancher efficace fixé solidement au châssis. La carrosserie sera fermée jusqu'à une hauteur minimale de 25 cm par rapport au plancher, sur l'ensemble de l'habitacle. Aucune partie tranchante, coupante, en d'autres termes agressive, ne pourra se situer dans l'habitacle (volume structurel où se trouve le pilote).

La partie avant du capot devra recouvrir la partie avant du châssis.

Un toit métallique est obligatoire.

6.8. TOIT

Le haut de l'habitacle devra être totalement fermé par un toit d'acier de 1,5 mm d'épaisseur. Il sera soudé à l'arceau de sécurité (minimum 20 soudures d'au moins 2 cm de long chacune). Il est interdit de percer l'arceau de sécurité. En complément de ce toit, la carrosserie pourra comporter un toit en polyester fixé mécaniquement.

7.1. ARCEAU

Un arceau de sécurité de type « cage » de conception libre est obligatoire. Il devra être intégré au châssis/coque, comporter 6 points minimum et avoir une diagonale. Il sera inspiré du dessin 5 ou 6 de l'annexe J du Code Sportif International. L'arceau pourra ne pas descendre jusqu'au plancher et s'appuyer sur la structure principale du châssis, si cette structure est solide et si elle est renforcée au niveau des points d'appui. Les tubes de l'arceau devront être en acier étiré à froid sans soudure, d'un diamètre minimum prévu par l'article 6.2 du présent règlement technique. Les tubes de l'arceau à proximité du casque du pilote normalement assis en position de conduite doivent être protégés par une mousse absorbant les chocs.

7.2. PROTECTION LATERALE

Elle sera constituée d'une structure en tube d'acier dont les dimensions minimales seront de 30 mm x 2 mm, fixée à la structure principale de la voiture sur les deux côtés, au niveau du centre des moyeux de roues, sur une longueur d'au moins 60 % de l'empattement. Ces structures s'étendront vers l'extérieur de chaque côté au moins jusqu'à une droite tracée entre les lignes médianes des bandes de roulement avant et arrière, mais pas au-delà d'une droite tirée entre les surfaces extérieures des roues avant et arrière, en position droite. L'espace entre cette structure et la carrosserie doit être comblé totalement ou partiellement afin d'empêcher qu'une roue puisse y pénétrer et y être retenue.

7.3. AILES

Les ailes sont autorisées (identiques à l'Auto-Cross en D1)

7.4. CLOISON PARE-FEU

Une cloison pare-feu ininflammable et étanche est obligatoire entre l'habitacle et le moteur. Elle devra occulter toute la largeur de l'habitacle et le bord supérieur sera au minimum à 50 cm du plancher.

7.5. RADIATEURS

Le montage de radiateurs est interdit dans l'habitacle et devant celui-ci. Vus du dessus, les radiateurs de refroidissement devront se trouver à l'intérieur du châssis. Les radiateurs pourront être fixés derrière le pilote, à condition de ne pas dépasser la cloison pare-feu de plus de 50 % de sa hauteur. Seul le faisceau du radiateur pourra être apparent du côté de l'habitacle. Un déflecteur est obligatoire pour les durits, bouchons de remplissage et vase d'expansion.

7.6. PARE-BRISE

Il devra être en verre feuilleté ou en polycarbonate d'épaisseur minimum de 5 mm ou remplacé par un grillage métallique, faisant office de pare-pierres les mailles du grillage seront au plus de 30 mm x 30 mm et le fil de 1 minimum de diamètre.

7.7. FILETS

Des filets de protection seront installés sur les parties latérales ouvertes de l'habitacle qui devront être complètement fermées pour empêcher le passage de la main ou du bras. Ces filets doivent être fixés de façon permanente sur les parties hautes des tubes de l'armature de sécurité et munies d'un dégrafage rapide de l'intérieur comme de l'extérieur pour la partie basse de ces derniers. La maille doit être au plus de 4 cm et le fil d'une épaisseur minimum de 3 mm.

Il sera possible d'utiliser en remplacement le montage suivant.

- un cadre équipé d'un grillage métallique à mailles d'au plus 6 cm x 6 cm, le fil du grillage ayant au minimum 2 mm de diamètre
- le haut de ce cadre sera attaché par deux charnières
- le bas de celui-ci sera muni d'un dispositif extérieur de dégagement rapide, également accessible de l'intérieur de la voiture (éventuellement par une petite ouverture) et permettant de basculer la grille en position verticale.

7.8. HARNAIS

Il est obligatoire de monter un harnais de sécurité avec 4 points minimum conforme aux spécifications de l'article 253-6 de l'annexe J (normes FIA 8853/98 et 8854/98) les 2 sangles d'épaules devront avoir chacune un point d'ancrage séparé.

7.9. SIEGE

Un siège homologué FIA est recommandé

Le siège devra être fixé par 4 points de fixation avec des boulons de diamètre de 8 mm minimum.

L'épaisseur minimum de l'acier utilisé pour les attaches, plaques de renfort, etc. sera d'au moins 3 mm. Les matériaux en alliage léger sont interdits. La surface minimum de chaque point de fixation

sera de 40 cm² (attaches et contre-plaques). Le siège pourra être fixé sur les traverses soudées ou boulonnées au châssis de 30 mm x 3 mm. Si le siège ne correspond pas aux normes FIA, 2 fixations supplémentaires au niveau des épaules seront nécessaires.

Si le siège doit être percé pour le passage des sangles du harnais, il devra être renforcé autour de ces passages afin d'être au moins aussi résistant. Ces passages devront être garnis pour ne pas aggraver les sangles.

7.10. **APPUIE-TÊTE**

Un appui-tête efficace est obligatoire.

7.11. **ÉCHAPPEMENT**

L'échappement ne doit pas sortir du périmètre de la voiture et ne pas être en retrait de plus de 10 cm. Sa sortie se fera vers l'arrière et ne doit pas être dirigée vers le sol. Des protections devront être prévues afin d'éviter les brûlures.

7.12. **BATTERIES**

Les batteries devront être protégées et solidement arrimées par des matériaux non conducteurs. Si elles sont placées dans l'habitacle ou à proximité, elles devront être recouvertes d'une protection isolante et étanche.

7.13. **CANALISATIONS**

Toutes les canalisations non métalliques doivent être protégées et sans raccord dans l'habitacle.

Moteurs à carburateurs :

Toutes les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connections par colliers à vis (type "Serflex") sont admises. La pression de refoulement de la pompe d'alimentation ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis A du livret « Réglementation Technique 2005 »)

Moteurs à injection :

En amont de la pompe haute pression, et en aval du régulateur de pression d'essence vers le réservoir collecteur (catch-tank) et le réservoir principal, les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit réalisées dans un matériau résistant aux hydrocarbures et à l'abrasion. Les connections par colliers à vis (type "Serflex") sont admises.

En aval de la pompe haute pression, et jusqu'au régulateur de pression d'injection, toutes les canalisations de carburant doivent être soit celles d'origine, soit conformes à l'article 253 de L'annexe J Article 3 points 3.1 & 3.2.

Si un réservoir collecteur est utilisé, sa capacité devra être inférieure à 1 litre, et il devra être situé hors de l'habitacle.

Si une pompe d'alimentation "basse pression" (pompe de gavage) est utilisée, sa pression de refoulement ne devra à aucun moment être supérieure à 0,5 bars (voir croquis B du livret « Réglementation Technique 2005 »).

7.14. **FEUX**

Chaque voiture doit être équipée à l'arrière :

- d'un feu rouge central de type « anti-crash », éclairé d'une ampoule de 21 watts minimum. La surface frontale éclairée sera d'au moins 60 cm². Il sera placé entre 80 cm et 140 cm du sol et fonctionnera en permanence ;

- de feux rouges STOP, placés symétriquement par rapport à l'axe de la voiture, éclairés par une ampoule de 15 watts minimum et d'une surface minimum éclairée de 60 cm². Ils seront entre 80 cm et 140 cm du sol et devront fonctionner sous l'action de la pédale de frein. Ils seront branchés directement sur le coupe circuit.

Ces trois feux devront être placés de façon à ce qu'au moins deux d'entre eux soient simultanément visibles depuis l'arrière, selon un angle de 30° de part et d'autre de l'axe médian, et ceci quelque soit la forme de la carrosserie, dispositifs aérodynamiques réglementaires compris.

La qualité du montage de ces feux devra assurer une résistance adaptée aux conditions de course.

7.15. **ANNEAUX DE REMORQUAGE**

Toutes les voitures devront être équipées à l'avant et à l'arrière d'un anneau de remorquage solide, permettant de tirer la voiture. Le diamètre intérieur sera d'au moins 40 mm en fer rond de 10 mm minimum, ne dépassant pas la projection verticale de la voiture. Il sera peint de couleur vive (jaune, orange ou rouge).

7.16. **RESERVOIRS**

Le réservoir de carburant devra avoir une contenance maximum de 12 litres. Il pourra être de construction artisanale ou d'un type homologué par la fia ;

S'il est de construction artisanale, il devra être métallique ou en matériau plastique, muni d'une fermeture étanche, avec une mise à l'air libre par un pointeau anti-retour, prolongé par un tuyau dont l'extrémité sortira sous le plancher de la voiture. Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser la carrosserie. Le réservoir devra être placé dans un endroit protégé des chocs, et être fixé solidement. Il ne sera pas placé à proximité immédiate du moteur ou de l'échappement et protégé de ces éléments par un écran d'isolation thermique, s'il est à moins de 20 cm.

Il doit être séparé de l'habitacle par une cloison métallique ou polyester ininflammable et étanche de façon à empêcher toute projection ou infiltration de liquide ou de flammes vers l'habitacle. Les autres réservoirs doivent aussi être en dehors de l'habitacle et protégés de la même façon, sauf éventuellement le réservoir d'eau du lave-glace.

7.17. **PNEUMATIQUES ET ROUES**

Les roues jumelées et les roues munies de chaînes sont interdites. Les pneumatiques à clous sont interdits (sauf épreuves sur glace), de même que les pneumatiques de type AGRAIRE, RACING, SLICK ou RACING, et SLICKS RETAILLES.

Les pneumatiques en dehors des règles citées ci-dessus sont libres pour les D1 & D2 dans la mesure où ils sont sculptés avec une hauteur de sculpture comme suit : pneus neufs : profondeur de sculpture de 13 mm maximum. Pour la D3 un type unique de pneumatique pourra être défini par une réglementation complémentaire de la FFSA.

Celle-ci définirait en outre les conditions particulières d'identification des voitures, d'approvisionnement des produits et de primes pour les pilotes.

Les jantes devront avoir un diamètre maximum de 10" et leur largeur sera au maximum de 6" à l'avant et de 8" à l'arrière, équipées de pneumatiques à l'avant de 165 X 70X10 ou équivalent 18,5 X6X10, à l'arrière de 225X40X10 ou équivalent 18X10X10.

Pour les épreuves sur glace, les jantes ne pourront pas dépasser 13" de diamètre (voir règlement particulier de l'épreuve).

7.18. **COUPE-CIRCUIT**

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques. Il doit être à boîtier fermé de type antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur de la voiture par le pilote assis en position de conduite, harnais serré, et de l'extérieur par les commissaires.

La commande extérieure doit être placée au bas de l'arceau principal et sera signalée par un éclair route dans un triangle bleu à bordure blanche de 12 cm au moins de base.

7.19. **LEST**

Le lest est autorisé, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires. Le poids unitaire d'un lest sera de 5 kg maximum. 2 lests seront autorisés au maximum.

7.20. **PARE-CHOC**

Les pare-chocs sont interdits.

7.21. **VOLANT**

Lorsque le volant est démontable rapidement, le verrouillage doit être obligatoirement à double gorges ou goupille « bêta » et cannelures.

7.22. **RETROVISEURS**

Deux rétroviseurs sont obligatoires (à droite et gauche) et conformes à la législation routière. Chaque rétroviseur devra avoir une surface réfléchissante d'au moins 90 cm².

ARTICLE 8. REGLES COMMUNES

8.1. **INTERPRETATION DES TEXTES DES REGLEMENTS TECHNIQUES**

Tout ce qui n'est pas autorisé par les textes est interdit.
Les définitions sont celles de l'Annexe J de la FIA.

8.2. **BRUIT**

Il ne doit pas être dépassée une limite de 100 db (sans tolérance) mesurée avec un sonomètre réglé sur A et LENT posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime de 7 000 tours par minute. (Au cas où le terrain serait en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis de 1,50 m x 1,50 m devra être placé sur la zone concernée).

En cas de transmission par variateur, le concurrent devra s'assurer que cette mesure peut être effectuée sans danger. Le premier contrôle de bruit pourra être fait lors des vérifications techniques avant l'épreuve et une voiture non conforme pour le bruit ne pourra pas participer.

8.3. CONFORMITE

Il appartient aux concurrents de présenter à tout moment une voiture conforme à la réglementation. Le fait de présenter une voiture aux vérifications est une déclaration implicite de conformité.

8.4. PRESENTATION

Le départ pourra être refusé à toute voiture dont la présentation n'est pas soignée.

8.5. CONSTRUCTION

Sur rapport des commissaires techniques, le collège des commissaires sportifs pourra interdire le départ au concurrent dont la construction de la voiture ne présenterait pas toutes les garanties de sécurité, notamment en ce qui concerne les soudures, les articulations, etc.

8.6. RADIO

Tout système de radio est interdit sur toutes les voitures.

REGLEMENTATION GENERALE FOL CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. **OFFICIELS**

Voir règlement standard.

1.2. **HORAIRES**

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

1.2.1. Les épreuves de Fol Car sont inscrites au calendrier régional de la FFSA.

Un meeting de Fol Car doit se dérouler sur une seule journée, sauf dans le cas où les épreuves de Fol Car sont incluses dans un autre meeting. Dans ce cas, les essais libres et les vérifications facultatives pourront avoir lieu la veille de l'épreuve (à préciser dans le règlement particulier).

Un meeting de Fol Car doit accepter les engagements avec un ou deux pilotes conduisant alternativement la même voiture. Dans le cas de deux pilotes, le pilote 1 pilotera dans les courses A et le pilote 2 pilotera dans les courses B. Dans le cas d'un seul pilote, celui-ci pilotera dans les courses A et B.

1.2.2. Une épreuve de Fol Car ne peut être intitulée que sous le nom de Fol Car à l'exclusion de toute autre appellation.

1.2.3. Pour toute la durée du meeting, l'organisateur devra prévoir une zone d'assistance située entre la sortie et l'entrée de la piste, sans devoir traverser une zone publique.

1.3. **VERIFICATIONS**

Voir prescriptions générales et règlement standard.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

Voir règlement standard.

3.1. **ENGAGEMENTS**

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite fixée le lundi précédent l'épreuve à minuit (ou équivalent pour les jours de fêtes).

La participation maximum pouvant être demandée sera de 120 € par voiture.

Le nombre maximum de voitures admises au départ sera de 90.

3.2. **EQUIPAGES**

Les épreuves de Fol Car se déroulent avec un ou deux pilotes. Chaque voiture ne pourra avoir qu'un seul pilote à bord et un pilote ne pourra conduire qu'une seule voiture. Dans le cas de 2 pilotes, ils seront référencés Pilote 1 et Pilote 2.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.2. **VOITURES ADMISES**

(Voir règlement standard)

Les classes suivantes seront établies, mais elles ne donnent pas lieu à un classement séparé et il ne peut être organisé des courses différentes.

- **Classe 1** : jusqu'à 1400 cc
- **Classe 2** : plus de 1400cc à 1600cc
- **Classe 3** : plus de 1600cc à 2000cc

4.4. **NUMEROS DE COURSE**

(Voir règlement standard)

Des numéros de compétition, conformes aux prescriptions générales, devront être présentés une seule fois de chaque côté de la voiture. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le

numéro de course ne devra apparaître sur la voiture. Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ.

- **Les numéros de la classe 1 seront noirs sur fond jaune ;**
- **Les numéros de la classe 2 seront noirs sur fond bleu clair ;**
- **Les numéros de la classe 3 seront noirs sur fond blanc.**

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture, les lettres étant hautes de 5 cm. Un numéro de toit de 18 cm de hauteur sur 4 cm d'épaisseur de trait et dessiné verticalement : il devra être collé de chaque côté d'un support non translucide de 24 cm x 24 cm, placé dans l'axe de la voiture. Le numéro de toit peut être enlevé, mais il devra être replacé sur demande du Directeur de Course, les concurrents en étant avertis par un panneau placé à la sortie du parc des concurrents. Un numéro sur le pare-brise en haut droite, de même dimension que le numéro de toit est obligatoire. Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur, en commençant par le chiffre 1, en ne donnant pas le n° 13 et en évitant les numéros à 3 chiffres.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives, ainsi que les emplacements, seront précisés au règlement particulier ou par un communiqué de l'organisation remis aux vérifications administratives.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

(Voir règlement standard)

6.1. PARCOURS

Les épreuves se déroulent sur des circuits agréés par la FFSA. Les épreuves de Fol Car sont autorisées sur les circuits d'Auto-Cross, de Cross Car ou de Rallycross. Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.2. SIGNALISATION - DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

(Voir règlement standard)

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

SCHEMA TYPE

- Essais libres A : Pilotes 1
 - Essais libres B : Pilotes 2
- Et/ou
- Essais chronométrés A : Pilotes 1
 - Essais chronométrés A : Pilotes 2
-
- 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 1
 - 1^{ère} manche qualificative : Pilotes 2
-
- 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 1
 - 2^{ème} manche qualificative : Pilotes 2
-
- Finale B : Pilote 1
 - Finale B : Pilote 2
-
- Finale A : Pilote 1
 - Finale A : Pilote 2

7.1. ESSAIS LIBRES ET ESSAIS CHRONOMETRES

Un pilote seul ne pourra participer qu'à un seul essai (libre et/ou chronométré). Il devra préciser, lors des vérifications administratives, dans quel groupe il souhaite être intégré. Pour les courses, il participera aux manches des pilotes 1 et 2.

7.1.1. Essais libres

Il y aura deux groupes : le groupe A avec les pilotes 1 et le groupe B avec les pilotes 2.
L'organisation d'essais libres est obligatoire s'il n'y a pas d'essais chronométrés prévus. La composition des grilles des essais libres sera faite par tirage au sort, avec un maximum de 15 pilotes par série et un minimum d'au moins 2 tours.

7.1.2. Essais Chronométrés

Il y aura deux groupes, un groupe A avec les pilotes 1 et un groupe B avec les pilotes 2. La composition des séries des essais chronométrés sera faite par tirage au sort. Il y aura un 1^{er} tour de lancement non chronométré et au moins un tour chronométré. Les voitures seront lâchées une à une. Les séries seront de 5 à 8 voitures.
Le classement des essais se fera sur le meilleur temps réalisé par le pilote 1 ou le pilote 2.

7.2. BRIEFING

Voir règlement standard.

7.3. COURSE

7.3.1. Longueur

	Manches qualificatives	Finales B	Finales A
moins de 900 m	10 tours	10 à 12 tours	13 à 14 tours
de 900 à 1000 m	9 tours	9 à 11 tours	12 à 13 tours
plus de 1000 m	8 tours	8 à 10 tours	11 à 12 tours

7.3.1.1. Grilles de départ

Les grilles de départ seront de type 3.2.3. pour toutes les courses.

7.3.2. Manches qualificatives

Il y aura deux manches qualificatives (1 et 2) et dans chaque manche qualificative, il y aura une manche A avec les pilotes 1 et une manche B avec les pilotes 2.

Dans chaque manche, les pilotes seront répartis en séries. Une série pour moins de 15, deux séries de 16 à 30, trois séries de 31 à 45, etc.

Pour la 1^{ère} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement des essais ou selon le tirage au sort s'il n'y a pas eu d'essais chronométrés (il en sera de même pour départager les pilotes en cas d'ex aequo pour les finales).

Lorsque les grilles de départ seront tirées au sort, les grilles des pilotes 1 seront celles du tirage au sort et celles du pilote 2 seront inversées (le 1^{er} devenant dernier, etc.).

Pour la 2^{ème} manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement de la 1^{ère} manche qualificative qui s'obtient par addition des points du pilote 1 et des points du pilote 2.

Les ex aequo sont départagés par le classement **de la manche qualificative 1**.

Le classement dans les manches qualificatives sera fait en attribuant 15 points au 1^{er}, 14 points au 2^{ème} et ainsi de suite. A ce nombre de points vient s'ajouter un nombre de points égal au nombre de tours entiers réalisés par le pilote.

Un classement général sera fait après les manches qualificatives, en additionnant les points des deux pilotes dans les deux manches.

7.3.3. Finales

Il y aura deux finales B (l'une pour le pilote 1, l'autre pour le pilote 2) et deux finales A (l'une pour le pilote 1, l'autre pour le pilote 2). Les grilles de départ seront faites selon le classement des manches qualificatives.

Les 20 premiers pilotes sont qualifiés pour la finale A et les 20 suivants pour la finale B. Il n'y aura pas de finale B s'il y a moins de 6 voitures.

Entre les finales des pilotes 1 et 2, les voitures seront mises en grille de départ après l'arrivée du pilote 1 pour procéder au changement de pilote, au ravitaillement en carburant des voitures et à la remise au niveau des différents liquides et au remplacement des roues. Aucune autre opération n'est

autorisée. Le délai sera de 15 minutes. Si un concurrent procède à d'autres interventions mécaniques, il sera placé en fin de grille de départ, sa place restant libre. Il en sera de même s'il bénéficie d'une aide extérieure pour démarrer sa voiture.

Le classement général sera fait en tenant compte des places obtenues dans les finales par les deux pilotes.

7.3.4. Tour de reconnaissance

Pour les manches qualificatives et les finales, il pourra y avoir un tour de reconnaissance avant la mise en place sur la grille de départ. Pendant ce tour de reconnaissance, il est interdit de doubler. Une voiture immobilisée sur la piste devra être évacuée. Il n'est pas autorisé d'intervenir sur la voiture. Cependant, si le pilote arrive à redémarrer par ses propres moyens avant que le départ ne soit donné, il pourra être autorisé à partir en fin de grille. Si le départ est donné, il ne pourra pas prendre le départ. Un pilote qui se présente avant la fin du tour de reconnaissance pourra partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7.4. ARRET DE COURSE

(Voir règlement standard)

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

(Voir règlement standard)

7.6. PARC FERME

(Voir règlement standard)

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Il y aura un classement général, tous groupes ou/et classes confondus.

ARTICLE 10. PRIX

Voir règlement standard.

Il sera distribué au maximum 1100€.

Les deux premiers de chaque classe seront récompensés.

En cas de prix, le détail de la répartition devant figurer au règlement particulier.

COUPE DE FRANCE DE FOL CAR

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de Fol Car.
Seront pris en compte les Fol Car qui en auront fait la demande auprès de la FFSA.
Les Fol Car seront organisés conformément aux règlements FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENT ET PILOTES

3.2.1. LICENCES

(Voir réglementation des licences).

Les titulaires d'un titre de participation valable pour une seule épreuve ne pourront prétendre marquer des points dans le cadre de la Coupe de France de Fol Car.
Les points seront cependant attribués selon le classement réel de l'épreuve.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Pour chaque épreuve, les points sont attribués de la façon suivante, quel que soit le nombre de partants :

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

Les classements des deux courses des finales A sont établis par l'organisateur, et renvoyés à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

Lorsqu'au cours d'une épreuve une voiture est conduite par un seul pilote, les points **seront attribués à chaque pilote en fonction du classement général.**

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

- Un titre de Vainqueur de la Coupe de France de Fol Car sera attribué.
- Le classement final de la Coupe de France de Fol Car sera établi en tenant compte des 8 meilleurs résultats obtenus pour chaque pilote.

REGLEMENT TECHNIQUE FOL'CAR

ARTICLE 1. VOITURES ADMISSIBLES

Voitures de Fol'Car (Tourisme) conformes à la réglementation technique ci-dessous.

ARTICLE 2. DÉFINITIONS DES VOITURES DE FOL'CAR

Toutes les voitures de "tourisme" produites à au moins 1 000 exemplaires dans l'année. Les voitures de type "Pick-up", cabriolets ou décapotables ne sont pas autorisées.

Seront considérées comme même "modèle de voiture" toutes les voitures identiques appartenant à une famille (exemple : Xsara, 307, etc.) et à une série de fabrication qui se distingue par une conception identique et une ligne générale extérieure déterminée de la carrosserie identique, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement des roues, y compris les versions à 2 et 4 portes, à condition que les seules différences concernent les portières, les ouvertures de portières et le montant central.

La cylindrée maximum est de 2 000 cc. Le moteur doit être à alimentation atmosphérique. La transmission se fera sur deux roues motrices.

La présentation de la revue technique automobile du modèle de la voiture engagée sera exigée au contrôle technique.

ARTICLE 3. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

3.1. POIDS

Echelle de poids pour les berlines :

Moteur 8 soupapes

- jusqu'à 1400 cm³ : 700 kg minimum
- jusqu'à 1600 cm³ : 800 kg minimum
- jusqu'à 2000 cm³ : 850 kg minimum

Moteur multi soupapes

- + 50 kg
- + 50 kg
- + 50 kg

(c'est le poids réel de la voiture à vide sans pilote à bord, les pleins d'eau, d'huile et d'essence faits hormis le lave-glace. La quantité d'eau du lave-glace doit être facilement mesurable).

3.2. LEST

L'ajustement de poids est permis par montage de blocs solides, fixés sur le plancher de la voiture au moyen d'outils, facilement scellable, visibles et plombés par les commissaires. Le poids maximum autorisé est de 30 kg divisible en 3 unités de 10 kg. Dans le cas de mise au poids importante celle-ci doit être réalisée par adjonction de matière, non démontable épousant le châssis-coque. Tout contrôle de poids pourra être effectué à tout moment du meeting.

3.3. MOTEUR

Le moteur doit être d'origine du modèle de la voiture engagée, sans modification sauf pour les fixations et les supports qui sont libres. Les réglages sont libres, sans transformation de pièce. Les seuls usinages permis sont ceux effectués pour obtenir la cote réparation du constructeur et l'équilibrage mobile : vilebrequin, volant, moteur, bielles et pistons. Le filtre à air est libre et doit rester dans le compartiment moteur.

Les boîtiers de gestion électronique de l'allumage et de l'injection du moteur sont libres, sous réserve qu'ils ne soient connectés au circuit électrique d'origine que par les connexions d'origine.

Les connexions d'origine doivent être conservées sans modifications.

Les entrées dans le(s) boîtier(s) électronique(s) (senseurs, actuateurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent rester de série.

Il est interdit de rajouter un interrupteur sur le faisceau électrique d'origine entre le boîtier électronique et un capteur et/ou un actuateur.

Les sorties du boîtier électronique doivent garder leurs fonctions originales.

Le montage d'un moteur uniquement monté à l'origine dans la version deux portes d'un modèle est permise dans la version 4 portes du même modèle, mais l'inverse n'est pas permis.

3.4. CHASSIS - TRANSMISSIONS - ESSIEUX - SUSPENSION

Les trous et trappes de visite situés au-dessous de l'habitacle doivent être fermés. Une protection sous la voiture est autorisée. ***La boîte de vitesses et le pont doivent être issus d'un modèle du même constructeur. Le montage devra s'effectuer sans modification du châssis, et sans ajout ou modification d'entretoise, la ou les revue(s) technique(s) de cette boîte de vitesses et de ce pont devront être présentés.***

Aucune préparation, ni modification des caractéristiques de la boîte de vitesses et du pont n'est permise, sauf en ce qui concerne les points d'ancrage à la voiture. Aucun système de visco-coupleur, auto-bloquant, ou auto-bloquant à glissement limité n'est autorisé, même si le mécanisme ou système est d'origine homologué par le constructeur ou de série sur des véhicules de la gamme de ce constructeur. Les amortisseurs sont libres, leurs emplacements et leur nombre doivent être ceux d'origines, mais les réserves extérieures huile ou gaz ou autres composants seront rendus inopérant seul les réglages de hauteur seront autorisés, soit sur l'amortisseur, soit sur la jambe Mc Pherson. Il est autorisé de renforcer les supports de suspension, ainsi que les tirants et les bras de suspension, les ressorts sont libres.

Tous les systèmes de gestion électronique (autres que ceux autorisés à l'article 3/b) doivent être rendus inopérants de manière définitive durant toute l'épreuve (dépose des capteurs).

Les éléments du système de suspension doivent être d'origine du modèle de la voiture engagée.

Au cas où, pour remplacer un élément de suspension type Mc Pherson, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache. Les assiettes de ressort des suspensions Mc Pherson peuvent avoir des formes libres.

3.5. PIECES SPECIALES

Les pièces "performances", compétition, adaptables ne sont pas admises même si elles figurent dans un catalogue d'un service compétition d'un constructeur sauf amortisseurs.

Les niveaux huile boîte pont devront être conformes à ceux d'origine à tout moment de l'épreuve.

3.6. DIRECTION - CARROSSERIE - COQUE - AILES

Le volant de direction est libre. Le dispositif d'antivol doit être démonté. La direction doit être celle d'origine, sans modification. La forme extérieure de la carrosserie d'origine doit être conservée. Il est interdit de faire des découpes (sauf l'intérieur des portières) et d'en modifier les éléments. La structure de la coque pourra être renforcée par des éléments métalliques en tôle épousant la forme de celle-ci. Les voitures devront avoir un toit. S'il y a un toit ouvrant celui-ci devra être en acier et condamné par au minimum 20 points de soudure de 2 cm à l'intérieur. Les ailes doivent être d'origine.

Les voitures de type pick-up, cabriolets, décapotables, utilitaires ne sont pas autorisées.

3.7. DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES

Tous les autres dispositifs aérodynamiques que ceux du modèle et homologués par le constructeur sont interdits.

3.8. PARE-BRISE ET VITRES

Montage d'un pare-brise en verre feuilleté ou en matière polycarbonate, toutes les autres vitres étant au minimum en verre de sécurité ou en matière polycarbonate transparente. Obligation d'une épaisseur minimum de 5 mm pour le pare brise et les vitres. Les vitres latérales avant peuvent être équipées d'un système d'ouverture / fermeture. Toutes les voitures devront être équipées d'un filet à maille d'au plus 6x6 cm, constitué par un fil d'au moins 3 mm de diamètre et fixé de telle manière que le bras du pilote ne puisse sortir de la structure de la carrosserie de la voiture.

3.9. PORTIERES

Elles ne doivent pas être condamnées et être munies de la fermeture d'origine, sauf pour le hayon et les portes arrières qui peuvent être munies de fermetures complémentaires. La porte d'origine doit être conservée mais la garniture peut être remplacée par un matériau rigide.

3.10. CAPOTS

Ils doivent être verrouillés par des fermetures métalliques à baïonnette. Il faut 4 points de fixation, ou 2 points dans le cas où les charnières d'origine seraient conservées. Il est interdit de pratiquer des ouvertures dans les capots et l'ouverture du capot moteur doit être possible de l'extérieur.

3.11. PARE-CHOC - BAGUETTES - ENJOLIVEURS

Les baguettes latérales et enjoliveurs pourront être enlevés. Les pare-chocs avant et arrière et leurs supports ne devront être ni retirés, ni renforcés.

Sur les voitures dont le pare-chocs enveloppant latéralement le bas des ailes est constitué par un bouclier plastique, il sera autorisé de le rendre solidaire par trois pattes de maintien réalisées en tôle d'acier de 2 mm d'épaisseur maximum boulonnées ou rivetées sur les ailes latéralement à proximité

de la roue (2) et une au centre de la face avant (Dimensions maximales des pattes 20 cm x 3 cm x 0,2 cm).

3.12. PHARES - FEUX

Tous les phares et feux pourront être enlevés, et tous les trous devront être couverts. Toutefois, pour le refroidissement, un trou de 30 cm² pourra être prévu à l'emplacement de chaque phare (2 maximum). Leurs faisceaux électriques seront démontés ou déconnectés et isolés. Est obligatoire et éclairant horizontalement à l'arrière, un feu rouge arrière central de type "anti-crash", avec une ampoule de 21 W minimum et une surface éclairée de 60 cm² minimum. Il devra être placé à moins de 1,50 m du sol et fonctionner en permanence. Sont également obligatoires deux feux STOP, placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, avec une ampoule de 15 W minimum, et une surface éclairée de 60 cm² minimum. Ils ne seront pas placés à plus de 1,50 m du sol et fonctionner comme des feux stop normaux.

3.13. AMENAGEMENTS INTERIEURS

Les aménagements intérieurs sont libres. Les parties saillantes, coupantes et agressives doivent être efficacement protégées. Une cloison métallique étanche aux liquides et aux flammes doit être prévue entre l'habitacle et le compartiment moteur et le réservoir de carburant. Le réservoir de lave-glace devra être fixé solidement (minimum sangle Nylon).

3.14. CAGE DE SECURITE

Un arceau de sécurité "cage", de conception libre ou homologué est obligatoire. Il devra comporter au minimum 6 points et avoir une diagonale. Il sera inspiré du dessin 253-8 de l'Annexe "J" 1993. Un renfort latéral côté pilote est obligatoire.

3.15. HARNAIS

Un harnais de sécurité à au moins 4 points minimum, conforme aux spécifications publiées par la FIA, à l'Article 253 - 6 de l'Annexe "J", est obligatoire. Il devra être monté comme sur le dessin 253-42.

3.16. SIEGE ET APPUIE-TETE

Si le siège d'origine est conservé, les glissières et la commande des réglages du dossier doivent être rendues inopérantes soit pas soudure, soit par 2 boulons (diamètre minimum 8 mm). En cas de remplacement du siège, celui-ci devra être monté en conformité avec le point 16 de l'article 253 de l'Annexe J. Dans tous les cas, un appui-tête solidaire du siège est obligatoire.

3.17. ÉCHAPPEMENT

Le tuyau d'échappement doit se terminer à l'extrémité arrière de la voiture, ne pas en dépasser le périmètre et ne pas être dirigé vers le sol. Le tuyau d'échappement est libre après le collecteur d'origine qui doit être conservé. En plus des fixations habituelles d'une ligne d'échappement deux ou trois sangles métalliques de sécurité fixées à la coque devront l'entourer sans en être solidaires, évitant que celle-ci ne se désolidarise de la voiture.

3.18. RADIATEURS

Le ou les radiateurs sont libres dans leur compartiment d'origine.

3.19. BATTERIES

Doivent être protégées et solidement arrimées par des matériaux non conducteurs. Si elles sont dans l'habitacle, elles doivent être dans un caisson étanche et isolées.

3.20. CANALISATIONS

Toutes les canalisations non métalliques doivent être protégées.

3.21. ANNEAUX DE REMORQUAGE

À l'avant et à l'arrière, sont obligatoires des anneaux de remorquage solidement fixés, permettant de tirer la voiture. Le diamètre intérieur sera d'au moins 35 mm, en fer rond de 10 mm minimum, ne dépassant pas la ligne de la carrosserie.

3.22. RESERVOIRS

Le réservoir de carburant d'origine doit être démonté. Il devra avoir une contenance maximum de 12 litres. Il pourra être de construction artisanale ou d'un type homologué par la FIA. S'il est de construction artisanale, il devra être métallique, muni d'une fermeture étanche, avec une mise à l'air libre par un pointeau anti-retour ou par un tube d'une longueur égale à la hauteur du réservoir sortant de la voiture. Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser la carrosserie. Il devra être installé dans un endroit parfaitement protégé des chocs, et fixé solidement. Il ne sera pas placé à l'intérieur de l'habitacle et être à plus de 30 cm du moteur, de l'échappement, et du côté de la

caisse. Il doit être séparé de l'habitacle par une cloison métallique étanche aux flammes et aux liquides de façon à empêcher toute projection vers celui-ci. Tous les autres réservoirs doivent également être en dehors de l'habitacle, sauf éventuellement le réservoir d'eau du lave-glace.

3.23. FREINS

Le double circuit de freinage est obligatoire. Il doit être commandé par une seule pédale et agir sur les 4 roues. Il doit permettre en cas de fuite ou de rupture d'une canalisation, une action continue et efficace sur au moins 2 roues. Les éléments du système de freinage doivent être d'origine du modèle de la voiture engagée. Il est possible de faire passer les canalisations par l'habitacle et de retirer les tôles de protection. Le frein de parking d'origine est obligatoire et doit être en état de fonctionnement. Le mécanisme du levier peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané (fly-off hand brake).

3.24. PNEUMATIQUES - ROUES

Les pneumatiques autorisés sont ceux de grandes diffusions et référencés sur le catalogue commercial du manufacturier.

Les pneus réchappés sont interdits -

Les pneumatiques à profil slick, moulés, à crampons ou à têtes, et agraires sont interdits.

Les jantes doivent provenir d'un véhicule produit en grande série et ne pas être modifiées. Elles doivent se monter sans modification. La roue complète doit être recouverte par l'aile sur toute la largeur et sur au moins 1/3 de sa circonférence.

Le retailage des pneus est interdit.

Sous réserve du respect des règles ci-dessous le re-tailage des pneumatiques est libre .

Les « roues galettes » sont interdites.

Ne sont pas considérés comme pneumatiques à crampons ou à têtes, les pneumatiques répondant aux caractéristiques suivantes :

- aucun intervalle entre deux pavés mesurés perpendiculairement ou parallèlement à la bande de roulement ne doit dépasser 15 mm. En cas d'usure ou d'arrachement des angles, la mesure sera faite à la base du pavé. Dans le cas de pavés circulaires ou ovales, la mesure est prise à la tangente des pavés.

- la profondeur des sculptures ne doit pas dépasser 15 mm. Ces mesures ne s'appliquent pas sur une largeur de 30 mm en bordure et de chaque côté de la bande de roulement, mais les pavés ne doivent pas dépasser l'aplomb des flancs des pneumatiques.

3.25. BAVETTES

Elles sont obligatoires, fixées en arrière des roues motrices et être en matériau solide et flexible, d'une épaisseur d'au moins 5 mm et large d'au moins la largeur de la roue complète. A l'arrêt, pilote à bord, elles ne doivent pas être à plus de 8 cm du sol, ni le toucher.

ARTICLE 4. RÈGLES COMMUNES

4.1. INTERPRÉTATION DES TEXTES DES RÈGLEMENTS TECHNIQUES

Tout ce qui n'est pas autorisé par les textes est interdit.

4.2. BRUIT

Il ne doit pas être dépassé une limite de 100 Db sans tolérance -mesurée avec un sonomètre réglé sur "A" et "LENT" posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime de 4 500 tours par minute. (Au cas où le terrain serait en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis de 1,50 m x 1,50 m devra être placé sur la zone concernée). Le premier contrôle de bruit pourra être fait lors des vérifications techniques avant l'épreuve et une voiture non conforme pour le bruit ne peut pas participer.

4.3. CONFORMITÉ

Il appartient aux concurrents de présenter à tout moment, une voiture conforme à la réglementation. Le fait de présenter une voiture aux vérifications est une déclaration implicite de conformité.

4.4. COUPE CIRCUIT

Le Coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques. Il doit être à boîtier fermé, de type "antidéflagrant" et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur de la voiture par le pilote assis en position de conduite, harnais serré, et de l'extérieur par les commissaires, "La commande extérieure doit être placée au bas du montant du pare-brise côté gauche", et sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12 cm au moins de base.

4.5. PRÉSENTATION

Le départ pourra être refusé à toute voiture dont la présentation n'est pas soignée.

4.6. CONSTRUCTION

Sur rapport des commissaires techniques, le Collège des Commissaires Sportifs pourra interdire le départ au concurrent dont la construction de la voiture ne représenterait pas toutes les garanties de sécurité, notamment en ce qui concerne les soudures, les articulations, etc...

4.7. RADIO

Tout système de radio est interdit sur toutes les voitures.

REGLEMENTATION GENERALE CAMION CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Voir règlement standard.

1.2. HORAIRES

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

Les épreuves de Camion Cross sont inscrites au calendrier national de la FFSA.

- 1.2.1. Une épreuve principale peut être doublée d'une épreuve annexe, choisie dans les disciplines Auto-Cross, Cross Car, Fol Car, 2 CV Cross à condition de respecter la réglementation de ces disciplines. Pour l'épreuve annexe, le règlement particulier faisant partie intégrante du même document ne reprendra que les articles qui diffèrent du règlement particulier de la discipline principale. Quand une épreuve principale est doublée par une épreuve annexe, la manifestation débutera dès le samedi matin. Un meeting de Camion Cross pourra se dérouler sur deux jours, vérifications obligatoires comprises.

1.3. VERIFICATIONS

Voir prescriptions générales et règlement standard.

Tous les pilotes seront convoqués individuellement. Les convocations doivent être prévues par classe dans les tranches d'horaire différentes, et en tenant compte des horaires du début des essais pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir des essais pour chaque catégorie. Il est nécessaire de prévoir une heure entre la fin des vérifications d'une catégorie et le début des essais de cette catégorie.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Voir règlement standard.

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite qui sera fixée le lundi à minuit (ou équivalent pour les jours de fêtes) de la semaine de l'épreuve.

La participation maximum pouvant être demandée sera de :

- 60 €,
- 70 € pour les épreuves comptant pour la Coupe de France de Camion Cross.

- 3.2.1. Voir règlement standard.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

Voir règlement standard.

Un camion à boîte de vitesses automatique participera hors classement à une épreuve du calendrier 2006.

- Un même tracteur pourra être engagé dans deux classes différentes s'il répond aux normes techniques de ces deux classes à l'**exception de la classe camion léger** (standard et camion cross, standard et super camion cross, camion cross et super camion cross) et il pourra être conduit par le même pilote ou par deux pilotes différents.
- Un même pilote pourra être engagé dans des classes différentes avec un tracteur différent. Un pilote engagé en début de saison dans une classe ne pourra pas en changer au cours de la saison.

Si dans une classe, le nombre de concurrents est inférieur à 3, ils seront rattachés à la classe immédiatement supérieure, mais ils disputeront la finale séparément.

4.3. TRANSPONDEURS

Dans les meetings de la Coupe de France de Camion Cross, chaque camion devra être équipé d'un transpondeur AMB conforme au règlement de la FFSA. Le montage devra être validé par le Commissaire Technique Responsable à chaque épreuve.

4.4. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement standard.

Les camions seront identifiés par des numéros de compétition conformes aux prescriptions générales qui devront être présentés une seule fois de chaque côté du camion. Aucun autre numéro susceptible d'être confondu avec le numéro de course ne devra apparaître sur le camion. Le concurrent est responsable de la bonne lecture de ses numéros qui devront être propres et lisibles avant chaque départ. Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté du camion, les lettres seront hautes de 5 cm.

- Pour la classe camion léger : numéro de 1 à 20,
- Pour la classe camion standard : numéro de 21 à 40,
- Pour la classe camion cross : numéros de 41 à 60,
- Pour la classe super camion cross : numéros de 61 à 80.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve, ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

6.1. PARCOURS

Les épreuves de Camion Cross se dérouleront sur des circuits d'Auto Cross.

Le plan d'accès et le plan du circuit indiquant les différentes zones devront être annexés au règlement particulier.

6.2. Voir règlement standard.**ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES**

Voir règlement standard.

Le Directeur de Course pourra décider de faire faire un tour de reconnaissance en fonction des modifications de l'état de la piste. Les pilotes doivent prévoir qu'un ou deux tours de reconnaissance peuvent être faits. Dans ce cas, il est interdit de doubler pendant ce tour. Un pilote dont le camion est immobilisé sur la piste devra être évacué. Il ne sera pas autorisé à intervenir sur son camion. Cependant, s'il arrive à redémarrer, il pourra prendre le départ sur la dernière ligne, ou de la pré-grille si la procédure est en cours. Si le départ a été donné, il ne pourra prendre part à la course. Si un pilote se présente en retard alors que le tour de reconnaissance se déroule, il sera autorisé à partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7.1. ESSAIS

Voir règlement standard.

L'organisation d'essais libres est obligatoire.

7.1.2. Essais chronométrés

Les essais seront chronométrés et obligatoires. Ils se dérouleront sur 4 tours. Pour être qualifié, un pilote devra au moins effectuer un tour chronométré.

7.3. COURSE**7.3.1.1. Grilles de départ**

- **Pour les manches qualificatives** : sur proposition du Directeur de Course, et avec l'accord du Collège des Commissaires Sportifs, la grille sera composée par les 4 tracteurs sur une ligne ou en formation 2+2 décalés. Dans ce dernier cas, l'intervalle entre deux lignes sera de 6 à 8 mètres.

- **Pour les finales** : les tracteurs seront disposés 2 par 2 sur deux ou trois lignes décalées de 6 à 8 mètres d'intervalle entre chaque ligne.

7.3.1.2. Manches qualificatives

Toutes les manches qualificatives se dérouleront sur 4 tours.

Il y aura 3 manches qualificatives par classe. Une manche pouvant être composée de plusieurs séries. Chaque pilote doit participer à deux manches. Lors de chaque manche qualificative, il sera attribué des points selon les temps réalisés. Après le déroulement des manches, le pilote le plus rapide de chaque manche dans sa classe se verra attribuer 1 point, l'auteur de deuxième temps : 2 points et ainsi de suite. Dans le cas où un pilote ne termine pas une manche, il se verra attribuer un nombre de points correspondant au moins bon temps de la manche de sa classe, augmenté d'un point par le nombre de tours non effectués. Le chronométrage débutera au signal du drapeau ou des feux.

- **Première manche qualificative par classe**

Il y aura 4 tracteurs maximum par série, elles seront établies par panachage du classement des essais. Le nombre de concurrents de la classe concernée sera divisé par 4 et définira le nombre des séries de la manche. Les têtes de ces « x » séries seront les "x" meilleurs temps, les autres places étant complétées en suivant. La série du premier meilleur temps partira en dernière série, et ainsi de suite en remontant les séries. Dans le cas où le nombre des concurrents ne serait pas un multiple de 4, la première série à courir serait incomplète. Dans le cas où un seul tracteur constituerait cette série, toute latitude serait laissée aux Commissaires Sportifs pour équilibrer les deux premières séries de la manche.

Pour chacune des séries, le "poleman" choisira sa place sur la ligne de départ, ce qui définira ainsi la suite de la grille.

- **Deuxième manche qualificative par classe**

Les grilles de départ seront définies à partir des points marqués lors de la première manche, par panachage. En cas d'ex æquo à l'issue de la première manche, le départage se fera en fonction du classement des essais (même principe que pour la première manche).

- **Troisième manche qualificative**

La participation sera définie à partir du total des points marqués lors des deux premières manches. En cas d'ex æquo, le départage se fera sur le classement de la première manche. Les pilotes n'ayant pas participé à une des deux premières manches se verront attribuer pour ladite manche, un nombre de points correspondant au moins bien classé de cette manche augmenté d'un point par tour requis (même principe que pour la première manche).

- **Finales**

Il y aura 3 finales par classe : finales A, B et C qui se disputeront sur 4 tours pour la C et B, et sur 6 tours pour la A.

Les finales seront alternées pour chaque classe. Il sera donc procédé à toutes les finales C puis toutes les finales B, puis toutes les finales A, et ce, dans l'ordre des classes léger, standard, camion cross et super camion cross.

Dans chaque classe, il y aura 3 finales composées chacune de 4 tracteurs pour les C et B et de 6 tracteurs pour la A. Le classement des pilotes se fera par addition des points obtenus dans leurs deux meilleures manches qualificatives. En cas d'ex æquo, le pilote ayant obtenu le meilleur classement de la manche non retenue sera classé avant l'autre, et s'ils sont encore ex æquo, le classement des essais sera pris en compte.

Dans les épreuves ne comptant pas pour la Coupe de France, lorsqu'un tracteur est conduit alternativement par deux pilotes dans la même classe et que les deux se qualifient pour une même finale, le concurrent le mieux classé sera retenu.

Les pilotes classés de la 7^{ème} à la 11^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe, prendront part à la finale C. Si à l'heure de convocation en pré-grille, un ou deux concurrents ne se représentaient pas, le Directeur de Course compléterait la grille par le 12^{ème} puis le 13^{ème} classés à l'issue des manches qualificatives, qui prendront le départ en dernière ligne sans modification de la grille existante. Cette procédure n'est valable que pour la finale C. Les pilotes de la 5^{ème} à la 7^{ème} place sur la liste qualificative de leur classe prendront part à la finale B. Le vainqueur de la finale C participera à la finale B en dernière position sur la grille de départ. Les quatre meilleurs pilotes ayant obtenu le plus petit total de points dans les manches qualificatives prennent directement part à la finale A. Le vainqueur et le second de la finale B participeront à la finale A, respectivement en 5^{ème} et 6^{ème} positions sur la grille de départ. Pour chacune des

finale, la pole sera choisie par le pilote ayant obtenu le plus petit nombre de points, ce qui définira ainsi la suite de la grille.

7.4. ARRET DE COURSE

Voir règlement standard.

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Voir règlement standard.

7.6. PARC FERME

Voir règlement standard.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir règlement standard.

ARTICLE 10. PRIX

Le montant minimum de la remise des prix est la suivante :

1 ^{er}	300 €
2 ^{eme}	280 €
3 ^{eme}	250 €
4 ^{eme}	230 €
du 5 ^{eme} au 20 ^{eme}	220 €

COUPE DE FRANCE DE CAMION CROSS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2. La Coupe de France de Camion Cross 2006 se déroulera disputera sur 10 épreuves :

22-23 avril	Elne	Asa Terre d'Elne
06-07 mai	La Cognée	Asa Terre Issoise
27-28 mai	Le Mans	Asaco Maine Bretagne
10-11 juin	Baud	Asaco Maine Bretagne
01-02 juillet	Bourges Allogny	Asa du Centre
15-16 juillet	Lessay *	Asa de la Manche
05-06 août	Badefols d'Ans	Asa des 4 Couleurs
02-03 septembre	Limousin	Asa Terre de St Junien 87
23-24 septembre	Kerlabo	Asaco Maine Bretagne
28-29 octobre	Le Mans	Asaco 24 H du Mans

* *sous réserve d'agrément du circuit ou de travaux à réaliser.*

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Seuls les pilotes titulaires d'une licence FFSA de l'année en cours pourront marquer des points à ladite Coupe.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.2. TRACTEURS ADMIS

- Classe Camion léger,
- Classe Camion Standard,
- Classe Camion Cross,
- Classe Super Camion Cross.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS PAR CATEGORIE

1 ^{er}	20 points	9 ^{ème}	8 points
2 ^{ème}	17 points	10 ^{ème}	7 points
3 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	13 points	12 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	12 points	13 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	11 points	14 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	10 points	15 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	9 points	16 ^{ème}	1 point

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Le classement final sera établi en application de l'article 1 paragraphe A des Prescriptions Générales.

ARTICLE 10. PRIX

Prix par catégorie, dans chaque manche et finale :

1 ^{er}	300 €
2 ^{ème}	280 €
3 ^{ème}	250 €
4 ^{ème}	230 €
du 5 ^{ème} au 15 ^{ème}	220 €

ARTICLE 11. OFFICIELS

- Un Commissaire Technique désigné par la FFSA assurera le contrôle technique des véhicules lors de chaque manche de la Coupe de France.
- Un membre du groupe de travail sera invité pour observer le déroulement.

REGLEMENT TECHNIQUE CAMIONCROSS

ARTICLE 1. DEFINITION

1.1. ELIGIBILITE

Les véhicules devront être du type "tracteur" à 2 essieux, châssis cabine uniquement.

Ils seront présentés propres, secs, et non graisseux aux vérifications.

Ils ne devront pas être munis de dispositifs aérodynamiques.

Ils sont issus de la série et conformes aux articles ci dessous.

Une fiche technique PV des mines et une photographie du véhicule d'origine seront fournis par tous les concurrents.

Les classes seront celles-ci :

1.1.1. Classe Camion léger

Tracteur 4x2 produit en série et ayant fait l'objet d'une réception française par type, en ce qui concerne la base. Il aura un PTAC compris entre 3,5 et 5 tonnes. Une notice descriptive constructeur sera présentée au contrôle technique. Poids minimum de 2,3 tonnes.

1.1.2. Classe Camion standard

Tracteur 4x2 d'une cylindrée de 0 à 18500 cm³ d'un poids minimum de 4,5 tonnes.

1.1.3. Classe Camion cross

Tracteur 4x2 ou 4x4 sans distinction de cylindrée, d'un poids minimum de 4,8 tonnes.

1.1.4. Classe Super camion cross

Tracteur 4x2 ou 4x4 reconditionné avec des éléments homologués par le constructeur du véhicule d'origine ou/et avoir été homologué FIA pour la discipline piste. L'origine de tout organe issu du constructeur doit pouvoir être justifiée au commissaire technique. Poids minimum de 4,8 tonnes.

NOTA: Tout camion issu de la catégorie standard, ayant subi des évolutions lui permettant d'accéder aux classes supérieures, ne peut en aucune façon revenir en classe standard.

ARTICLE 2. PRESCRIPTION GENERALES

2.1. EQUIPEMENTS DE SECURITE

2.1.1 Arceau de sécurité

2.1.1.1 **Cabine** : La cabine du conducteur doit être équipée à l'intérieur d'une cage de sécurité destinée à protéger le pilote. Les prescriptions minimales en matière d'arceau de sécurité sont décrites dans ce règlement, mais il faut ajouter les remarques suivantes :

Les caractéristiques principales d'une cage de sécurité sont avant tout le résultat d'une conception précise et détaillée, d'une fixation appropriée à la cabine du conducteur et d'un montage solide et fixe sur la carrosserie. Il est recommandé de choisir des pieds de fixation d'un diamètre aussi grand que possible afin de répartir les charges sur une surface maximale. Il est conseillé de souder, dans la mesure du possible, la cage au cadre de la cabine (par exemple, montants du pare brise et des portes). Ceci permet d'accroître la rigidité et la stabilité du dispositif. Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible, avec la pleine pénétration (de préférence soudure à l'arc et plus particulièrement, soudage sous gaz protecteur). Les prescriptions sont des prescriptions minimales.

Les arceaux devront être conformes au dessin 287-1. Il est autorisé d'ajouter des éléments ou renforts supplémentaires (dessin 287-2)

Une barre diagonale de toit partant de l'arrière côté conducteur et allant à l'avant côté passager.

S'il existe un toit ouvrant, il doit être sécurisé et ne comporter que des parties métalliques soudées.

2.1.1.2. **Armature de sécurité arrière** : outre la cage de sécurité de la cabine, il est obligatoire d'installer à l'arrière de celle ci une armature de sécurité composée d'un arceau de protection arrière fermé, équipé de deux jambes de force et d'une diagonale, boulonnées sur le châssis selon les dessins 287-3/B et 287-3/C. Cette armature ne devra pas être située à plus de 0,50 mètre de la face arrière de la cabine et ne pas être inférieur à 0,10 mètre du hors tout cabine.

Les plaques et contre plaques utilisées ci-dessus devront avoir une surface de 200 cm² et 3 mm d'épaisseur minimum et être fixées par 4 boulons de 12 mm de diamètre.

2.1.1.3. Spécifications minimales en matière d'arceau de sécurité

Chaque arceau doit être d'un seul tenant et ne doit pas présenter d'irrégularité ni de fissure.

Tous les éléments de la cage de sécurité doivent être soudés entre eux ou être reliés par les connexions définies dans l'article 253 de l'annexe J.

2.1.1.4. Remarques

L'extrémité supérieure des barres diagonales arrière doit être fixée côté pilote. Il est recommandé de monter des barres supplémentaires sur les arceaux. Les barres supplémentaires peuvent être soudées ou fixées par des connexions amovibles. La cage doit être fixée à la cabine par au minimum 4 pieds de fixation, un pour chaque montant vertical de la cage. Chaque pied de fixation doit avoir une surface minimum de 200 cm² et d'une épaisseur de 3 mm. Des plaques de renfort d'une surface minimum de 200 cm² et d'une épaisseur de 3 mm doivent être fixées de manière à coincer le plancher de la cabine entre les pieds de fixation et les plaques de renfort par 3 vis au moins d'une spécification minimale de 8,8 (grade "S") et d'un diamètre minimum de 12 mm. Il est autorisé d'accroître le nombre de vis et de souder l'arceau à la cabine (exemple: aux montants de pare brise et des portes).

2.1.1.5. Renfort de pied d'arceau arrière

Sous les plaques de renfort du plancher, un renfort boulonné sur le châssis monté dans l'axe du tube de pied d'arceau principal et servant de tampon sera constitué au minimum, d'éléments égaux aux sections d'arceau. (dessin N°287-3/A).

2.1.1.6. Prescriptions minimales en matière de matériau des barres obligatoires ou facultatives

Tubes en acier sans soudure, étiré à froid, d'une résistance à la traction minimale de 340N/mm².

Dimensions minimales admissibles des barres : 57 mm de diamètre externe x 4,9 mm d'épaisseur de paroi ou 60 mm de diamètre externe x 3,2 mm d'épaisseur de paroi ou 70 mm de diamètre externe x 2,4 mm d'épaisseur de paroi. Chaque barre du schéma 287-1 doit être munie d'un orifice de 5 mm de diamètre, placé bien en vue de manière à permettre un contrôle. Indépendamment de ces orifices, il est interdit de percer les tubes d'arceaux internes ou externes. Chaque fixation d'accessoires ou support de tôles doit s'effectuer à l'aide de ferrures adaptées mécaniquement ou soudées sur les tubes.

2.1.1.7. Remarques

Les dimensions des tubes indiquées ci-dessus sont des dimensions standard qui sont disponibles. Si toutefois, l'une de ces tailles ne peut être obtenue, le tube sera acceptable si ses dimensions dépassent celles indiquées ci-dessus. Par exemple: 60 mm x 4,9 mm ou 57 mm x 5 mm sont acceptables en remplacement du tube de 57 mm x 4,9 mm.

Les éléments constitutifs de l'armature de sécurité arrière reprendront les prescriptions de la cage de sécurité de la cabine et des dessins 287-3/B et 287-3/C.

2.1.2. Bandes protectrices latérales

Des bandes protectrices latérales en métal doivent être fixées par boulonnage entre les ailes des essieux avant et arrière afin d'éviter des encastrements de roues et de protéger les réservoirs et autres éléments extérieurs. Les bandes protectrices latérales peuvent être constituées d'un profil en "U" de 100 mm de haut x 50 mm x 5 mm d'épaisseur, ou d'un profil de caisson en acier de 100 mm de haut x 50 mm x 3 mm d'épaisseur ; ou d'un tube en acier de 65 mm de diamètre x 3 mm d'épaisseur de paroi, ou de 2 tubes en acier de 50 mm de diamètre x 3 mm d'épaisseur de paroi.

Les renforts entre châssis et protections latérales doivent être de matériau au moins équivalent en résistance à celui des protections latérales. Tous les tubes et caissons doivent avoir un trou de 5 mm percé dans un endroit accessible pour contrôle. La distance maximum entre deux renforts est de 500 mm. L'espace libre maximum autorisé (vue latérale) entre l'aile avant ou arrière et la bande protectrice, latérale est de 100 mm. Les renforts doivent être montés sur le châssis au moyen de plaques de répartition de la charge d'une surface minimale de 100 cm² et d'une épaisseur minimale de 5 mm.

Ces plaques doivent être soudées aux renforts et boulonnées au châssis. Chaque renfort doit être vissé par au minimum 4 vis de 8 mm de diamètre. Ces vis doivent être au moins de classe 8,8 (grade "S"). Il est permis de percer le châssis pour la fixation des bandes protectrices latérales. Le bord inférieur des bandes protectrices latérales doit être placé à 500 mm du sol. Le bord supérieur ne doit pas dépasser la hauteur du châssis mesurée dans l'axe des roues arrière. Les bandes protectrices doivent se prolonger à l'extérieur de telle sorte qu'elles soient situées à moins de 300 mm des extrémités du véhicule vu de dessus. Toute soudure doit être de la plus haute qualité avec pleine pénétration. Il doit être possible d'inspecter tout joint de soudure.

Les bandes protectrices latérales ne doivent pas présenter d'angles aigus ou d'arêtes sur le véhicule vu de dessus. Elles peuvent, comme décrit au chapitre 6, être garnies de carénages, mais ceux-ci

doivent pouvoir être facilement détachés afin de permettre une inspection aisée des bandes protectrices latérales.

2.1.2.1 Remarque

Ce règlement ne contient que des prescriptions minimales. Il est autorisé de monter des bandes protectrices latérales supplémentaires pour autant qu'elles ne dépassent pas le périmètre du véhicule vu de dessus.

2.1.3. Ceintures de sécurité

Il est obligatoire d'utiliser un harnais homologué FIA 8853/98 ou 8854/98.

Toutes les ceintures doivent être des produits de marque industrielle non modifiés et ne pas comporter d'enrouleur. Elles doivent être fixées solidement à la structure de la cabine ou de l'arceau (il n'est pas permis de les fixer au siège). Les points d'ancrage sur la structure doivent être renforcés pour assurer une résistance adéquate. Elles doivent se composer au minimum de 2 sangles d'épaules fixées à la cabine par deux points d'ancrage situés derrière le siège du pilote, et d'une sangle abdominale qui doit être fixée à la cabine par deux points d'ancrage. Au minimum, il doit s'agir d'un harnais 4 points. Il est interdit de combiner les éléments de diverses ceintures. Seuls des jeux complets, tels qu'ils sont fournis par les fabricants, sont autorisés.

2.1.3.1 Installation et utilisation : les ceintures doivent être remplacées après toute collision importante. Il faut les remplacer immédiatement si elles sont coupées, ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou des produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées ou si le harnais ne fonctionne pas parfaitement.

Elles seront montées comme sur le dessin 253-42 du CSI. Le siège baquet pourra être percé et renforcé pour passer les sangles, mais les arêtes vives doivent être protégées.

Les sangles d'épaules doivent être montées de façon à créer un angle de moins de 20° par rapport à l'horizontale à partir des épaules du pilote

2.1.4. Extincteurs

Ils sont facultatifs.

2.1.4.1. Equipement

Tout tracteur peut être équipé de deux bonbonnes contenant chacune au minimum 4 kg de Halon 1211 (BCF) ou d'un produit ayant une efficacité et une non toxicité au moins égale à celle du Halon 1211.

2.1.4.2. Montage

Chaque bonbonne d'extincteur doit être solidement fixée à l'intérieur de la cabine du véhicule. Il n'est pas permis de monter des extincteurs à l'extérieur de la cabine. Seules les sangles métalliques à boucles métalliques seront utilisées pour la fixation.

2.1.4.3. Fonctionnement

Déclenchement (manuel) : les extincteurs doivent être facilement accessibles au pilote et être facilement dégagés de leurs fixations.

2.1.4.4. Vérification

Le type du produit extincteur, sa quantité, le poids total de la bonbonne et la date de la dernière vérification doivent être spécifiés sur chaque bonbonne.

2.1.4.5. Systèmes automatiques

Il est permis, en remplacement ou en plus des extincteurs évoqués ci-dessus, de monter un système d'extincteur automatique qui soit conforme aux spécifications de l'article 283-7 voitures Tout Terrain de l'Annexe J. Ce système est recommandé pour les véhicules à moteur turbo.

2.1.5. Coupe-circuit général

Les véhicules doivent être équipés d'un coupe-circuit et d'un dispositif étouffeur permettant d'arrêter le moteur et l'alimentation de la batterie de tous les circuits électriques (à l'exception de celui du système d'extinction automatique). Cet interrupteur doit être de couleur jaune et il doit être reconnaissable à une étincelle rouge sur un triangle bleu à bords blancs. Sa position doit être signalée par une indication visible d'au moins 20 cm de large. Le coupe-circuit et le système étouffeur doivent être placés à l'extérieur, au milieu de la face avant de la cabine, sous le pare-brise. Le coupe-circuit général doit être accessible à tout moment même si le véhicule repose sur le côté ou sur le toit. En outre, un interrupteur principal du moteur doit être placé dans la cabine et ses positions en circuit/hors-circuit doivent être clairement indiquées. Il doit pouvoir être commuté par le conducteur assis au volant et attaché par la ceinture de sécurité. L'interrupteur doit également

mettre hors-circuit toutes les pompes électriques à carburant. Dans le cas de véhicules utilisant un interrupteur moteur mécanique, un dispositif interrupteur peut être monté près du coupe-circuit électrique. Cependant, ce dispositif interrupteur qui peut être monté près du coupe-circuit, doit être clairement signalé et comporter des instructions claires pour son déclenchement (Exemple : tirer la manette pour arrêter le moteur).

2.1.6. **Feux de "stop" et de "brouillard" arrière**

Deux feux stop et de brouillard d'une puissance minimum de 21 watts et maximum de 55 watts seront fixés aux extrémités arrière droite et gauche du châssis sur leurs supports d'origine. La surface lumineuse de ces feux ne doit pas dépasser 100 cm². Deux autres feux identiques, stops et brouillard, doivent être installés dans les angles supérieurs de la partie arrière droite et gauche de la cabine.

2.2. **SIEGES**

Tous les sièges des occupants doivent être homologués par la FIA sans précision de date de validité. Ils doivent être solidement fixés et il ne doit pas être possible de les faire basculer ou pivoter, ou de les rabattre. Le siège conducteur doit soutenir ce dernier et doit le maintenir en place dans la cabine.

Tous les sièges doivent être tournés vers l'avant, tout siège passager peut être enlevé.

Tous les assemblages par vissage entre le siège et la cabine (c'est à dire les assemblages entre le siège et le cadre auxiliaire, s'il existe, et entre le cadre auxiliaire et le plancher) doivent être réalisés avec contreplaques, au moyen de 4 vis minimum d'au moins 10 mm de diamètre ou 6 vis de 6 mm de diamètre de classe 8,8 (grade "S") au minimum. Les surfaces de contact minimales entre support, cabine et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation (voir annexe J dessin 253-52). Les glissières de siège doivent être bloquées et verrouillées par un système nécessitant l'usage d'outils.

Les véhicules dont les cabines peuvent basculer vers l'avant doivent être équipés d'un dispositif supplémentaire complétant le mécanisme normal de basculement et empêchant la cabine de basculer en cas de déverrouillage de ce mécanisme. L'élément le moins résistant de ce mécanisme doit être une vis ou une broche en acier de minimum 16 mm de diamètre ou deux vis ou broches en acier de minimum 12 mm de diamètre. Des câbles en acier sont admis de chaque côté de la cabine avec un diamètre minimum de 12 mm (ou de section équivalente). Ils seront d'une longueur suffisante pour permettre le débattement de la cabine par rapport au châssis. Les véhicules équipés d'un capot doivent recevoir un dispositif de verrouillage supplémentaire, en plus du verrouillage normal du capot pour empêcher que le capot ne s'ouvre en cas de déficience du verrouillage normal (fixations à goupilles "américaines" en acier).

Le basculement vers l'arrière n'est autorisé qu'en super camion cross et toutes les conditions précédentes doivent être appliquées.

2.3. **ARBRES DE TRANSMISSION**

Pour chaque arbre de transmission longitudinal de plus de 1 mètre de long, un arceau ou une courroie de sécurité en acier devra être monté près de l'extrémité avant.

2.4. **ROUES ET PNEUMATIQUES**

Les jantes sont libres à condition d'être d'un type industriel et de mêmes dimensions que l'origine ; elles doivent être recouvertes entièrement par l'aile ou le garde-boue du véhicule.

Les élargisseurs de voie, ou les adaptateurs entre roue et moyeu sont interdits ; les jantes sectionnées et les jantes cerclées également.

Des caches pour écrous de roues doivent être montés sur toutes les roues si les écrous ou boulons dépassent des roues.

Il est interdit d'utiliser sur les roues des poids d'équilibrage amovibles.

Tout pneu jugé non conforme ou dangereux sera refusé.

2.5. **ISOLATION DU MOTEUR (PAROI PARE-FEU)**

Tous les véhicules doivent être équipés d'une paroi de protection fabriquée à partir d'un matériau ininflammable et placée entre le moteur/la transmission et le compartiment du pilote de manière à pouvoir empêcher le passage de fluides ou de flammes en cas d'incendie. Tous les orifices doivent être étanchés au moyen de fibre de verre. L'utilisation de magnésium pour les parois de séparation est interdite.

2.6. **CANALISATION**

2.6.1. Conduits de carburants : il est interdit de placer des conduits de carburant à l'intérieur de la cabine.

2.6.2. Conduits d'huile : seuls les conduits d'huile menant aux indicateurs de température et de pression peuvent être montés à l'intérieur de la cabine. Ces conduits doivent être réalisés en métal ou en canalisations de type aviation.

- 2.6.3. Conduits de système de refroidissement** : seuls les conduits du système de refroidissement menant aux indicateurs de température / pression ou aux dispositifs de chauffage de la cabine peuvent être montés à l'intérieur de la cabine.
- 2.6.4. Conduit d'admission d'air au moteur** : il est interdit de placer ce type de conduit à l'intérieur de la cabine.

2.7. PARE-BRISE ET VITRES

Les véhicules doivent être équipés d'un pare-brise en verre feuilleté muni d'une indication attestant ce fait. Toutes les autres vitres doivent être constituées de verre de sécurité de type homologué. Si les vitres latérales et arrière sont composées de verre de sécurité, elles devront être recouvertes d'un film plastique transparent et autocollant afin d'éviter d'éventuelles blessures dues aux verres cassés. Un filet de protection ou une structure en maille doit être monté à l'intérieur de la porte du pilote. Il recouvrira la zone de la vitre, il ne doit pas gêner la vision, mais il doit empêcher toute partie de la main ou du bras du pilote de sortir de la vitre (cassée) en cas de tonneau.

Tous les mécanismes commandant les vitres doivent fonctionner tel que le constructeur les a conçus. Exemple : le système d'ouverture de fenêtre prévu par le constructeur doit rester identique. En cas de bris de pare-brise, le port du casque avec visière ou de lunettes type moto est obligatoire.

2.8. BLOCAGE DE DIRECTION

Tout système de blocage de la direction monté sur le véhicule doit être enlevé ou rendu inefficace.

2.9. FREIN DE PARKING

La commande du frein de parking doit être efficace et facilement repérable par une indication d'au moins 20 cm de large placée à l'intérieur de la cabine. Le pilote normalement assis et sanglé sur son siège doit pouvoir actionner la commande de frein de parking.

Au minimum, un frein de parking efficace de série sera conservé mais un système plus sophistiqué peut être montée en lieu et place s'il remplit la même fonction.

2.10. ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Tous les véhicules doivent être équipés d'essuie-glace et de lave-glace nettoyeurs. Ils doivent être en état de marche à tous moments.

2.11. RESERVOIR RECUPERATEUR D'HUILE

Tous les conduits de ventilation du moteur avec sortie dans l'atmosphère doivent mener à un réservoir disposé de manière à empêcher que l'huile ne se répande sur le sol. Si un seul réservoir est utilisé, il doit avoir une contenance d'au moins 4 litres. Plusieurs réservoirs peuvent être utilisés, mais chacun d'eux doit avoir une contenance minimum de 2 litres. Les réservoirs sont libres dans leur matériau, mais il doit être possible d'en voir le contenu (exemple: une partie transparente est obligatoire dans un réservoir métallique, et les réservoirs en plastique doivent être translucide). Tous les réservoirs doivent pouvoir être vidés facilement.

2.12. ANNEAU DE REMORQUAGE

Tout véhicule doit être équipé à l'avant et à l'arrière d'un dispositif permettant de remorquer le véhicule en toutes circonstances. Il doit être peint au moyen d'une peinture contrastée (jaune, rouge ou orange), il doit s'inscrire dans le périmètre du véhicule vu de dessus.

2.13. PROJECTEURS

Les optiques pourront être supprimés, leurs emplacements devront alors être obstrués. S'ils sont conservés, ils devront être protégés de façon adéquate en cas de bris de glace.

2.14. AVERTISSEUR SONORE

Chaque véhicule sera muni d'un avertisseur sonore puissant.

2.15. BAVETTES

Le montage de bavettes efficaces, en arrière de chaque roue du véhicule est obligatoire. Elles devront être fixées le plus en arrière possible. Chaque bavette devra descendre au minimum à 10 cm du sol et sa largeur devra être supérieure à celle de la roue complète.

2.16. RETROVISEURS

Le véhicule sera équipé au minimum de 2 rétroviseurs extérieurs. Ils devront être montés de part et d'autre de la cabine et seront, à tout moment, en bon état de fonctionnement.

ARTICLE 3. CHASSIS

3.1. CHASSIS

Le châssis peut uniquement être modifié partiellement pour satisfaire aux exigences de sécurité décrites dans l'article 2 de ce règlement. A l'exception des modifications autorisées à l'article 4.1 et 4.4, le cadre de ce châssis doit être exactement conforme aux spécifications standard du constructeur. Les options des constructeurs concernant la forme et le matériau du châssis sont interdites. A l'arrière, une plaque de 3 mm minimum d'épaisseur fermera les deux bouts de longeron du châssis.

3.2. SELLETTE

La sellette d'accouplement doit être placée en avant de l'axe de l'essieu arrière, il doit être possible d'atteler à tout moment une semi-remorque. La sellette doit être d'un modèle commercial homologué pour un usage routier et pour une charge de 17 tonnes avec une ouverture de 3 ½ pouces.

ARTICLE 4. CARROSSERIE

4.1. CABINE

La cabine doit conserver sa résistance et son intégrité originale. Les dimensions, la forme et le matériau seront ceux de série. Toute corrosion de la structure de la cabine ou des montants impliquera le rejet du véhicule aux vérifications.

4.2. INTERIEUR

Tapis et revêtements de plancher seront enlevés.

Le tableau de bord pourra être modifié, ou enlevé sans modifier la structure de la cabine. Il est recommandé de monter un volant non standard, de marque industrielle et rembourré en son milieu.

Toutes les commandes seront celles d'origine et garderont leur fonction d'origine mais elles pourront être modifiées pour rendre leur emploi plus facile.

Les pédales sont libres mais leur résistance et leur solidité doivent être semblables à celles d'origine.

L'intérieur de la cabine, hormis les panneaux de portes, peut être démonté à condition qu'aucun endroit ne présente de bords vifs ni de parties saillantes.

4.3. VERROUILLAGE DES PORTES

Les portes doivent être déverrouillées lorsque le véhicule se trouve sur la piste, les poignées de portes doivent pouvoir fonctionner de l'intérieur et de l'extérieur.

4.4. OUTILS

Tous les outils et autres équipements non fixés solidement doivent être enlevés de l'intérieur de la cabine.

4.5. GARDE-BOUE

Toutes les roues doivent être équipées de garde-boue. Ceux-ci ne doivent pas présenter d'angles saillants et doivent couvrir la largeur totale du pneu sur un arc ininterrompu de 120°. L'extrémité arrière du garde-boue ne doit pas se trouver plus haut que le bord supérieur de la jante correspondante.

Les ailes et les garde-boue avant seront ceux de la cabine homologuée sur la gamme du véhicule.

4.6. PARE-CHOC

A l'avant du tracteur, le pare-chocs d'origine sera conservé. Toutefois, un pare-chocs émanant de la même marque peut être monté (origine à justifier) en lieu et place de celui d'origine, à condition de ne pas dépasser la largeur de la cabine, et de ne pas être inférieur à cette dernière de 15 mm.

A l'arrière du tracteur, un pare-chocs pourra être monté à condition que la face arrière de la protection soit verticale ; qu'aucune partie de la protection arrière ne soit pas à plus de 200 mm par rapport à l'extrémité des poutrelles de châssis arrière. Les tubes inférieurs doivent rejoindre les tubes supérieurs (pare-chocs) et ne doivent pas présenter de bords vifs ni d'angles ou coins saillants. Il est exigé de couvrir tout ou partie des protections avec des panneaux métalliques de 3mm minimum d'épaisseur fixés rigidement. Les extrémités arrière du châssis ne doivent pas porter de parties saillantes ni de bords vifs ou angles dangereux.

ARTICLE 5. MOTEUR

5.1. GENERALITES

Le moteur et tous les organes auxiliaires seront exactement conformes aux spécifications standard du constructeur sauf :

5.1.1. Régime moteur

Le régime moteur maximum est libre .

Système de refroidissement de l'eau.

Le nombre de radiateurs de refroidissement d'eau doit être conservé et ils doivent être montés sur leurs points de fixation d'origine sur le châssis. Il est cependant permis de modifier la taille et la forme de ces radiateurs et des canalisations qui y sont associées, dans la mesure où cela ne cause aucun changement de la forme du châssis ou de la carrosserie.

Des moto-ventilateurs électriques peuvent être montés en remplacement de celui d'origine.

5.1.2. Système d'admission d'air

Le(s) filtre(s) à air et les tubulures en amont de celui(ceux)-ci pourront être modifiés. L'emplacement du filtre à air est libre, mais il ne pourra pas être installé à l'intérieur de l'habitacle. Les prises d'air devront obligatoirement être situées à l'extérieur de la cabine. Aucune partie du système d'admission d'air ne peut faire saillie de plus de 300 mm au-delà des extrémités du toit de la cabine. Un maximum de deux pipes d'admission d'air peuvent être montées. La surface totale de la section des pipes d'admission d'air ou des prises d'air dynamiques ne doit excéder 1000 cm².

5.1.3. Système d'injection de carburant

Seuls les réglages de la pompe à injection sont libres

Carburant

Le carburant sera du gazole du commerce aux spécifications suivantes :

Taux d'hydrocarbure, % en poids	99,0 min
Masse volumique, kg/m ³	860 max
Indice de cétane (ASTM D 613)	55 max
Indice de cétane calculé (ASTM D 976/80)	55 max

En tant que comburant, seul l'air atmosphérique peut être mélangé au carburant.

Le moteur ne peut produire de fumée en excès. Les niveaux de fumée seront mesurés conformément aux normes de l'Union Européenne ou à des normes équivalentes. Un juge de fait les jugera.

5.1.4. Echappement

Le dispositif d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur. La sortie de l'échappement doit s'effectuer à l'intérieur du périmètre du tracteur. L'angle de sortie de l'échappement doit être compris entre 60° et 90° par rapport à l'horizontale. Une ou deux sorties verticales au maximum pourront être installées sans dépasser de plus de 300 mm le sommet de la cabine et placées dans tous les cas à l'arrière de la cabine. Pour les tracteurs à moteur turbocompressé, l'échappement ne peut être modifié qu'après le turbocompresseur. Il est autorisé de monter des écrans thermiques sur le collecteur d'échappement, le compresseur et le dispositif d'échappement, mais leur fonction doit être la protection thermique.

Un dispositif de sécurité doit être monté à l'extrémité du tuyau de sortie d'échappement afin d'éviter qu'une pièce d'un diamètre supérieur à 40 mm puisse sortir de cet orifice.

ARTICLE 6. SUSPENSION

6.1. AMORTISSEURS

Il n'est pas possible de monter plus de 4 amortisseurs sur un même essieu. Cependant, les amortisseurs peuvent être de n'importe quels marques et types industriels. Leurs supports sont libres mais ne doivent avoir que cette seule fonction.

6.2. PONT RIGIDE

Les ponts rigides pourront être renforcés mais de telle manière que les pièces d'origine puissent toujours être reconnues.

6.3. **RESSORTS**

Le nombre de lames est libre.

6.4. **LIMITATION DE DEBATTEMENT**

Des sangles limitant le débattement peuvent être montées.

ARTICLE 7. TRANSMISSION

7.1. **RAPPORT DE DEMULTIPLICATION**

Les différents rapports de boîtes et de ponts devront être ceux définis par le constructeur du véhicule pour la gamme du véhicule concerné.

Cet article est valable dans toutes les classes.

7.2. **EMBRAYAGE**

Le(s) disque(s) d'embrayage est(sont) libre(s), mais la commande mécanique doit être celle du véhicule d'origine.

ARTICLE 8. DIRECTION

Hormis le volant, l'ensemble des pièces composant la direction doit être celui monté sur le véhicule d'origine. Seule la biellette pendante sera libre, à condition d'être d'un modèle industriel du constructeur non modifiée.

ARTICLE 9. SYSTEME ELECTRIQUE

9.1. **BATTERIE**

Les batteries doivent être conformes aux spécifications d'origine ou à des spécifications équivalentes. Elles ne peuvent pas être placées à l'intérieur de la cabine. Chaque batterie doit être solidement fixée à l'aide d'au moins deux vis d'acier d'au moins 10 mm de diamètre et doit être protégée afin d'empêcher les court-circuits au niveau des bornes. Les batteries ne doivent pas être visibles de l'extérieur du véhicule.

9.2. **CIRCUIT ELECTRIQUE**

Le circuit électrique est libre.

ARTICLE 10. VOIE ET PNEUMATIQUES

10.1. **LARGEUR DE LA VOIE ET LARGEUR DU VEHICULE**

Les essieux et roues/pneus montés sur le véhicule ne peuvent donner à celui-ci une largeur supérieure à 2500 cm, ni accroître la largeur de la voie avant ou arrière de plus de 25 mm par rapport aux spécifications standard du constructeur.

10.2. **PNEUMATIQUES**

Les pneus à clous et les chaînes sont interdits. Le véhicule doit être équipé de pneus normalement disponibles dans le commerce de détail et destinés à la circulation sur route et/ou piste par tous temps. Les sculptures et/ou mélanges spéciaux de la bande de roulement ainsi que tous les composants chimiques appliqués à l'extérieur et pouvant modifier l'adhérence des pneus sont interdits. Tous les pneus doivent avoir un indice de vitesse "F" ou supérieur. Aucune carcasse ne doit avoir subi de réparation importante.

10.3. **CONSTRUCTEURS AGREES**

Tous les pneumatiques doivent avoir reçu l'approbation du type standard de l'Union Européenne (réglementation Union Européenne 54) ou équivalent.

ARTICLE 11. RESERVOIRS DE CARBURANT

Les réservoirs de carburant sont libres en ce qui concerne la capacité, la conception et le matériau. Ils doivent cependant être de marque industrielle, sans modification, et doivent être étanches à toute fuite ou tout épanchement accidentel de carburant à partir des orifices de remplissage et reniflards. Les bouchons de remplissage doivent fermer efficacement et être situés dans le périmètre du véhicule sans faire saillie.

Il est recommandé de monter des réservoirs de sécurité homologués par la FIA et de type FT3.

L'emplacement est libre à condition que le réservoir soit fixé solidement au châssis, qu'il soit protégé efficacement contre les chocs, qu'il soit monté entre les faces internes des longerons du châssis ou de leur projection verticale et en avant de la sellette d'attelage, mais à l'arrière.

Une plaque en tôle d'acier de 3 mm minimum d'épaisseur doit être montée sous la surface inférieure exposée du réservoir.

ARTICLE 12. SYSTEME DE FREINAGE

L'ensemble du système de freinage d'origine ne pourra pas être modifié. Le matériau et le système de fixation des garnitures sont libres.

12.1. REFROIDISSEMENT DES FREINS

Le refroidissement des freins n'est autorisé qu'en utilisant de l'air canalisé. Les conduits de refroidissement doivent être alimentés par des prises d'air (une par roue) pouvant s'inscrire dans un cercle de diamètre 150 mm fixées en dessous de l'axe des roues et ne dépassant pas la projection verticale du véhicule.

12.2. BLOCAGE DE SECURITE

Les véhicules devront être équipés d'un système de sécurité qui aura pour effet de bloquer au moins les roues arrière en cas d'absence d'air dans les bouteilles de réserve d'air.

12.3. FREINAGE

12.3.1. Généralité

Le freinage du véhicule ne doit être actionné que par l'action du pied du pilote sur la pédale de frein commandant un système mécanique, hydraulique, pneumatique ou combinés ensemble. L'ABS est interdit.

12.3.2. Sécurité

Double circuit commandé par la même pédale, l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Seule la répartition de freinage AV/AR peut-être modifiée.

ARTICLE 13. ANGLE DE CHASSE

Les coins de réglage de l'angle de chasse peuvent être adaptés à n'importe quel essieu mais doivent être mis en place de manière sûre, soit par soudure à la contreplaque d'essieu du ressort, soit en faisant en sorte qu'il soit impossible de les enlever sans enlever d'abord au moins deux vis de serrage de ressort d'essieu.

ARTICLE 14. LEST

Un lest est permis à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés entre les longerons du châssis, entre la cabine et l'axe de la sellette.

ARTICLE 15. CLASSE CAMION LEGER

Le camion léger doit correspondre en tout point à la réglementation standard, sauf sur les points suivants :

Le châssis doit être de profil U et de type échelle.

15.1. VOIE

La largeur de la voie avant ou arrière ne dépassera pas de plus de 100 mm la largeur de la voie standard définie par le constructeur.

15.2. MOTEUR

La cylindrée est limitée à 3 000 cm³.

15.2.1. Système d'admission d'air

Le(s) filtre(s) à air et les tubulures en amont de celui (ceux-ci) pourront être modifiés, l'emplacement du filtre à air est libre, mais il ne sera pas installé à l'intérieur de l'habitacle. Aucune partie du système d'admission d'air ne fera saillie au-delà des extrémités de la cabine.

15.3. SYSTÈME DE FREINAGE

L'ensemble du système de freinage d'origine ne pourra pas être modifié. Le matériau et le système de fixation des garnitures de freins sont libres.

15.3.1. Refroidissement des freins

Le refroidissement des freins est autorisé. Les conduits de refroidissement doivent être alimentés par des prises d'air pouvant s'inscrire dans un cercle de diamètre 100 mm fixées en dessous de l'axe des roues et ne dépassant pas la projection verticale du véhicule.

15.3.2. Blocage de sécurité

Les véhicules devront être équipés d'un système de sécurité qui aura pour effet de bloquer au moins les roues de l'essieu arrière. Une fois enclenché, ce système devra maintenir le véhicule à l'arrêt. Ce système pourra être mécanique, hydraulique ou pneumatique.

15.4. BOÎTE DE VITESSES

Elle doit être entièrement mécanique et strictement d'origine (voir PV des mines).

15.4.1. Couple final

Les différentiels peuvent être verrouillés par n'importe quel moyen ; le contrôle de traction est interdit.

L'unité de l'essieu avant ne peut être entraîné.

ARTICLE 16. CLASSE CAMION CROSS**16.1. MOTEUR****16.1.1. Pompe à injection**

Libre à condition de conserver le principe d'origine et son implantation.

16.1.2. Turbocompresseur

Il est permis de changer le type du ou des turbocompresseurs à condition que les éléments du système d'admission d'air (c'est à dire les canalisations et raccords entre le(s) turbocompresseur(s)) soient des éléments standard fabriqués par le constructeur du moteur concerné. Il est permis de monter un échangeur air-air à condition que les éléments concernés soient des pièces de production standard. Le nombre standard d'unités ou d'étages de turbocompresseurs doit être monté dans la ou les position(s) d'origine.

Le diamètre maximal de l'entrée d'air doit être de 65 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir d'un plan perpendiculaire à l'axe de rotation situé à 50 mm maximum en amont d'un plan passant par les extrémités les plus en amont des aubages de roue de compresseur (dessin 290-4).

Les turbocompresseurs respectant les dimensions définies ci-dessus pourront être conservés en l'état. Les autres devront comporter une bride fixée au carter de compresseur de façon inamovible et respectant les dimensions ci-dessus. Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par cette bride.

Le montage de cette bride sur le turbo compresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps de compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur. Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes de vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber. La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque).

En cas de moteur à deux compresseurs parallèles, chaque compresseur doit être limité à un maximum de 46 mm.

17.1. GENERALITE

Il est permis d'effectuer des modifications, sous réserve généralement que l'apparence du véhicule garde une étroite ressemblance avec celle du véhicule standard, y compris calandre et autres dispositifs caractéristiques. La cabine doit conserver sa résistance et son intégrité d'origine.

17.2. CARROSSERIE**17.2.1. Extérieur**

Des carénages latéraux et supérieurs peuvent être montés, conformément à l'article 2.1.2.

17.2.2. Silhouette

Les seules modifications permises sont celles qui n'enfreignent pas les règles ci-dessus.

17.2.3. Garde au sol

La garde au sol minimum est de 200 mm prise au point le plus bas du véhicule.

17.3. MOTEUR**17.3.1. Modifications permises**

Le moteur et ses servitudes ne peuvent être modifiés que dans les limites des règles suivantes. Il est permis, sauf indication spécifique du présent règlement, de remplacer des éléments internes du moteur par de nouveaux éléments provenant du même constructeur de moteurs. Le calage et le profilage de l'arbre à cames sont libres, mais la levée de soupape doit demeurer tel que standard.

17.3.2. Modifications interdites

A moins d'être spécifiquement autorisés par le présent règlement, le moteur et toutes les servitudes doivent se conformer exactement à la spécification standard du constructeur. Il n'est pas permis de remplacer le bloc moteur et les culasses standard du constructeur pour le moteur spécifié.

17.3.3. Emplacement du moteur

La partie arrière du bloc moteur doit être située à l'avant de la ligne centrale de l'empattement du tracteur.

17.3.4. Refroidissement huile/eau :**17.3.4.1. Huile**

Les carters d'huile de lubrification peuvent comporter des chicanes intérieures. Des refroidisseurs de carburant et d'huile peuvent être montés à l'intérieur du périmètre de la carrosserie.

17.3.4.2. Eau

Les radiateurs d'eau peuvent être agrandis, remplacés par d'autres articles de spécification, ou complétés par des radiateurs supplémentaires, à condition que tous les radiateurs soient montés à l'intérieur du **périmètre de la carrosserie**.

17.3.5. Turbocompresseur

Le nombre de turbocompresseurs est limité à deux. Il est cependant permis de changer de marque et de type de compresseur(s) dans la mesure où cela n'entraîne aucun changement dans la forme de la carrosserie ou du châssis. Des limiteurs de la pression de suralimentation ("waste-gates") peuvent être montés.

17.3.6. Admission d'air

Les pièces du système d'admission d'air peuvent être modifiées ou remplacées.

17.3.7. Système d'alimentation de carburant

Les pièces du système d'injection régulant la quantité de carburant vers le moteur peuvent être changées, à condition que les nouvelles pièces s'adaptent à l'emplacement d'origine sans modification. Le système d'alimentation de carburant conçu à l'origine doit être conservé dans son intégralité, tel qu'envisagé par le constructeur.

17.3.8. Une bride d'un diamètre de 65 mm sera montée en amont du turbo compresseur bride fixée au carter de compresseur de façon inamovible et respectant les dimensions ci-dessus. Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par cette bride.

Le montage de cette bride sur le turbo compresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps de compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur. Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes de vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber. La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque).

En cas de moteur à deux compresseurs parallèles, chaque compresseur doit être limité à un maximum de 56 mm.

17.4. TRANSMISSION

17.4.1. Boîte de vitesses

La boîte de vitesses mécanique est libre mais pour les changements de rapport, elle doit être d'un type à levier directement actionné par la main du pilote et doit avoir un rapport de marche arrière. Le montage de boîtes de vitesses automatiques est interdit. Le montage de commande de boîte type séquentiel est interdit.

La distance de l'arrière du moteur à l'avant de la boîte de vitesses ne doit pas s'écarter de la distance spécifiée pour la boîte de vitesses d'origine. Les visco-coupleurs entre moteur et boîtes de vitesses sont interdits.

17.4.2. Couple final

Les différentiels peuvent être verrouillés par n'importe quel moyen. Le contrôle de traction électronique est interdit.

17.4.3. Rapports

Les rapports de transmission et d'entraînement sont libres.

17.5. FREINS

Le montage des freins à disques est autorisé seulement dans le cas où ce montage existerait dans la gamme du constructeur.

ARTICLE 18. REGLES COMMUNES

Tout ce qui n'est pas autorisé est interdit.

18.1. BRUIT

Il ne doit pas être dépassé une limite de 100 Db mesurée avec un sonomètre réglé sur A et LENT posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime correspondant aux 2/3 du régime nominal constructeur. (au cas où le sol est en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis de 1,50 m x 1,50 m devra être placé sur la zone concernée). Le premier contrôle de bruit pourra être fait lors des vérifications techniques avant l'épreuve, et un véhicule non conforme pour le bruit ne pourra pas participer.

18.2. CONFORMITE

Il appartient aux concurrents de présenter, à tout moment, un véhicule conforme à la réglementation. Le fait de présenter un véhicule aux vérifications est une déclaration implicite de conformité.

18.3. PRESENTATION

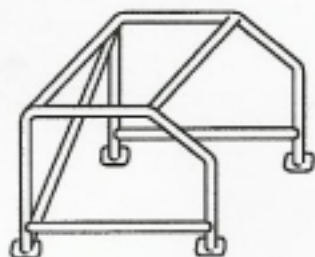
Le départ pourra être refusé à tout véhicule dont la présentation n'est pas soignée.

18.4. CONSTRUCTION

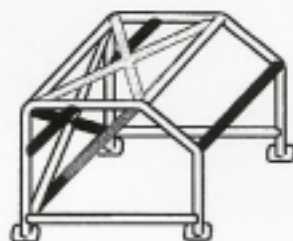
Sur rapport des Commissaires Techniques, le Collège des Commissaires Sportifs pourra interdire le départ au concurrent dont la construction du véhicule ne représenterait pas toutes les garanties de sécurité, notamment en ce qui concerne les soudures, les articulations, etc.

18.5. RADIO

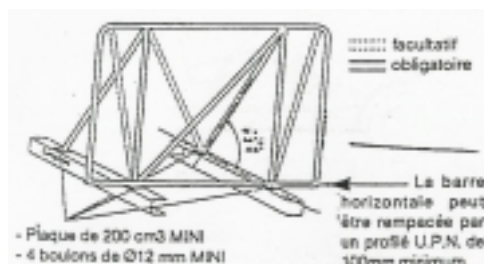
Tout système de radio est interdit sur tous les véhicules.



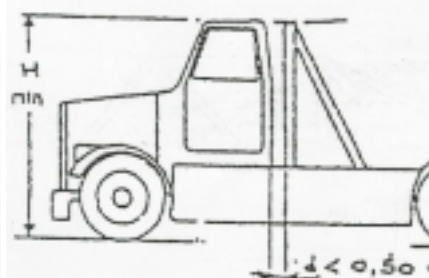
Dessin / Drawing N°287-1



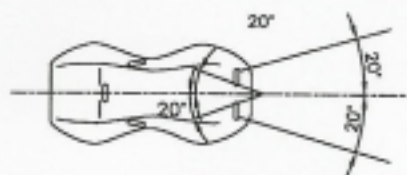
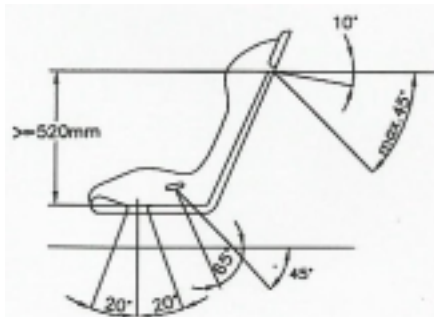
Dessin / Drawing N°287-2



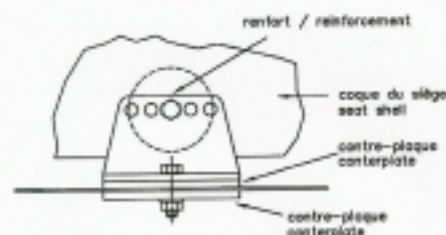
- Plaque de 200 cm3 MINI
- 4 boulons de Ø12 mm MINI



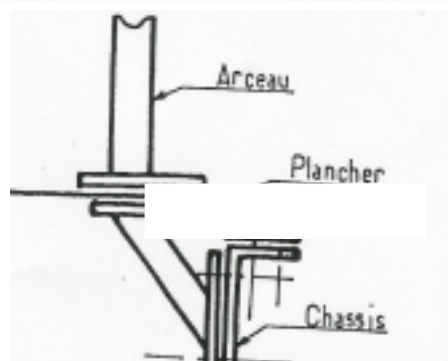
Dessin N° 287-3/C

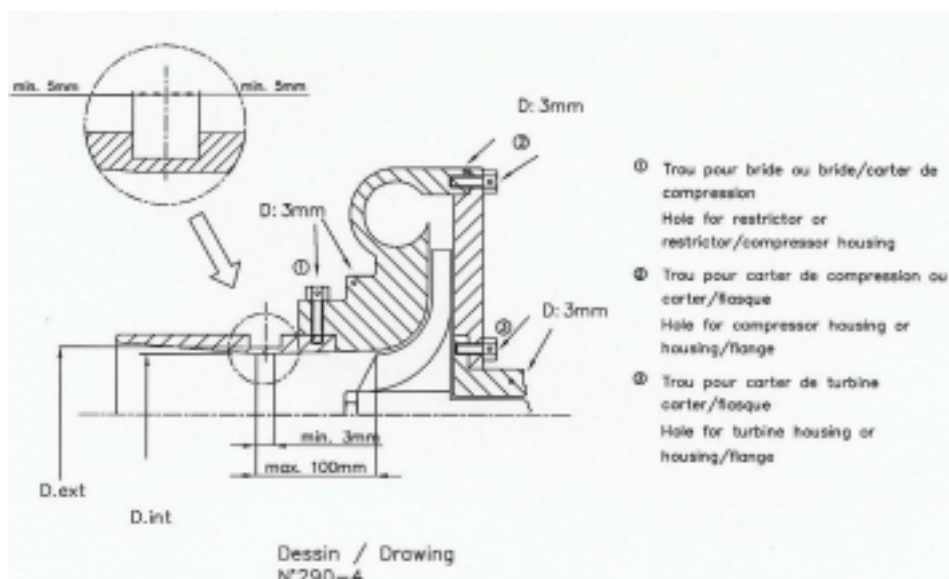


Dessin / Drawing N° 253-42



Dessin / Drawing N°253-52





ARTICLE 7 : EXTINCTEURS - SYSTEMES D'EXTINCTION

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF

7.1 Systèmes installés

7.1.1) Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction figurant dans la liste technique n°16 : "Systèmes d'extinction homologués par la FIA".

7.1.2) Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. Dans tous les cas ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g.

Tout le système d'extinction doit résister au feu.

Les canalisations en plastique sont interdites et les canalisations en métal obligatoires.

7.1.3) Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement.

Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être situé près de l'interrupteur de coupe-circuit, et non combiné avec lui.

Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm.

7.1.4) Le système doit fonctionner dans toutes les positions.

7.1.5) Les ajutages des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction de la tête des occupants.

7.2 Extincteurs manuels

7.2.1) Chaque voiture doit être équipée d'un ou de deux extincteurs.

7.2.2) Agents extincteurs autorisés : AFFF, Viro3, poudre ou tout autre agent homologué par la FIA.

7.2.3) Capacité minimale des extincteurs :

En cas d'utilisation de poudre :

2,60 litres pour les quantités précisées ci-après.

7.2.4) Quantité minimale d'agent extincteur :

AFFF : 2,4 litres

Viro3 2,0 kg

Poudre : 2,0 kg

7.2.5) Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

AFFF et Viro3 : conformément aux instructions du fabricant

Poudre : 13,5 bar

De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

7.2.6) Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité

- type de produit extincteur

- poids ou volume du produit extincteur

- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

7.2.7) Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g.

De plus seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec des sangles métalliques, seront acceptées.

Il est fortement recommandé d'utiliser des canalisations résistantes au feu : les canalisations en plastique sont déconseillées et les canalisations en métal fortement recommandées.

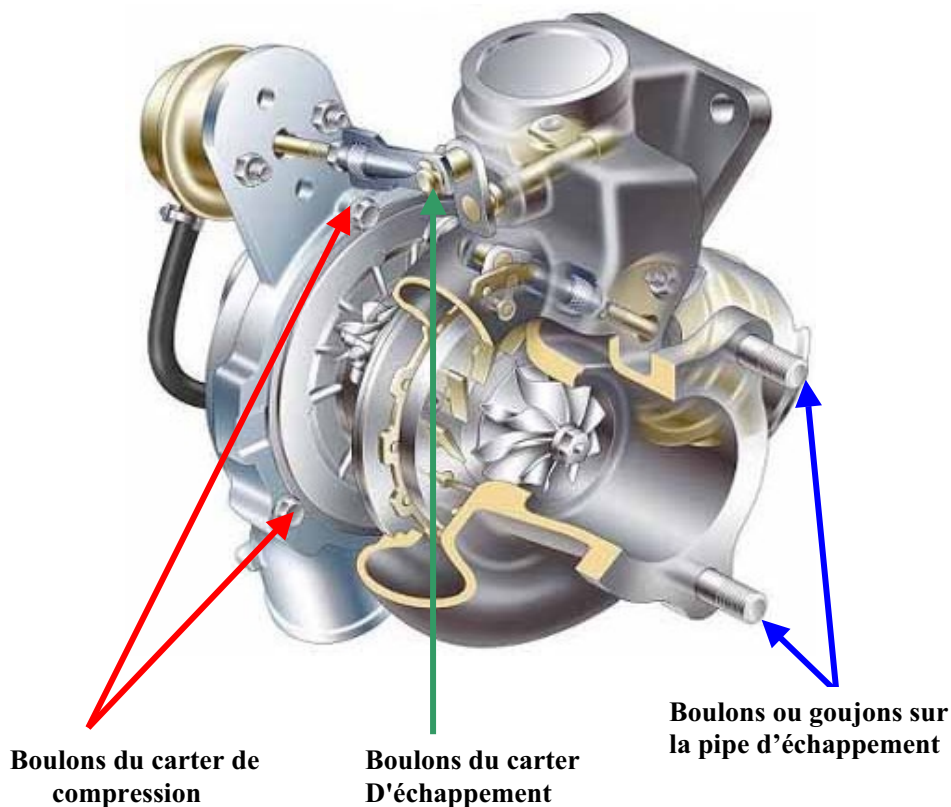
7.2.8) Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

Le plombage du turbo se fera avant la première course et devra rester en place toute la saison. En cas d'avarie nécessitant le démontage du turbo, celui-ci sera plombé à nouveau avant la prochaine manche. Le turbo sera présenté avec le carter de compression démonté de manière à pouvoir vérifier la roue de compression et l'état de surface du carter.

La tête des boulons qui assemblent le carter de compression et le carter d'échappement à l'élément central du turbo sera munie d'un orifice de 3mm minimum de diamètre la traversant de part en part.

La tête des boulons maintenant le turbo sur la pipe d'échappement aura le même orifice.

Dans le cas de goujons, l'orifice sera percé en dessous de l'écrou dûment serré



REGLEMENTATION GENERALE

2 CV CROSS

L'appellation 2 CV cross a été cédée par la société CITROEN au groupement national des organisateurs de 2 CV cross (association déclarée) qui est seul habilité à autoriser l'inscription d'une épreuve de 2 CV cross.

ARTICLE 1. DEFINITION

Le 2 CV cross est une compétition automobile régionale organisée conformément au règlement sportif de la Fédération Française de Sport Automobile.

La participation aux épreuves implique de la part du concurrent et de son entourage une soumission entière et sans réserve à tous les articles du présent document, ainsi qu'aux règles de la courtoisie, de la politesse et de l'esprit sportif.

ARTICLE 2. CIRCUIT

Le circuit est fermé, tracé sur un emplacement non ouvert à la circulation publique. Le revêtement de la piste est en terre, pour sa totalité ou en partie. En cas de panachage, la partie bitumée ou cimentée ne doit pas excéder la moitié de la longueur totale du circuit.

La piste fait au moins 10 mètres de largeur, sa longueur peut varier entre 700 et 1500 mètres. Elle est aménagée de telle sorte que les concurrents ne puissent pas dépasser la vitesse de 100 km/heure.

Le public ne doit pas avoir accès à l'intérieur du circuit, et sa protection est assurée par des moyens convenables, en accord avec la réglementation des courses automobiles.

ARTICLE 3. VOITURES ET EQUIPEMENTS

Toutes les courses se disputent en une seule catégorie. Y sont admises les berlines CITROEN 2 CV et DYANE, équipées d'un moteur de 602 cm3 de cylindrée. Les 2 CV 4 x 4 sont interdites.

Les voitures doivent être en bon état et rigoureusement conformes à l'annexe technique du présent règlement. A l'exception de certains points définis dans cette annexe technique, les voitures doivent être conformes à la production de série.

Le nom du pilote et son groupe sanguin doivent obligatoirement être inscrits sous l'emplacement du pare-brise, en lettres de 5 cm minimum de hauteur, et d'une couleur faisant contraste avec la peinture de la carrosserie.

Chaque voiture doit porter son numéro distinctif sur les portières (**en haut et vers l'avant**), la malle arrière et la plaque de toit. Ce numéro est attribué par le groupement en fonction des résultats de la saison précédente, il est le même pour toutes les épreuves de l'année. Le numéro est obligatoirement de couleur noire ou très foncée, faisant contraste sur un fond blanc et en chiffres d'au moins 23 cm de hauteur.

La circulation sur la voie publique avec une 2 CV de cross est interdite, sauf pour la circulation des convois de parade spécialement autorisés par la préfecture.

ARTICLE 4. ENGAGEMENTS

La participation aux épreuves se fait par invitation. Les engagements sont normalement clos 5 jours avant l'épreuve. L'organisateur peut appliquer une pénalité financière en cas d'engagement tardif et/ou reçu sans règlement.

Les concurrents doivent être âgés d'au moins 16 ans, être titulaires d'une licence pilote "régionale terre" ou d'un titre de participation. Ils doivent par ailleurs être adhérents au groupement 2 CV Cross.

Les droits d'engagement des pilotes sont fixés à 55 € et se décomposent en deux parties : 43 € restent acquis à l'organisateur de l'épreuve et 12 € constituent la dotation pour la remise des prix de la Coupe de France. Ces 12 € sont reversés au groupement dans les conditions prévues à l'alinéa suivant et restent affectés à la remise des prix à l'exception de la cotisation annuelle des pilotes (8 € par adhérent) qui est prélevée par le groupement sur ces versements.

Un chèque de caution de 1000 € doit être établi par l'organisateur à l'ordre du groupement, 15 jours avant l'épreuve. En cas de manquement à cette règle, le comité directeur du groupement est en droit de refuser la prise en compte de l'épreuve pour le classement de la Coupe de France, et d'en prévenir les pilotes par avance. L'organisateur devra par ailleurs s'acquitter directement du montant de sa cotisation au groupement, fixée à 8 €.

Le nombre total de voitures engagées est fixé par le règlement particulier de chaque épreuve, sans pouvoir dépasser 150. Les concurrents refusés sont avertis individuellement.

ARTICLE 5. PROTECTION DU PILOTE

Sont obligatoires, en essais comme en courses :

- un casque homologué, normes FIA,
- un harnais 4 ou 6 points, normes FIA,
- lunettes ou bulle, en cas d'absence de pare-brise,
- une combinaison,
- un tour de cou (minerve),
- une paire de gants sans perforation (cuir ou matière homologuée),
- volume d'essence dans le réservoir : 10 litres maximum,
- un bouchon de réservoir étanche,
- un arceau de sécurité (réf. 253-7 Annexe J du règlement général FFSA),
- une plaque de toit rigide, positionnée au dessus du pilote,
- un siège baquet avec appui tête.

Ces trois derniers points sont repris dans l'annexe technique du règlement.

ARTICLE 6. OBLIGATIONS DES CONCURRENTS

Pour chaque 2 CV cross, les concurrents doivent passer un contrôle administratif et les véhicules un contrôle technique, ces deux formalités étant obligatoires pour pouvoir prendre le départ.

Les commissaires techniques peuvent à tout moment et par tout moyen à leur convenance, vérifier l'état et la conformité d'un ou plusieurs véhicules, et les Commissaires Sportifs prendre, le cas échéant, les sanctions qui s'imposent.

Les conseillers techniques du groupement assistent aux opérations de contrôle technique et de démontage.

Il est interdit de changer de voiture au cours d'un même 2 CV cross. Un pilote ne peut conduire qu'une seule voiture et une voiture ne peut être conduite que par un seul pilote.

Pendant toute la durée des épreuves, les concurrents doivent impérativement et immédiatement obéir aux signaux des commissaires et de la Direction de Course.

Avant chaque course, les pilotes effectuent un tour de reconnaissance avant de venir se ranger sur la grille de départ, moteur en marche. Si un véhicule cale et ne peut redémarrer par ses propres moyens, il est repoussé en fond de grille et peut repartir immédiatement après les autres concurrents avec l'aide des commissaires.

Les heurts et obstructions volontaires sont interdits et sévèrement réprimés. Lorsqu'ils sont constatés, la direction de course en établit un rapport sur le cahier de suivi du Groupement. Ce rapport précise les faits, la sanction appliquée, le numéro de course et le nom du pilote.

Tout pilote sanctionné ou recevant un avertissement pour conduite agressive, anti-sportive ou dangereuse sera suspendu pour la prochaine épreuve de la Coupe de France lorsque l'un au moins

de ces motifs sera mentionné sur le cahier de suivi des incidents. Il en sera de même lorsque les faits décrits sur le cahier relèvent d'une conduite agressive, anti-sportive ou dangereuse même si ces mots ne sont pas employés.

Par ailleurs, si un pilote sanctionné par un avertissement pour l'un des motifs ci-dessus doit prendre le départ d'une nouvelle manche, il partira en fond de grille.

Lorsqu'un véhicule est immobilisé sur la piste, les commissaires interviennent jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou puisse repartir. En cas de panne ou d'arrêt temporaire, le pilote peut repartir sur l'ordre des commissaires, à condition qu'il n'ait pas quitté son casque ni ses gants. Une voiture définitivement immobilisée doit être évacuée par le pilote.

En aucun cas des pilotes, mécaniciens, ou autres personnes étrangères à l'organisation n'ont accès à la piste pendant les épreuves pour apporter une aide à un véhicule. Tout manquement à cette règle peut entraîner la disqualification du pilote secouru.

Si la course est arrêtée avant le nombre de tours prévu (drapeau rouge), trois cas peuvent se présenter :

- **moins de deux tours ont été courus** : les pilotes repartent pour le nombre de tours restant à courir selon la même grille de départ, les places des pilotes qui ne repartent pas restent vides,
- **deux tours au moins ont été courus** : une nouvelle grille de départ est établie en fonction du dernier relevé des passages sur la ligne d'arrivée, les pilotes repartent pour le nombre de tours restant à courir,
- **les $\frac{3}{4}$ au moins du nombre de tours prévu ont été accomplis** : la manche est déclarée terminée, son classement est celui du dernier relevé des passages sur la ligne d'arrivée, mais le temps n'est pas pris en compte.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES COURSES

Chaque épreuve de 2 CV cross se dispute sur deux journées. Les horaires et l'organisation des courses sont fixés par le règlement particulier de l'épreuve, étant entendu que les essais doivent obligatoirement être prévus dans le programme de la première journée.

Dans l'ordre, les différentes manches d'un 2 CV cross sont les suivantes :

- essais libres (facultatifs mais fortement conseillés) (*),
- essais chronométrés,
- manches de qualification (10 tours),
- deux quarts de finales (15 tours),
- course féminine et/ou débutants (facultatives) (8 tours),
- deuxième manches de qualification, dites de rattrapage (10 tours),
- deux demi-finales (15 tours),
- une ou deux consolante(s) (8 tours),
- finale (20 tours).

(*) une autre séance d'essais libres peut être prévue en début de deuxième journée.

Si le pilote le plus rapide des essais chronométrés a effectué son meilleur tour en plus d'une minute, le nombre de tours est diminué de la façon suivante :

- courses féminine, débutants et consolantes : 6 tours.
- manches de qualification : 8 tours.
- $\frac{1}{4}$ de finales et $\frac{1}{2}$ finales : 12 tours.
- finale : 15 tours.

Si le temps des essais du meilleur pilote est supérieur à une minute à cause de conditions particulièrement difficiles (météo, état de la piste, etc.), conditions qui ont disparu après les essais, le Collège des Commissaires Sportifs peut décider de rétablir le nombre de tours initial.

Inversement, et si la situation l'impose, le Collège des Commissaires Sportifs a toujours la possibilité de réduire le nombre de tours prévu au cours d'une épreuve.

Les grilles de départ sont constituées d'une alternance de lignes de deux et trois pilotes (première ligne : deux pilotes). Les lignes doivent être espacées d'au moins sept mètres.

Pour chaque course, le pilote bénéficiant de la pôle position peut choisir sa place sur la première ligne de départ. La place d'un pilote qui ne se présente pas au départ reste vide sur la grille.

7.0. PRINCIPES DE CLASSEMENT

Les pilotes sont classés en fonction du nombre de tours qu'ils ont effectués et de l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée. Les pilotes victimes d'abandon (pilote ne franchissant pas la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur) sont classés après les autres en fonction du nombre de tours qu'ils ont effectués.

Quelle que soit la manche, les concurrents doivent, pour être classés, franchir la ligne d'arrivée dans les cinq minutes qui suivent l'arrivée de la voiture victorieuse.

7.1. ESSAIS LIBRES

Trois tours, le nombre maximum de pilotes admis simultanément sur la piste est fixé par la Direction de Course. Les départs sont donnés aux pilotes dans l'ordre où ils se présentent sur la pré-grille.

Un pilote peut effectuer plusieurs séances d'essais libres à condition de reprendre place derrière ceux qui attendent leur tour sur la pré-grille de départ.

7.2. ESSAIS CHRONOMETRES

Trois tours, dont un tour de reconnaissance pendant lequel il est interdit de doubler, et deux tours chronométrés. Seul le temps du meilleur tour est retenu, le temps de l'autre tour servant à départager les éventuels ex aequo.

Six pilotes maximum sur la piste. L'ordre de départ est fixé par tirage au sort à l'issue des contrôles administratifs. Ce tirage au sort peut être effectué par des procédés informatiques utilisant des fonctions aléatoires à la condition que le logiciel utilisé soit agréé par le comité directeur du groupement.

Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance, mais son temps sera augmenté d'une pénalité fixée par la Direction de Course. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés et sera autorisé à effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

Aucun concurrent n'est autorisé à participer à plus d'une séance d'essais chronométrés, qu'il ait ou non terminé celle-ci.

7.3. PREMIERES MANCHES DE QUALIFICATION

Il y a quatre manches de qualification si le nombre d'engagés est inférieur ou égal à soixante, six manches au delà. La première moitié des manches constitue le groupe A, l'autre moitié le groupe B.

Tous les concurrents participent aux premières manches de qualification. Les grilles de départ sont établies dans l'ordre du classement des essais chronométrés : les quatre (ou six) meilleurs sont en pôle position, les quatre (ou six) suivants en deuxième place, et ainsi de suite, tout en plaçant alternativement un pilote en groupe A et un pilote en groupe B.

A l'arrivée, les douze premiers (cas de quatre manches) ou les huit premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ¼ de finales, à la condition de ne pas avoir abandonné.

7.4. QUARTS DE FINALES

Il y a deux ¼ de finales : un en groupe A pour les qualifiés des manches du groupe A, et un en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre pilotes dans chaque course.

Les grilles de départ sont établies en fonction des classements des manches de qualification, la pôle position est attribuée au pilote ayant gagné la manche la plus rapide de son groupe.

A l'arrivée, les quatre premiers sont directement qualifiés pour les ½ finales, à la condition de ne pas avoir abandonné. Les autres pilotes devront repasser par les manches de rattrapage.

7.5. **COURSE FEMININE ET/OU COURSE DES DEBUTANTS**

Si elles ont lieu, ces courses sont sans incidence sur le classement de l'épreuve ni sur la participation aux autres manches.

Les grilles de départ sont établies en fonction de l'ordre inverse des résultats aux essais chronométrés, le pilote ayant réalisé le meilleur temps partant en dernière position.

7.6. **MANCHES DE RATTRAPAGE**

Afin de tenir compte du nombre des pilotes directement qualifiés pour les ½ finales, il y a quatre manches de rattrapage si le nombre d'engagés est inférieur ou égal à soixante-huit, six manches au delà. Tous les pilotes y participent, à l'exception des quatre premiers des ¼ de finales, déjà qualifiés pour les ½ finales.

Les grilles de départ sont établies de façon à ce que les pilotes du groupe A restent en groupe A et pareillement pour ceux du groupe B. Y sont positionnés dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les classés (non qualifiés) des ¼ de finales,
- les victimes d'abandon en ¼ de finales,
- les classés (non qualifiés) des manches de qualification,
- les victimes d'abandon en manches de qualification,
- ceux qui n'ont pas pu participer aux manches de qualification, à la condition qu'ils aient effectué leurs essais chronométrés.

A l'arrivée, les dix premiers (cas de quatre manches) ou les sept premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ½ finales à condition de ne pas avoir abandonné. Les autres pilotes peuvent participer à la course consolante, si elle a lieu.

7.7. **DEMI-FINALES**

Il y a deux ½ finales : une en groupe A, pour les qualifiés des courses du groupe A, et une en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre ou vingt-cinq pilotes dans chaque course.

Sont positionnés sur la grille de départ, dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les quatre premiers des ¼ de finales,
- les pilotes qualifiés à l'issue des manches de rattrapage, en commençant par celui qui a gagné la manche la plus rapide.

A l'arrivée, les douze premiers de chaque ½ finale sont qualifiés pour la finale, à la condition de ne pas avoir abandonné. Celui des deux treizièmes qui a réalisé le meilleur temps aux essais chronométrés est également qualifié pour la finale, toujours à condition de ne pas avoir abandonné, auquel cas l'autre treizième peut prendre sa place s'il n'a pas lui-même abandonné.

7.8. **CONSOLANTE(S)**

Ces courses sont réservées aux pilotes qui n'ont pas été qualifiés pour une ½ finale. Les groupes A et B y sont confondus si une seule consolante est organisée.

La grille de départ est établie en fonction des résultats des manches de rattrapage, la pôle position étant attribuée au pilote de la manche la plus rapide.

Le nombre de pilotes admis en consolante est au maximum de vingt-cinq, le Collège des Commissaires Sportifs pouvant refuser les pilotes les plus mal classés. Dans tous les cas, il est possible d'organiser deux consolantes, une en groupe A, l'autre en groupe B.

Si le nombre de pilotes participant à la consolante est faible, le Collège des Commissaires Sportifs peut autoriser certains ½ finalistes (non qualifiés pour la finale) à prendre le départ de la consolante. Dans ce cas, ils partent en fond de grille, dans l'ordre où ils se présentent.

7.9. **FINALE**

Y participent les douze premiers de chaque ½ finale, plus le meilleur des deux treizièmes (départagés par les essais chronométrés), soit vingt-cinq pilotes. La grille de départ est établie à partir des places obtenues et la pôle position attribuée au vainqueur de la ½ finale la plus rapide.

A l'issue de la finale, les voitures sont mises en parc fermé pour les vérifications techniques et ne pourront en sortir qu'½ heure après l'affichage des résultats. Les réclamations seront admises conformément à la réglementation FFSA, soit dans les 30 minutes qui suivent cet affichage.

L'absence d'une voiture en parc fermé peut entraîner la disqualification du pilote. Aucune personne n'est autorisée à entrer dans le parc fermé sans y avoir été invitée par les commissaires techniques.

ARTICLE 8. CLASSEMENTS - PRIX

Le classement officiel du 2 CV cross est celui de la finale. Chaque 2 CV cross est doté des prix suivants :

- Finale :

1er : 230 €	5ème : 120 €	9ème : 80 €
2ème : 180 €	6ème : 110 €	10ème : 70 €
3ème : 150 €	7ème : 100 €	11ème : 60 €
4ème : 135 €	8ème : 90 €	suivants : 55 €

(y compris aux pilotes victimes d'abandon).

- Consolante(s) :

1er : 30 €	2ème : 25 €	3ème : 20 €
pour chaque consolante)		

Si le nombre des pilotes engagés est inférieur ou égal à 60, l'organisateur peut diminuer la dotation de la remise des prix de la finale de la façon suivante :

1er : 150 €	5ème : 80 €	9ème : 60 €	13ème : 40 €
2ème : 120 €	6ème : 75 €	10ème : 55 €	14ème : 35 €
3ème : 100 €	7ème : 70 €	11ème : 50 €	suivants : 30 €
4ème : 90 €	8ème : 65 €	12ème : 45 €	

(y compris aux pilotes victimes d'abandon).

En plus de leur prix, les finalistes sont récompensés par des coupes, trophées ou médailles.

ARTICLE 9. PUBLICITE

Les concurrents doivent fixer sur leur voiture, aux endroits qui leur sont indiqués, les autocollants qui leur sont fournis par les organisateurs. Les concurrents ont le droit d'apposer sur leur voiture, combinaison, etc. toute autre publicité, graphisme ou inscription à leur convenance, à condition :

- de respecter le plan de publicité prévu par le groupement,
- de respecter la publicité prévue par l'organisateur de l'épreuve,
- que cette publicité ne concurrence pas les marques des sponsors du groupement ou de l'organisateur,
- que les inscriptions et graphismes restent dans les limites de la bienséance, à l'appréciation des organisateurs.

Fanions ou drapeaux sont interdits, sauf peints ou collés sur la carrosserie.

Par ailleurs, tout commerce dans l'enceinte du circuit et des parcs concurrents et spectateurs doit être autorisé par les organisateurs.

COUPE DE FRANCE DE 2CV CROSS

La Coupe de France de 2 CV cross est un classement annuel établi sur les épreuves de 2 CV cross inscrites au calendrier de la FFSA et agréées par le groupement national.

Le groupement national peut, en cas de force majeure, modifier ou annuler la Coupe de France sans que sa responsabilité ne puisse être recherchée.

Pour le classement, des points sont attribués à l'issue de chaque 2 CV cross à tous les finalistes, suivant le barème ci-après :

1er : 35 pts	6ème : 20 pts	11ème : 15 pts	16ème : 10 pts	21ème : 5 pts
2ème : 30 pts	7ème : 19 pts	12ème : 14 pts	17ème : 9 pts	22ème : 4 pts
3ème : 26 pts	8ème : 18 pts	13ème : 13 pts	18ème : 8 pts	23ème : 3 pts
4ème : 23 pts	9ème : 17 pts	14ème : 12 pts	19ème : 7 pts	24ème : 2 pts
5ème : 21 pts	10ème : 16 pts	15ème : 11 pts	20ème : 6 pts	25ème : 1 pt

Tout concurrent déclassé ne marque aucun point (sauf rétrogradation partielle).

Le classement de la Coupe de France est établi, pour chaque pilote finaliste, par la prise en compte de tous ses résultats. Le vainqueur de la Coupe de France est celui qui totalise le plus de points en fin de saison.

Les ex aequo sont départagés en fonction de leurs meilleurs résultats de la saison (nombre de victoires, nombre de deuxième places, etc.).

Si des ex aequo subsistent, il est tenu compte du nombre des engagés dans les épreuves où ont été obtenus ces meilleurs résultats (le meilleur étant celui qui a obtenu le résultat dans l'épreuve ayant le plus grand nombre d'engagés).

Un classement des essais est également effectué, selon les mêmes principes mais sur la totalité des épreuves, par attribution de points aux dix premiers des essais chronométrés, selon le barème ci-après :

1er : 20 pts	5ème : 8 pts	9ème : 2 pts
2ème : 15 pts	6ème : 6 pts	10ème : 1 pt.
3ème : 12 pts	7ème : 4 pts	
4ème : 10 pts	8ème : 3 pts	

La remise des prix de la Coupe de France est établie chaque année. Elle varie en fonction du nombre de participations aux épreuves, la dotation étant constituée par le reversement au groupement d'une somme de 12 € par engagement, déduction faite de la cotisation annuelle au groupement.

REGLEMENTATION GENERALE EPREUVES SUR GLACE

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. **OFFICIELS**

Voir règlement standard.

1.2. **HORAIRES**

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

Les épreuves sur glace sont inscrites au calendrier international, national ou régional.

1.2.1. En dehors de l'épreuve principale, réservée à un groupe unique T3F glace, un maximum de deux courses d'encadrement pourra être programmé.

1.2.2. Un meeting régional devra se dérouler uniquement sur 24 heures maximum (vérifications obligatoires comprises).

1.3. **Vérifications**

Voir prescriptions générales et règlement standard

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir règlement standard.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. **ENGAGEMENTS**

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier jusqu'à la date limite qui sera fixée le lundi à minuit de la semaine de l'épreuve.
En régional, la participation maximum pouvant être demandée sera de 60 euros.

Sauf cas étudié par le Collège des Commissaires Sportifs, le changement de groupe n'est pas autorisé après la clôture des engagements.

3.2. **EQUIPAGE**

Voir règlement standard.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. **VOITURES ADMISES**

Voir règlement standard.

4.1.2. Tous les groupes énumérés dans le règlement standard peuvent être admis, à condition de respecter la réglementation technique de leur catégorie et de ne pas panacher ces catégories tant en essais libres ou chronométrés qu'en course. Le nombre maximum d'engagés est fixé à 36 voitures par catégorie.

4.2. Voir règlement standard

4.3. **PNEUMATIQUES**

International et national : voir règlement de chaque épreuve.

Régional : les pneumatiques seront de marques indifférentes, mais sont autorisés les pneumatiques cloutés type "Monte Carlo" équipés de 216 clous au maximum (sauf cross-car : voir réglementation générale).

Eclairage de base conforme à la fiche des mines et au catalogue commercial (sans phares additionnels).

Les voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas durant la période exigée par le Directeur de Course seraient immédiatement arrêtées et immobilisées dans le parc d'assistance ou zone des stands jusqu'à réparation.

Pour les épreuves régionales nocturnes, seules seront autorisées les voitures équipées d'un éclairage réglementaire selon leurs groupes.

4.4. **NUMEROS DE COURSE**

Voir règlement standard.

Les noms des pilotes seront indiqués de chaque côté de la voiture Tourisme. Les lettres seront hautes de 5 cm minimum, dans un rectangle de 10 cm de hauteur sur la longueur et à la base des vitres arrière.

Les numéros seront conformes aux prescriptions générales de la FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Voir prescriptions générales. Les publicités obligatoires et facultatives ainsi que les emplacements seront précisés au règlement particulier de l'épreuve ou par un communiqué qui sera distribué aux vérifications.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Voir règlement standard.

6.1. **PARCOURS**

Les épreuves se déroulent sur des circuits sur glace agréés par la FFSA, conformes à la réglementation FFSA.

6.2. Voir règlement standard.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

- **International et national** : équipages

Sprint (exemple : Trophée Andros) : deux pilotes peuvent utiliser la même voiture (résultat individuel) ;

Epreuve d'endurance (exemple : 24 heures) : relais de deux pilotes. Il peut y avoir deux personnes à bord (résultat équipage).

- **Régional** : épreuves sprint (voir ci-dessus).

7.1. **ESSAIS**

7.1.1. **Essais libres**

Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir été acceptés aux vérifications.

7.1.2. **Essais chronométrés**

Voir règlement standard et règlement particulier de chaque épreuve.

7.2. **Briefing**

Voir règlement standard.

7.3. **Course**

Voir règlement particulier de chaque épreuve.

International et national : deux types d'épreuves : sprint et endurance.

2 formules :

A/ Essais libres/Essais chronométrés

Courses

Classement scratch (en régional : classement par catégorie)

OU

B/ Essais libres/Essais chronométrés

Manches qualificatives

¼ Finales – ½ Finales (facultatives)

Finales

Classement scratch (en régional : classement par catégorie)

7.4. ARRET DE COURSE

Voir règlement standard

7.5. DEPARTS ET FAUX DEPARTS

Voir règlement standard

7.6. PARC FERME

Voir règlement standard

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir règlement standard.

ARTICLE 10. PRIX

Voir règlement standard.

CARACTERISTIQUES CIRCUITS SUR GLACE

Les épreuves internationales et nationales, pourront être organisées en nocturne et/ou indoor avec/ou sans public payant. Sous réserve des articles sur la sécurité, les protections, le relief et le tracé sont libres (se reporter au règlement circuit/sécurité).

SECURITE

Le circuit devra être conforme aux directives déposées au Ministère de l'Intérieur (Commission CNECV) suivant le texte ci-dessous :

1. PROTECTION DU PUBLIC

- a) Le public ne peut se situer en contrebas de la piste.
- b) Le public se trouve au même niveau que la piste :
 - La piste sera délimitée par une protection réalisée par un talus naturel de minimum 0.50 mètre X 0.50 mètre à paroi verticale côté piste ou par des protections de type séparateur d'autoroute de même hauteur GBA (béton ou plastique plein d'eau).
 - Cette protection sera surmontée ou suivie d'une barrière grillagée continue et fixée de minimum 2 mètres de haut.
 - Une barrière continue et efficace de un mètre minimum contiendra le public à 10 mètres de la piste.
- c) Le public se trouve en surélévation d'au moins deux mètres naturellement, par conception (talus, rocher, glace, etc.), verticalement ou au minimum avec une inclinaison de 60°.
 - Une barrière continue et efficace de un mètre minimum contiendra le public à un mètre de la piste ou du bord du talus.
- d) Le public pourra être admis à l'intérieur du tracé à condition de respecter les protections ci-dessus et que soient prévus des moyens de transit par tunnels ou passerelles en rapport avec la densité du public admis.
- e) L'intérieur du tracé étant réservé aux officiels et commissaires de l'épreuve.

2. TRACE

- a) Il peut être réalisé sous réserve des articles sur la sécurité et les protections ainsi que ceux ci-après, sans contrainte de relief ou de tracé et la manifestation peut se dérouler avec ou sans public payant, en nocturne « in door ».
- b) La longueur sera comprise entre 600 mètres et 1 500 mètres.
- c) La largeur sera de 8 mètres minimum avec au maximum 3 portions, représentant moins de 20 % de la longueur du circuit, réduites à 6 mètres.
- d) La zone de départ aura une largeur minimale de 10 mètres maintenue jusqu'à la fin du premier virage qui fera au minimum un angle de 60°.
- e) Cette zone de départ devra être aussi rectiligne que possible elle pourra aussi se trouver en dehors de la piste de course, dans ce cas, sa longueur ne pourra dépasser celle de la grille maximale admise (14 voitures).
- f) La surface du tracé de course devra être composée de neige ou de glace en totalité et ne pourra être inférieure à 50 % de la longueur totale avant le début des essais officiels.
- g) Le nombre de voitures admises sur le tracé ne pourra excéder 14.
- h) Les départs seront donnés voitures arrêtées sur une grille décalée 1/1.
- i) Une zone de stands de réparations et changements de pilotes (quand ils sont autorisés) pourra être prévue, elle sera considérée comme faisant partie de la piste de course.
- j) Les ravitaillements en carburant sur la piste de course seront interdits même quand une zone de stands est implantée.
- k) Le tracé doit être bordé, à l'intérieur comme à l'extérieur, par des talus naturels de minimum 0.50 mètre de hauteur X 0.50 mètre de largeur ou séparateur d'autoroute, hormis les entrées et sorties nécessaires au fonctionnement et à la sécurité de la piste.
- l) Le sens d'utilisation du tracé sera défini, si celui-ci peut être inversé, à l'occasion de la manifestation, l'ensemble des diverses prescriptions ci-dessus devront être respectées en totalité pour les deux sens.

m) La piste sous la glace doit être revêtue (goudron, béton, etc.) pour les circuits situés à moins de 2000 mètres d'altitude. Avant les essais, le pourcentage de piste revêtue apparente ne doit pas dépasser 50/100.

Epreuves régionales

En plus des prescriptions mentionnées ci-dessus, la zone de départ pourra se trouver hors de la piste de course, dans ce cas la longueur maximum de cette zone ne sera pas supérieure à 20 mètres ; Il n'y aura pas de zone de panneautage. L'intérieur du circuit sera interdit, seuls pourront y avoir accès les officiels licenciés de l'épreuve. Les circuits seront homologués pour un meeting par un représentant de la Commission de Sécurité de la FFSA juste avant le passage de la Commission Départementale, le rapport sera rédigé sur place et remis aux organisateurs, une copie sera transmise par fax à la FFSA.

NOTES

NOTES

SOMMAIRE

REGLEMENT STANDARD	Page 4
REGLEMENT PARTICULIER	Page 25
PROCEDURE D'HOMOLOGATION DES CIRCUITS	Page 27
CIRCUITS DE VITESSE HOMOLOGUES CNECV	Page 28
SUPER SERIE FFSA	Page 29
SERIE FFSA	Page 30
CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE FFSA GRAND TOURISME	Page 31
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA FORMULE RENAULT	Page 40
CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA FORMULE CAMPUS RENAULT ELF	Page 59
COUPE DE FRANCE DES CIRCUITS	Page 63
COUPE DE FRANCE CAMIONS	Page 67

VHC

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE VHC	Page 72

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2006 ;
- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant, sur simple demande à la FFSA.

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

**FRANCE
AUTO**

la revue d'actualité

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION CIRCUIT : PARUTION JANVIER 2006

CIRCUITS

REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS "ASPHALTE"

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Officiels
- 1.2. Horaires
- 1.3. Vérifications

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. Engagements
- 3.2. Equipages
- 3.3. Critères de sélection des pilotes prioritaires FFSA circuits

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Voitures admises
- 4.2. Carburant - Pneumatiques - Equipements

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. Parcours
- 6.2. Route de course
- 6.3. Stands
- 6.4. Aire de signalisation
- 6.5. Parc concurrents

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

- 7.1. Essais
- 7.2. Briefing
- 7.3. Course

ARTICLE 8. PENALITES

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

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

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Selon règlement particulier de chaque meeting.

1.2. HORAIRES

- 1.2.1. On désigne par "meeting" une manifestation regroupant plusieurs "épreuves".
- 1.2.2. Une "épreuve" comporte des vérifications administratives et techniques, des essais libres (facultatifs), des essais qualificatifs, et une ou plusieurs courses.
- 1.2.3. Lorsque le programme comporte des séances d'essais libres, celles-ci devront avoir lieu après la clôture des vérifications techniques et être chronométrées.
- 1.2.4. L'ensemble des roulages qui précèdent les vérifications administratives et techniques ne fait pas partie du meeting et est désigné comme "essais privés".

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

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

1.2.6. Télévision

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

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

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

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

1.3. VÉRIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

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

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

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

1.3.2. A l'arrivée

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

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

Application des prescriptions générales. Risques C et D obligatoires.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Tout pilote s'inscrivant dans une épreuve des Super Série et/ou Série FFSA en Championnat ou Coupe et ne figurant pas sur la liste des pilotes prioritaires FFSA circuits devra faire une demande de classification auprès de l'opérateur FFSA concerné.

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

Montant des engagements pour l'année 2006 :

- 1 course par meeting : **290 €**
- 2 courses par meeting : **450 €**
- 1 course d'endurance de moins de 60 minutes : **450 €**

Le montant des droits d'engagements des Super Série et Série FFSA est précisé dans les règlements correspondants.

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

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

3.2. **EQUIPAGES**

3.2.1. Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque véhicule en course, titulaire d'une licence concurrent-conducteur et dénommée "pilote". Chaque pilote devra présenter son permis de conduire au moment de la vérification des licences, ou à défaut une autre pièce d'identité.

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

3.3. **CRITERES DE SELECTION DES PILOTES PRIORITAIRES FFSA CIRCUITS**

Sont considérés comme pilotes prioritaires, les pilotes ci-après :

- Figurant sur la liste établie par le Comité Directeur de la FFSA.
- Titulaires d'une licence internationale A en cours de validité ou ayant été titulaires de celle-ci au cours des 5 dernières années.
- Pilotes classés dans les 5 premiers du Championnat FIA GT.
- Pilotes classés dans les 5 premiers du Championnat de France Supertourisme depuis **2003**.
- Les Champions de France Supertourisme des cinq dernières années.
- Les pilotes classés dans les 5 premiers du Championnat de France de Formule 3 des cinq dernières années.
- Les 5 premiers pilotes du classement général des 24 h du Mans, 24 h de Daytona, 12h de Sebring des cinq dernières années et les 3 premiers pilotes du classement général des 24 h de Spa depuis **2003**.
- Les pilotes ayant disputé au moins 3 courses en Formule 3000 internationale, **GP2 et World Séries** depuis **1995**.

NOTA : ne sera pas considéré comme pilote prioritaire, tout pilote appartenant à l'une des catégories ci-dessus âgé de plus de 56^{ème} année au cours de l'année.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1.2. **Nombre de partants**

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

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

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS**

4.2.1. **Carburant**

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

4.2.1.2. **Pour toutes les catégories**

Le carburant devra être conforme aux normes de l'Annexe J. Aucun additif ne sera admis (sauf pour la Coupe de France Camions).

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

Seul le carburant distribué sur le circuit de l'épreuve considérée doit être utilisé durant toute l'épreuve (essais libres, qualificatifs et courses). Ce carburant sera disponible dès le début du

meeting au camion désigné par la FFSA présent sur le circuit. Aucun additif ou mélange de carburant, même avec celui pris au camion désigné par la FFSA lors d'une épreuve précédente, ne sera admis. Au minimum, le prélèvement d'un échantillon du carburant distribué sera effectué au camion désigné par la FFSA par le commissaire technique responsable de la catégorie considérée, dès le début du meeting. Cette opération pourra être renouvelée le jour de la course.

4.2.2. Pneumatiques

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

4.2.2.2. Essais qualificatifs

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

4.2.2.3. Course

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

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

4.2.3. Equipements

4.2.3.1. Echappement

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

Coupes de Marque et Formules monotype :

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

A l'exception des Séries pour lesquelles le règlement particulier approuvé par la FFSA prévoit d'autres dispositions et des catégories FIA pour lesquelles la réglementation internationale s'applique, les limites et conditions de mesure du niveau sonore sont fixées comme suit :

Type d'admission	Niveau maxi	Cylindrée corrigée	
		moins de 2 litres	plus de 2 litres
moteur suralimenté	105 dB+5dB (A)	à 5000 tr/mn	à 3800 tr/mn
moteur atmosphérique	110 dB+5dB (A)	à 5000 tr/mn	à 3800 tr/mn

La mesure sera faite conformément à la méthode FIA, et une tolérance de + 5dB sera appliquée.

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

Toute infraction sera pénalisée :

- **1^{ère} infraction** : lors d'une séance d'essais, pénalité de 5 secondes ou lors d'une course pénalité de 5 places dans le classement.
- **2^{ème} infraction** : pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors-course.

En Coupe de France des circuits

- **1^{ère} infraction** : départ de la Finale en dernière ligne.
- **2^{ème} infraction** : pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors-course.

Les infractions seront mentionnées sur le passeport technique par le Commissaire Technique.
Méthode de relevé : l'appareil sera placé à 50 cm de la sortie de l'échappement et selon un angle de 45° par rapport à l'axe de cette sortie.

4.2.3.2. Arceau

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

4.2.3.3. Transpondeur

Chaque véhicule devra être équipé d'un transpondeur de type AMB Tranx 260.

Les concurrents sont responsables :

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

4.2.3.4. Lest

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

4.2.3.5. Télémétrie - Transmissions

Définition

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

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

4.2.3.6. Eclairage

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

4.2.3.7. Mise en marche

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

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

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

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

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

Sont permis :

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

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

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

Les films antidéflagrants placés à l'intérieur des vitres ne sont pas concernés par ces restrictions. Toutefois, si ceux-ci sont teintés, ils devront néanmoins permettre une vision correcte de l'extérieur vers l'intérieur et réciproquement.

4.2.3.9. Refroidissement

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

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

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

4.2.3.10. Anneau de remorquage

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

Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

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

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

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

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

Application à toutes les catégories admises dans la Super Série FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des prescriptions générales.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES**6.1. PARCOURS**

6.1.1. Les circuits doivent répondre aux critères du cahier des charges établi par la FFSA. La FFSA délivre une licence de parcours où seront précisés les éléments suivants :

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

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

6.2. ROUTE DE COURSE

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

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

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

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

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

- 6.2.3.** Il est formellement interdit à tout pilote, sous peine d'exclusion immédiate et de demande de sanction à la FFSA, de circuler à bord de son véhicule dans le sens opposé à celui de la course. Cette interdiction est valable aussi bien pendant le déroulement des courses proprement dites que pendant le déroulement des séances d'essais.
- 6.2.4.** Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser son véhicule sur un point quelconque du circuit devra aussitôt le ranger de façon qu'il ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes. Les commissaires de circuit pourront participer à cette opération, mais leur intervention, sous peine de mise hors course, ne pourra avoir pour effet la mise en marche du moteur.
- 6.2.5.** Tout pilote d'un véhicule momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir pendant la course, utiliser son démarreur.
- 6.2.6.** Les véhicules accidentés et hors d'état de continuer sont rangés ou évacués par les soins du pilote ou des commissaires de circuit les plus proches sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour au parking de ces véhicules ne pourra se faire qu'à la fin des essais ou de la course, sauf avis contraire du Directeur de Course.
- 6.2.7.** Les véhicules pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagés le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces véhicules lors de leur évacuation.
- 6.2.8.** Tout véhicule abandonné par son pilote sera automatiquement mis hors course.
- 6.2.9.** Il est précisé que toute réparation ne peut se faire qu'à l'emplacement défini à l'article 6.3., sauf avis contraire du Directeur de Course (cas d'un nouveau départ).
- 6.3. ZONE DES STANDS**
- 6.3.1.** Un emplacement d'arrêt des véhicules est mis à la disposition des concurrents sur un secteur dénommé zone des stands.
- 6.3.2.** Chaque circuit aura la faculté de définir l'entrée et la sortie de la zone des stands au moyen d'une bande de peinture sur le sol à la jonction avec la piste proprement dite.
- 6.3.3.** Tant pendant les essais que pendant la course, il est formellement interdit à tout véhicule de quitter la zone des stands sans autorisation des commissaires. Tout accès des véhicules à la zone ne peut se faire que par la voie réservée à cet usage, dite voie de décélération. L'accès à cette voie de décélération ne peut être pratiqué que par son entrée, matérialisée par la bande de peinture tracée sur le sol. Toutefois, lors du départ, où un véhicule en difficulté pourra gagner cette voie en utilisant soit l'entrée, soit la sortie, soit une entrée intermédiaire, à condition qu'il le fasse, moteur arrêté et poussé par ses mécaniciens sous le contrôle des commissaires de circuit.
- 6.3.4.** Tout pilote ayant dépassé le lieu de son emplacement d'arrêt ne peut y revenir que moteur arrêté, le véhicule étant poussé à la main.
- 6.3.5.** En sortie de stands, un feu tricolore (rouge - vert - jaune) actionné par un commissaire est utilisé comme suit :
- lors des essais, les conducteurs prenant la piste doivent respecter le feu rouge ou vert, le commissaire donnant priorité aux véhicules en piste ;
 - lors de la course, un feu clignotant jaune est allumé à la sortie de la voie des stands.
- 6.3.6.** Pour reprendre la piste, le pilote rejoindra immédiatement la route de course que constitue la voie des stands, en franchissant la ligne continue qui délimite la zone d'arrêt dite "zone des stands".
- 6.3.7.** Tout usage irrégulier de la zone des stands : accès, vitesse, circulation, arrêt, sortie, etc. fera l'objet de sanctions qui pourront être comprises entre une amende de 110 euros et l'exclusion. Les décisions seront prises par le Collège des Commissaires Sportifs sur rapport du Directeur de Course.
- 6.4. Aire de signalisation**
- Deux personnes au maximum par véhicule en piste, dûment identifiées par un laissez-passer spécifique à la discipline, sont admises en bord de piste. Un emplacement leur sera désigné pendant les essais et la course auxquels participe leur pilote. Ils ne pourront ni atteindre ni quitter

cet emplacement durant les essais et les courses et devront le quitter dès l'injonction qui leur sera donnée à la fin des essais et de la course. Ces emplacements ne sont prévus que pour permettre aux aides de donner aux pilotes les indications qu'ils jugent utiles sans toutefois utiliser des emblèmes ou drapeaux semblables à ceux utilisés par l'organisation.

Pénalisations :

- Présence de toute autre personne : Stop and Go de 1 seconde du véhicule concerné, sur décision du Directeur de Course.
- En cas de récidive : rapport au Collège.

6.5. PARC CONCURRENTS

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

6.5.1. Généralités

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

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

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

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

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

6.5.2. Voitures particulières

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

6.5.3. Remorques et tracteurs

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

6.5.3.1. Quads et assimilés

Ces engins ne devront être utilisés que pour tracter les portes-outillages des stands à la piste et retour.

Tout autre usage est formellement interdit dans le paddock.

6.5.4. Auvents et tentes

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

- 1 voiture : 80 m² (soit 1 camion de 9 à 10 m + 1 auvent de 9 m x 6 m),
- 2 voitures : 110 m² (soit 1 semi de 13 m + 1 auvent de 13 m x 6 m)
- 3 voitures : 120 m² (soit 1 semi de 13 m + 1 auvent de 13 m x 7 m),.

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

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

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

6.5.5. Caravanes et motorhomes

L'accès des caravanes ou motorhomes pourra être réglementé à condition qu'un panneau soit apposé à l'entrée du parc et qu'un emplacement soit réservé à leur intention à proximité de l'entrée. Dans ce cas, le parc devra être gardé en dehors des heures des essais et des courses. Les horaires de gardiennage devront être portés à la connaissance des concurrents.

6.5.6. Opérations commerciales

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

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

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

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

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

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

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

7.1.3. Le programme des essais qualificatifs figure dans le Règlement Particulier de l'épreuve et tient compte du règlement spécifique de chaque Championnat ou Coupe.

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

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

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

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

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

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

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

TECPRO
INTERNATIONAL

**CRÉATEUR DE
SÉCURITÉ**



www.tecpro.fr

Midi, Belgique

USA

Monsieur

Le Sirene, Italie

Oberlin, France

PROTECTIONS POUR PISTES DE KARTING

Conseil en aménagement de pistes,
Location pour pistes occasionnelles

N°1 MONDIAL
Sécurité, esthétique, rentabilité

3, rue A. Maurras, 13016 Marseille - France
info@tecproprotection.com
Tél. +33 (0) 442 030 691 - GSM +33 (0) 609 534 538 - Fax +33 (0) 442 032 884

WWW.TECPROKART.COM

TECPRO existe aussi aux USA, et est protégé par un brevet international.

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

7.2. **BRIEFING**

(application à toutes les disciplines circuit, sauf à la Coupe de France des Circuits).

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

La feuille d'émargement constituera la liste des autorisés à prendre part aux essais.

Toute absence pourra entraîner le refus de participation aux essais et aux courses.

- 7.2.1. A l'issue des vérifications techniques et administratives, tous les pilotes autorisés à participer aux essais, sont tenus d'assister à un briefing qui aura lieu au plus tard une heure avant les essais qualificatifs. Toute absence ou retard sera sanctionné d'une amende de 110 € 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.

- 7.2.2. Les points suivants seront précisés et communiqués par écrit aux pilotes :

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

- 7.2.3. Avant le début des courses, un deuxième briefing obligatoire pourra être organisé par le Directeur de Course. Toute absence ou retard sera sanctionné d'une amende de 110 € et les pilotes pourront voir, en plus ou à la place de l'amende, leur meilleur temps réalisé aux essais qualificatifs annulé.

7.3. **COURSE**

7.3.1. **Départ arrêté**

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

7.3.1.1. **Grille de départ FFSA (Cf schéma en fin de règlement)**

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

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

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

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

7.3.1.2. **Grille de départ FIA**

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

7.3.1.3. **Panneaux à la disposition du Directeur de Course**

- Stop Moteur
- Course par temps humide
- Lumière – Light
- **5 minutes**
- Moteur
- Evacuation de la piste
- 5 secondes

7.3.1.4. Procédures de départ

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

7.3.1.4.1. Procédure classique

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

Le responsable de la pré-grille fait partir un par un les pilotes pour un tour de reconnaissance du circuit. Ceux-ci se rangent sur la grille de départ dans l'ordre de départ de la course. Le Directeur de Course peut, s'il le juge nécessaire, autoriser plusieurs tours de reconnaissance.

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

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

Le panneau **5 minutes** est présenté, il marque le début de la procédure.

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

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

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

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

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

Le panneau EVACUATION DE LA PISTE est présenté.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cas particuliers :

▪ Retard en pré-grille

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

▪ Arrêt lors du tour de reconnaissance

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

- **Arrêt aux stands après le tour de reconnaissance**

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

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

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

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

Elle sera alors soumise aux règles qui précèdent.

- **Départ du tour de formation**

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

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

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

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité un autre véhicule pendant le tour de formation.

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

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

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

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

- **Arrêt lors du tour de formation**

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

- **Incident de départ**

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

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

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

▪ **Arrêt de la course et nouveau départ**

- Avant la fin du 2^{ème} tour, et pour quelque raison que ce soit, si la course est interrompue, les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille d'origine. Le ou les suppléants peuvent être admis.
- A plus de 2 tours et à moins 75 %, les véhicules reprennent place sur la grille de départ selon la grille établie d'après le classement au tour précédant l'arrêt. Dans les deux cas, les interventions sur les voitures sont autorisées et la procédure reprend à la présentation du panneau « MOTEUR ».

▪ **Départ anticipé, faux départ**

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

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

7.3.1.4.2. Procédure allégée

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cas particuliers

▪ **Retard en pré-grille**

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

▪ **Pour les points suivants**

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

7.3.2. Départ lancé

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

La procédure de mise en grille est identique à celle de la procédure classique de départ arrêté, du type 2-2 non décalé (art. 7.3.1.4.1). Un véhicule pilote conduit par un licencié FFSA est placé devant les véhicules et, à l'allumage du feu vert par le Directeur de Course, les pilotes effectuent un tour en formation assez rapidement derrière ce véhicule. A environ 500 mètres de la ligne de départ, il stabilise sa vitesse à 60 km/h. Dès cet instant les pilotes doivent se positionner sur 2 lignes et à distance régulière (maximum 10 mètres)

derrière ce véhicule. Les changements de trajectoire pour chauffer les pneus sont alors rigoureusement interdits. Toute infraction sera passible d'une pénalité. Le départ sera donné au feu vert au passage sur la ligne de départ. Aucun véhicule ne pourra dépasser celui qui le précède.

7.3.2.1. Incident au départ

En cas d'incident lors du tour en formation, le Directeur de Course aura la faculté de faire effectuer un ou plusieurs tours en formation supplémentaires.

Dans ce cas, il maintiendra les feux rouges allumés, déclenchera les feux jaunes clignotants et présentera un drapeau jaune agité. Les voitures effectueront un tour en formation supplémentaire sous la direction de la voiture en pole position et le départ sera donné par extinction des feux rouges et allumage du feu vert.

Dans le cas où l'incident oblige les pilotes à effectuer plus de 1 tour en formation, le véhicule Safety Car se placera devant le peloton au passage de la ligne et le départ sera donné sous procédure Safety Car.

La course sera réduite du ou des tours supplémentaires effectués, transformé en temps pour les courses disputées dans un temps imparti.

7.3.3. Safety-Car

La voiture de sécurité pourra être mise en service pour neutraliser la course, sur décision du Directeur de Course, selon la procédure définie dans le Code Sportif International, à l'exception des drapeaux jaunes qui seront agités.

La procédure de départ sera identique à celle d'un départ lancé, les véhicules se positionnant, à l'extinction des feux sur le safety-car, en file indienne.

Les changements intempestifs de trajectoire sont alors strictement interdits.

7.3.4. Cas des suppléants

A l'heure de départ moins dix minutes, tous les véhicules y compris ceux des pilotes suppléants, partent pour leur tour de reconnaissance. Un véhicule de Direction de Course part en serre-file pour vérifier qu'aucun des pilotes ne s'est arrêté sur le circuit. Aucun véhicule ne peut quitter la pré-grille après la voiture du Directeur de Course. Si un véhicule ne peut rejoindre immédiatement la grille de départ, il doit être immobilisé et dégagé du circuit par les commissaires. Le véhicule de Direction de Course devra le contrôler. Le véhicule bloqué sur le circuit ne sera pas autorisé à prendre le départ. Après le panneau STOP MOTEUR, le Directeur de Course vérifie le nombre de véhicules sur la grille. Si des places sont disponibles, il fait appel aux suppléants. Si aucune place n'est disponible, les suppléants devront rejoindre le parc. Dans tous les cas, les suppléants seront placés en fin de grille dans l'ordre des temps des essais. La procédure de départ peut alors débiter par le panneau MOTEUR. A cet instant, la course est démarrée. Il n'est plus possible d'admettre un nouveau suppléant. Il n'est pas autorisé de rejoindre la zone des stands après le tour de reconnaissance et avant le panneau MOTEUR.

7.3.5. Arrivée

7.3.5.1. Procédure d'arrivée

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

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

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

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

7.3.5.2. Parc Fermé

7.3.5.2.1. A l'arrivée de la course, tous les véhicules classés sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé lorsque l'infrastructure l'autorise. Si tel n'est pas le cas, le Directeur de

Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs, pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

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

7.4. PARC FERME

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

En cas d'interruption de la course ou des essais consécutive à la présentation du drapeau rouge les concurrents devront se conformer aux instructions du Directeur de Course ou de ses assistants.

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

- **par le pilote :**
 - dépose et repose du volant,
 - utilisation de la radio et des commandes,
 - coupure des circuits électriques,
- **par les techniciens de l'équipe ou des manufacturiers de pneumatiques :**
 - mesure de la pression des pneus,
 - mesure de la température des pneus,

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

Ceci concerne notamment :

- l'ouverture des capots,
- le changement des roues,
- l'accès aux systèmes de gestion moteur et d'acquisition de données.

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

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

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

ARTICLE 8. PENALITES

- 8.2. Le Directeur de Course a la faculté de faire appliquer les pénalités suivantes :**

8.2.1. Pendant les essais :

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

- pour non respect de la route de course,
- pour non respect des drapeaux,
- pour conduite anti sportive,
- pour non respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.

Lors de l'arrêt, le Directeur de Course aura la faculté de donner au pilote toutes informations sur les motifs de l'arrêt.

8.2.2. Pendant la course

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

- pour départ anticipé,
- pour simulation de départ lors du tour en formation,
- pour non respect des distances imposées lors du tour de formation lors d'un départ,
- pour dépassement lors du tour de formation précédent le départ lancé ou sous procédure Safety Car,
- pour non respect de la route de course,
- pour conduite anti sportive,
- pour non respect des drapeaux,

- pour non respect des consignes de sécurité dans la zone des stands et aire de signalisation.

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

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

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

8.3.

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

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

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

8.4. EXCLUSION

Toute décision d'exclusion d'un pilote prise par les Commissaires Sportifs pendant le déroulement des essais ou de la course sera signifiée par les soins du Directeur de Course :

- d'une part, par note écrite motivée remise au responsable du stand du pilote ;
- d'autre part, par signification au pilote de la voiture objet de la décision.

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

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

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

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

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

9.2. Les pilotes sont classés d'après le nombre de tours entiers du circuit qu'ils ont accomplis et, pour ceux qui ont accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

9.3. Tous les pilotes ayant pris le départ de la course figurent au classement. Ne pourront prétendre aux barèmes des points que les pilotes ayant effectué 75 % du nombre de tours ou de temps réalisés par le vainqueur (arrondi au tour inférieur).

9.4. ATTRIBUTION DES POINTS

Chaque course donnera lieu à l'attribution de points suivante :

1 ^{er}	20 points	6 ^{ème}	6 points
2 ^{ème}	15 points	7 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	12 points	8 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	10 points	9 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	8 points	10 ^{ème}	1 point

Pour les disciplines attribuant des points au meilleur tour et à la pole :

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour de chaque course marquera un point supplémentaire : en cas d'ex æquo, ils seront départagés par le 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite.

Le pilote ayant réalisé la pole position de chaque séance d'essais qualificatifs marquera un point supplémentaire : en cas d'ex æquo, ils seront départagés par le 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite.

9.5. CLASSEMENT FINAL

Pour l'établissement du classement final, le nombre de résultats retenus sera établi en application de l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

ARTICLE 10. PRIX

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

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



ARRET D'UNE COURSE ET NOUVEAU DEPART

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

Neutralisation d'une course avec introduction du Safety-Car

La course est neutralisée derrière le Safety-Car. Si un nouveau départ lancé peut être donné, le classement sera celui à l'arrivée de la course au passage de la première voiture à la distance ou au temps prévu. Dans le cas contraire, le classement sera établi au tour précédant l'entrée du Safety-Car.

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ - CIRCUITS

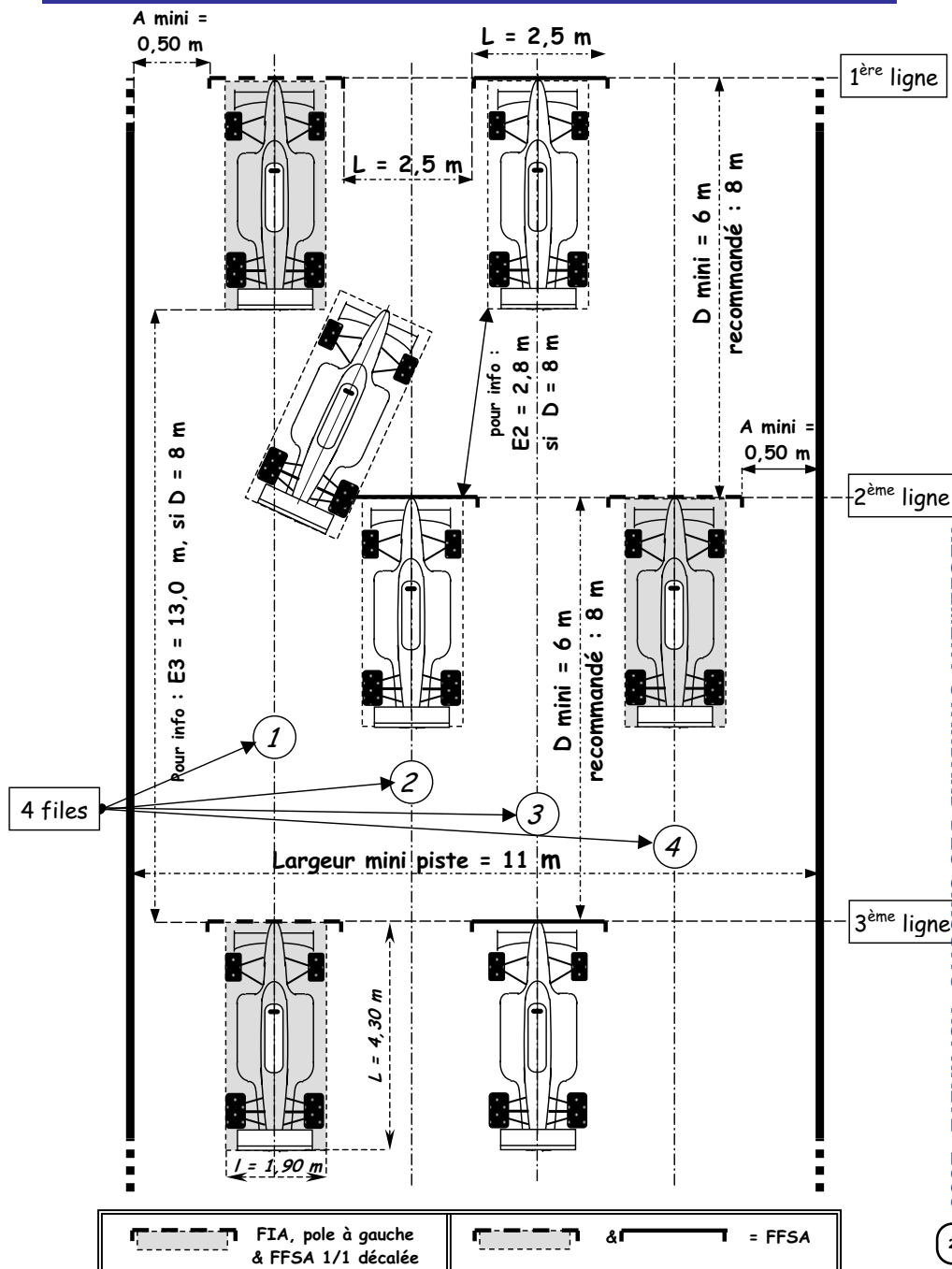
GROUPES	INTERNATIONAL	NATIONAL - RÉGIONAL						
		TOUS GROUPES						
		N	FN	A	FA	DVE	C3 CN CM Coupe de Marque	FC F2010
Cage de sécurité	ANNEXE J	Annexe J	RP	Annexe J	RP	Annexe J	RP	X
Harnais 4 points minimum homologué F.I.A. Norme 8854 / 98						X		
Harnais 6 points minimum homologué F.I.A. Norme 8853 / 98			REC				RP	REC
Sièges homologués F.I.A. (Voir identification des sièges).			X					X
Pare brise en verre feuilleté			REC					REC
Film anti-déflagrant.								
Extincteur 2kg (poudre ou liste n°6)*.			X				Obl. en Rég.	X
Extincteur 1 kg.								
Extincteur voiture fermée.								
AFFF/ habillage/ moteur (simultané) liste n°6* ou liste n°16					Obl. en National REC en Régional			REC
Extincteur voiture ouverte.								
AFFF/ habillage/ moteur (simultané) liste n°6* ou liste n°16								
Coupe circuit								
Vêtements et gants inflammables. (Normes F.I.A. broderie uniquement. Voir identification des combinaisons).			Obl. en National REC en Régional	X				X
Capacités + acous vêtements				REC				
Fixations supplémentaires, 2 par capot.								
Casque homologué (Voir identification des casques).								
Anneau de renouveau AV-AR.								
Double circuit de freinage.								
2 rétroviseurs extérieurs.								
Triangle de sécurité								
Mousse d'arcade								
Filet type Nascar								
Type de réservoir de carburant								
Canalisation de carburant								

Légende : X ou Obl : obligatoire ; REC : recommandé ; RP : se reporter à la réglementation particulière propre à ce groupe. *
Pour d'autres produits, voir RP et Annexe "J" (liste n°6)

Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci dessous, il convient de se reporter au texte du règlement qui fait foi.

GRILLE DE DEPART CIRCUIT ASPHALTE FFSA

GRILLE 2/2 AVEC ECART ENTRE LIGNES = 8 M



POLE POSITION DANS LE CAS D'UN DEPART LANCE

	Nogaro	Dijon	Pau Ville	Val de Vienne	Le Mans Bugatti	Le Mans 24 H	Albi	Lédenon	Magny-Cours	Croix en Ternois	Alès
trajectoire course sur la ligne											
pôle standard	Gauche	Gauche	Gauche	Gauche	Gauche	Gauche	Gauche	Droite	Gauche puis Droite	Gauche	Gauche
le 1 ^{er} virage est	à droite	à droite	à droite	à gauche	à gauche	à gauche	à droite	à gauche	à droite	????	????
nom du virage	à droite	à droite	à droite	à droite	à droite	à droite	à droite	à gauche	à gauche	à droite	à droite
nom du virage	1 ^{er} droit S du Lac	1 ^{er} droit	la Grande Courbe	1 ^{er} droit	Courbe "Dunlop"	Courbe "Dunlop"	1 ^{er} droit du "Pit-Pit"	1 ^{ère} G du triple gauche	1 ^{er} gauche	1 ^{er} droit (épinglé)	1 ^{er} droit
PROPOSITION D'UNE POSITION DE PÔLE POUR DÉPART LANCÉ											
le 1 ^{er} virage lent est	à droite	à droite	à droite	à droite	à gauche	à gauche	à droite	à gauche	à droite	à droite	à droite
nom du virage	1 ^{er} droit S du Lac	1 ^{er} droit	"La Gare" (épinglé)	1 ^{er} droit	Chicane "Dunlop"	Chicane "Dunlop"	1 ^{er} droit du "Pit-Pit"	3 ^{ème} G du triple gauche	"Essai"	1 ^{er} droit (épinglé)	1 ^{er} droit
pôle départ lancé	à droite	à droite	à droite	à droite	à gauche	à gauche	à droite	à gauche	à gauche	à droite	à droite

REGLEMENT PARTICULIER DES CIRCUITS "ASPHALTE"

Ce règlement particulier complète le règlement standard des circuits "asphalte".

L'Association Sportive Automobile
 Nom du meeting
 Circuit
 Date du meeting nombre de jours
 Meeting (international, national ou régional)
 Permis d'organisation n° délivré le

ARTICLE 1P. ORGANISATIONS

1.1P. OFFICIELS

Observateur :
Collège des Commissaires Sportifs :
 Président :
 M licence n°
 Membres :
 M licence n°
 M licence n°
 (mentionner éventuellement la composition d'un deuxième Collège des Commissaires Sportifs)
 Secrétaire du meeting :
 M
 Directeur de meeting :
 M licence n°
 Directeurs de Course :
 M licence n°
 M licence n°
 M licence n°
 Directeurs de Course Adjoints :
 M licence n°
 M licence n°
 M licence n°
 Commissaires Techniques :
 M licence n°
 M licence n°
 Commissaires Techniques délégués aux Coupes de Marque :
 M licence n°
 M licence n°
 Commissaire responsable du Parc Fermé :
 M licence n°
 Médecin Chef :
 M licence n°
 Commissaire délégué à la sécurité :
 M licence n°
 Commissaires Sportifs Chargés des relations avec les concurrents :
 M licence n°
 M licence n°
Identification :
 Chronométrage :
 Responsable : M
 Chargé de Presse :
 M
 Juges de départ :
 Responsable sortie Pit Lane :
 Responsable pénalités :
 Responsable vitesse voie des stands :
 Responsable pesée

Cette liste est obligatoire et non limitative.

Nota : Il ne pourra être porté sur le règlement particulier que des noms d'officiels titulaires de leurs licences pour l'année en cours et ayant confirmé par écrit leur participation.

1.2P. HORAIRES (PAR CATEGORIE) EN CONFORMITE AVEC L'ARTICLE 6.1.2. DU REGLEMENT STANDARD

Après l'obtention du visa fédéral, aucun changement d'horaires (essais qualitatifs et courses) ne pourra avoir lieu, sans l'accord de la FFSA.

Essais libres (éventuels) le de à H
Essais qualitatifs le de à H
Briefing le de à H
Warm-up (éventuel) le de à H
Affichage de la liste des concurrents (pilotes et véhicules) admis aux essais H
Affichage de la liste des concurrents (pilotes et véhicules) admis au départ H
Réunion des opérateurs des séries FFSA : vendredi (si possible à 18 h 30)
Nombre de tours : soit km
Grille de départ :

1.3P. VERIFICATIONS (PAR CATEGORIE)

Vérifications administratives et techniques le de à H

ARTICLE 2P. ASSURANCES

L'organisateur a souscrit une assurance garantissant les risques C et D.

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. ENGAGEMENTS (PAR CATEGORIE)

Les engagements seront reçus jusqu'au à l'adresse suivante :

Montant des frais de participation : €.

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

Le meeting est ouvert aux catégories suivantes :

ARTICLE 5P. PUBLICITE

Publicité obligatoire (par catégorie) :

Publicité facultative (par catégorie) :

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

Le circuit bénéficie d'une licence de parcours n° valable jusqu'au

Il sera obligatoirement parcouru dans le sens (dans le sens inverse) des aiguilles d'une montre.

Longueur du circuit :

Pole : à droite (à gauche)

Nombre de véhicules admis aux essais : en course :

Panneau officiel d'affichage : (lieu)

Salle de briefing : (lieu)

Parc fermé : (lieu)

Carburant : (emplacement du camion).....

Pneumatiques : (emplacement du (des) camion(s))

ARTICLE 10P. PRIX

Montant et répartition des prix (par catégorie).

PROCÉDURE D'HOMOLOGATION DES CIRCUITS

CES CIRCUITS DOIVENT RECEVOIR DES COMPETITIONS INSCRITES AU CALENDRIER DE LA FFSA

1. CATÉGORIE

2 types de pistes :

- Celles sur lesquelles la vitesse atteinte est supérieure à 200 km/h : leur homologation relève de la CNECV (Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse) au sein de laquelle siège le représentant de la FFSA.
- Celles pour lesquelles la vitesse atteinte est inférieure à 200 km/h et dont l'approbation est directement faite par la FFSA.

2. CONFORMITÉ

Elle est définie par un ensemble de règles techniques relatives à la piste elle-même et à son environnement.

Ces règles sont disponibles auprès de la Direction de la Réglementation de la FFSA.

Sont également définis, dans le cadre d'épreuves sportives, les nombres maximum de voitures en piste lors des essais et des courses en fonction de leur catégorie et de la durée de la course.

En ce qui concerne les installations destinées à l'accueil du public, c'est la Préfecture qui gère cette question.

3. DEMANDE D'APPROBATION

Après avoir pris connaissance de la réglementation, le postulant doit fournir un dossier complet à la Direction de la Réglementation de la FFSA.

Dès lors que celui-ci est complet, il sera fixé en accord avec le postulant une date d'inspection.

Dans le cas d'une demande d'homologation auprès de la FIA, la FFSA en est obligatoirement l'intermédiaire.

4. INSPECTION

Elle est réalisée en présence du demandeur, par la CNECV, ou l'inspecteur mandaté par la FFSA.

Un rapport est établi sur place et est signé conjointement par le demandeur et le rédacteur.

Cette pièce est déterminante pour l'utilisation ultérieure de la piste, en termes de responsabilité, car elle caractérise les points validés et définit les éventuelles modifications qui seraient demandées.

En effet, dans ce cas, l'approbation finale sera effective à réception d'un courrier du postulant certifiant que toutes les modifications demandées ont été effectuées, et une contre-visite pourra être effectuée.

5. GRADE

Cette notion définit le type de voitures admis sur la piste : compte tenu des évolutions des différentes catégories (apparition et disparition), il est de la responsabilité du gérant de la piste de se tenir informé des changements pouvant intervenir.

6. LICENCE DE PARCOURS

C'est le document final attribué par la FFSA qui définit clairement les caractéristiques de la piste, et mentionne son grade, son développement.

Il rappelle également les conditions de validité de cette licence.

Celui-ci devra être obligatoirement et visiblement affiché sur le site du circuit.

7. DURÉE DE VALIDITÉ

La licence de parcours est attribuée pour l'année en cours plus 3 ans et la validité de celle-ci est indispensable pour toute délivrance de visa préalable à l'organisation d'une compétition.

Les demandeurs sont invités à effectuer les démarches de renouvellement au plus tard 6 mois avant la fin de validité de leur licence.

Toute modification du parcours, tel que décrit dans la licence, entraîne l'annulation de celle-ci et doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation.

CIRCUITS DE VITESSE APPROUVÉS PAR LA FFSA

CIRCUIT	VILLE	LONGUEUR EN KM	GRADE	TÉLÉPHONE	FAX
ALBILE	81990 LE SEQUESTRE	3.573	3	05.63.43.23.00	05.63.43.23.01
ANNEAU DU RHIN	68127 BILTZEHEIM	2.951	RÉGIONAL	03.89.49.99.04	03.89.49.99.05
BUGATTI	72040 LE MANS	4.180	2	02.43.40.24.30	02.43.40.24.35
24 H DU MANS	72040 LE MANS	13.650	2	02.43.40.24.24	02.43.40.24.25
CHARADE	63100 CLERMONT FERRAND	3.975	3	04.73.29.52.95	04.73.29.52.90
CROIX EN TERNOIS	62130 ST POL SUR TERNOISE	1.900	4	03.21.03.30.13	03.21.03.27.20
DIJON PRENOIS	21370 PRENOIS	3.800	2	03.80.35.32.22	03.80.35.33.22
LEDENON	30210 LEDENON	3.150	3	04.66.37.11.37	04.66.37.15.92
LINAS	91310	3.405	4	01.69.80.17.00	01.69.80.17.04
MONTLHERY	MONTLHERY			01.40.55.43.07	01.43.80.90.51
NEVERS MAGNY COURS	58470 MAGNY COURS	4.411	1	03.86.21.80.00	03.86.21.80.80
PAU VILLE	64000 PAU	2.760	2	03.86.21.28.95	03.86.21.28.96
PAU ARNOS	64370 ARNOS	3.030	3	05.59.27.31.89	05.59.27.61.69
PAUL ARMAGNAC	32110 NOGARO	3.636	2	05.59.77.11.36	05.59.77.10.55
VAL DE VIENNE	86150 LE VIGEANT	3.757	3	05.62.09.02.49	05.62.69.05.44
ALES	30520 ST MARTIN DE VALGUAQUES	2.520	3	05.49.48.86.38	05.49.48.29.34
				04.66.30.31.85	04.66.30.31.85

SUPER SERIE FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

La FFSA désignera le Directeur de Meeting, les Directeurs de Course pour les catégories présentes et le Président du Collège des Commissaires Sportifs.

1.2. CALENDRIER

La FFSA organise la Super Série FFSA qui se disputera sur les 7 meetings ci-dessous :

15-17 avril	Nogaro	Asa Armagnac Bigorre
30 avril - 1 ^{er} mai	Lédenon	Asa Lédenon
19-21 mai	Dijon	Asac de Bourgogne
03-05 juin	Pau	Asa Basco Béarnais
23-25 juin	Val de Vienne	Asa du Vigeant
08-10 septembre	Albi	Asa Albi
13-15 octobre	Magny-Cours	Asa Nevers Magny-Cours

Catégories admises

- Championnat de France FFSA GT,
- Championnat de France FFSA Formule Renault,
- Championnat de France FFSA Formule Campus Renault Elf,
- Renault Clio Cup,
- Porsche Carrera Cup,
- Coupe Peugeot 206 RCC,
- Peugeot RC Cup,

Ponctuellement :

- F3 Euroseries

1.3.1 Vérifications préliminaires

Les concurrents engagés à l'année donneront à leur(s) opérateur(s) avant le premier meeting, copie de leur(s) licence(s).

Les opérateurs vérifieront avant chaque meeting que leurs concurrents ne font pas l'objet d'une suspension de licence.

Les concurrents qui s'engagent à la course devront satisfaire aux vérifications prévues dans les règlements particuliers de chaque discipline.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Montants des droits d'engagements :

- 1 course par meeting : **350 €**,
- 2 courses par meeting : **600 €**.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.2 BRIEFING

En complément du texte figurant dans le règlement standard des circuits, tous les concurrents devront être IMPERATIVEMENT PRESENTS lors des briefings et être en possession de leurs licences.

La feuille d'émargement constituera la liste des autorisés à prendre part aux essais.

Toute absence pourra entraîner le refus de participation aux essais et aux courses.

SERIE FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.2. CALENDRIER

La FFSA organise la Série FFSA, qui se disputera sur les meetings ci-dessous :

18-19 mars	Jarama	RFEA
29-30 avril	Spa-Francorchamps	RACB
13-14 mai	Val de Vienne	Asa du Vigean
03-04 juin	Magny-Cours	Asa Nevers Magny-Cours
25-27 août	Dijon	Asac de Bourgogne
30 septembre - 1 ^{er} octobre	Lédenon	Asa de Lédenon
27-29 octobre	Magny-Cours – 4000 km	Asa Nevers Magny-Cours

Catégories admises

- Championnat de France Endurance VHC
- Challenge Endurance Moderne
- Challenges Sprint Moderne
- Legend Car

La liste des autres catégories admises sera disponible auprès de l'opérateur de la Série FFSA :

V de V Organisation
11 chemin du Bois Badeau
91220 BRETIGNY SUR ORGE
Tél : 01 69 88 05 24
Fax : 01 60 84 26 57

1.3.1 Vérifications préliminaires

Les concurrents engagés à l'année donneront à leur(s) opérateur(s) avant le premier meeting, copie de leur(s) licence(s).

Les opérateurs vérifieront avant chaque meeting que leurs concurrents ne font pas l'objet d'une suspension de licence.

Les concurrents qui s'engagent à la course devront satisfaire aux vérifications prévues dans les règlements particuliers de chaque discipline.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Montants des droits d'engagements :

- Endurance VHC
 - Endurance moderne
- } selon règlements particuliers
- 1 course de 30 minutes par meeting : **290 €**
 - 2 courses de 30 minutes par meeting : **435 €**

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.2 BRIEFING

En complément du texte figurant dans le règlement standard des circuits, tous les concurrents devront être IMPERATIVEMENT PRESENTS lors des briefings et être en possession de leurs licences.

La feuille d'émargement constituera la liste des autorisés à prendre part aux essais.

Toute absence pourra entraîner le refus de participation aux essais et aux courses.

CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE FFSA GRAND TOURISME

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise un Championnat et une Coupe de France FFSA GT. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des circuits "asphalte" ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Le Championnat et la Coupe de France se dérouleront sur les épreuves de la Super Série FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.2. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

Conformément au règlement standard des circuits, tout pilote s'engageant en Championnat ou en Coupe de France et ne figurant pas sur la liste des pilotes prioritaires circuits FFSA, devra faire une demande de classification auprès de l'opérateur FFSA.

- 3.2.1 Tout équipage désirant participer au Championnat ou à la Coupe de France devra envoyer à l'opérateur délégué :

SRO / Relations concurrents
3, Rue Foucault
75016 Paris
Tél : 01 40 93 86 04 - Fax : 01 40 93 86 01

une demande d'inscription, selon le modèle établi par la FFSA, avant le **28 février 2006**.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de SRO d'un montant de :

- **12 000 € HT** au Championnat de France,
- **8 000 € HT** à la Coupe de France.

- 3.2.2. Le montant de l'engagement à chaque épreuve, par voiture, est inclus dans le montant de l'inscription au Championnat et à la Coupe de France.
- 3.2.3. Il ne sera effectué aucun remboursement en cas de non participation d'un pilote à une ou plusieurs épreuves.
- 3.2.4. Un pilote inscrit dans le Championnat ou la Coupe de France FFSA GT et ne pouvant pas participer à une ou plusieurs épreuves devra envoyer à SRO une lettre de non participation, avant la date de clôture des engagements.
- 3.2.5. Le nombre total d'engagements à l'année (Championnat et Coupe confondues) sera limité à 50 voitures.

3.3. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat ou à la Coupe de France devra envoyer à SRO, un bulletin d'engagement selon le modèle établi par la FFSA, au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine du début du meeting, cachet de la poste faisant foi.

Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de SRO d'un montant de :

- **2 000 € HT** représentant l'engagement par voiture à l'épreuve en Championnat de France,
- **1 500 € HT** représentant l'engagement par voiture à l'épreuve en Coupe de France.

3.4. **EQUIPAGES**

- 3.4.1.1. Chaque équipage d'une voiture admise en Championnat de France sera composé de deux pilotes.
- 3.4.1.2. Chaque équipage d'une voiture admise en Coupe de France sera composé de un ou deux pilotes. Les pilotes prioritaires A ou B ne peuvent pas être engagés sur une voiture admise en Coupe de France.
- 3.4.1.3. Le passage d'un pilote du Championnat à la Coupe ou inversement, ainsi que le changement de catégorie est autorisé une seule fois dans la saison.
Il sera autorisé à un équipage engagé dans le Championnat ou dans la Coupe de France de changer deux fois dans la saison un des deux pilotes. Le nouveau pilote pourra prétendre aux points et aux primes attribués au Championnat ou à la Coupe de France. Après le deuxième changement, la totalité de l'équipage ne pourra plus prétendre aux points et aux primes.
- 3.4.2. La FFSA établit en début d'année la liste des pilotes prioritaires circuit (article 3.3 du Règlement Standard des Circuits).
- 3.4.3. Les pilotes de cette liste sont désignés "pilotes A" dans ce règlement.
Un équipage ne pourra être composé de deux "pilotes A".
Dès l'issue de la première épreuve, la FFSA pourra classer pilote "B" tout pilote dont les performances seraient jugées trop élevées comparées à celles des meilleurs "pilotes A" dans la même course.
Les éléments pris en compte pour cette nouvelle classification seront :
- écart inférieur à 1,5 seconde entre la moyenne des 10 meilleurs temps réalisés sur une course et la moyenne des performances analogues réalisées par les 5 pilotes prioritaires les plus rapides.
 - écart inférieur à 1,5 seconde entre la moyenne des 10 meilleurs temps réalisés sur une course et la moyenne des performances analogues réalisées par un pilote prioritaire sur le même type de voiture.
- La classification "pilote B" sera attribuée pour au moins une épreuve mais pourra être suspendue si elle ne s'avérerait plus justifiée.
Si après avoir été une première fois suspendue, la classification "pilote B" était de nouveau attribuée, elle le serait de manière définitive pour la suite de la saison.
Pour les équipages composés d'un pilote "prioritaire A" et d'un "pilote B", le temps d'arrêt-neutralisation au stand lors du changement de pilote sera augmenté de 25 secondes par tranche d'une heure de course.
Pour les équipages composés de deux "pilotes B", le temps d'arrêt-neutralisation au stand lors du changement de pilote sera augmenté de 10 secondes par tranche d'une heure de course.
- 3.4.4. Si l'équipage d'une voiture admise dans la Coupe de France est composé d'un seul pilote, un arrêt-neutralisation au stand devra être néanmoins respecté conformément aux dispositions de l'article 7.3.3. et le temps d'arrêt sera augmenté de 10 secondes par tranche d'une heure de course.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. **GENERALITES**

Chaque pilote ne pourra utiliser qu'une seule voiture lors d'une même épreuve.

4.2. **VOITURES ADMISES**

- **Championnat de France**
 - Catégorie GT1A et GT1B,
 - Catégorie GT2.
- **Coupe de France**

Toutes les voitures issues des Coupes de Marque.

 - Classe 1 – de 4 litres,
 - Classe 2 + de 4 litres,
 - **Classe 3 voitures de Supertourisme (règlement Silhouette).**

La FFSA se réserve le droit d'élargir ou de réduire la liste des voitures acceptées en cours de saison.

4.3. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

4.3.1. Carburant

Seul le carburant distribué au camion désigné par la FFSA est autorisé.

Pendant les essais et les courses, les ravitaillements en carburant sont interdits, à l'exception de la course d'endurance.

4.3.2. Pneumatiques

4.3.2.1. La Société Pirelli sera le fabricant unique désigné pour toute la saison.

4.3.2.2. Le nombre de pneumatiques est limité à 8 (hors pneus à sculpture).

Tous les pneus slicks seront marqués avant la première séance d'essais qualificatifs.

Pour chaque voiture, les types et dimensions de pneumatiques slicks autorisés sont définis dans le Règlement Technique.

Les pneus pluie ne seront pas limités (est considéré comme pneu pluie tout pneu dont le taux d'entaillage est supérieur à 10 % et la profondeur de retailage à 3 mm).

Tous les pneus "slicks" que le concurrent souhaite utiliser lors d'une épreuve doivent être enregistrés.

Le lieu et les horaires précis de cet enregistrement seront communiqués aux concurrents pendant les vérifications techniques préliminaires.

Aucun pneu ne sera enregistré en dehors des horaires indiqués.

Dans tous les cas, l'enregistrement se terminera au plus tard le vendredi à 20h30.

4.3.2.3. En plus des 8 pneus autorisés par épreuve, chaque concurrent **d'une voiture engagée à l'année au Championnat ou à la Coupe de France** pourra disposer **pour cette voiture** de pneus "jokers" aux conditions ci-dessous.

- **Définition** : un pneu joker est un pneu supplémentaire au quota autorisé permettant par exemple de remplacer un pneumatique qui aurait subi une détérioration à la suite d'un incident de course.
- **Condition** : l'utilisation d'un pneu joker fera l'objet d'une demande auprès du Commissaire Technique Délégué.
- **Marquage** : un pneu joker sera enregistré par le Commissaire Technique Délégué de manière spécifique.
- **Nombre** : 2 pneus jokers seront accordés pour les 3 premières épreuves de la saison et 2 autres pneus jokers seront accordés pour la suite de cette même saison.

4.3.2.3. Dans la mesure où la pré-grille ne présente pas les caractéristiques de la piste, l'utilisation de pneus non marqués est autorisée pour rejoindre la zone des stands sans effectuer un tour complet du circuit.

Rappel : à l'issue des séances d'essais et course, les voitures sont sous le régime de parc fermé, conformément à l'article 7.4 du Règlement Standard des Circuits.

4.3.2.4. Aucun changement de pneumatiques ne pourra avoir lieu sur la grille de départ.

4.3.2.4. Pour les pilotes n'utilisant pas de système "Hans", le port d'un casque intégral est obligatoire dans le Championnat et la Coupe de France FFSA GT.

4.3.2.5. Toutes les voitures devront être équipées d'un transpondeur de chronométrage spécifique aux courses avec équipage, permettant au moyen de "jacks" dédiés d'identifier le pilote se trouvant au volant.

Ce jack devra impérativement être fixé au casque du pilote sans toutefois réaliser de perçage dans celui-ci.

Le manquement au respect de ces règles pourra faire l'objet de sanctions.

4.4. NUMEROS DE COURSE

4.4.1. La FFSA attribuera, à chaque voiture, un numéro de course valable pour l'année en cours. Les numéros fournis incluront la publicité obligatoire.

- Les numéros de 1 à 35 seront attribués au GT1,
- Les numéros de 36 à 60 seront attribués au GT2,
- Les numéros de 61 à 99 seront attribués à la Coupe de France.

4.4.2. Les numéros devront être placés selon le plan d'identification de la FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE

Les voitures participant au Championnat ou à la Coupe de France devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

Chaque pilote devra apposer sur sa combinaison de course un badge Pirelli de 10 x 15 cm fourni par la Société Pirelli, sur la poitrine droite.

Est interdite, sur les voitures et les combinaisons, toute publicité de manufacturier autre que Pirelli.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. ZONE DES STANDS

La vitesse sur la voie des stands est limitée à 60 km/h sous peine des pénalités ci-après :

Essais qualificatifs

Annulation des temps réalisés par le pilote fautif durant la séance jusqu'à l'heure de l'infraction.

Course

- 1ère infraction : arrêt de 1 seconde dans la zone des stands, moteur en marche ;
- 2ème infraction : sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course sur décision des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

▪ Meeting se disputant sur 2 jours

	Solution 1	Solution 2
1 ^{er} jour :	Essais qualificatifs - Course 1	Essais qualificatifs - Course 1
2 ^{ème} jour :	Course 2	Essais qualificatifs - Course 2

▪ Meeting se disputant sur 3 jours

	Solution 1	Solution 2
1 ^{er} jour :	Essais qualificatifs	(Essais privés) Essais qualificatifs
2 ^{ème} jour :	Course 1	Course 1
3 ^{ème} jour :	Course 2	Essais qualificatifs - Course 2

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais libres

Des séances d'essais privés pourront être proposées par l'organisateur au plus tôt **le vendredi matin** précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.

Sauf pour la première épreuve de la saison, aucune autre séance d'essais privés ne pourra être organisée sur le circuit de l'épreuve dans les 15 jours précédant le début de l'épreuve.

Pour la première épreuve de la saison, et en plus des essais privés prévus **le vendredi matin**, une ou plusieurs séances d'une durée totale minimale d'une heure devront être organisées le jeudi précédant la date de la séance d'essais qualificatifs.

7.1.2. Essais qualificatifs

- 7.1.2.1. Les pilotes devront, pour se qualifier, réaliser un temps inférieur ou égal à 115 % de la pole position. Des non qualifiés pourront être repêchés en application du Code Sportif International. La séance d'essais se déroulera comme suit :

Solution 1	
Coupe de France	Qualification de la Course 1
	Durée 20 minutes. Interruption d'environ 5 minutes de la séance par présentation du drapeau à damiers.
Championnat de France	Qualification de la Course 1
	Durée 20 minutes. Interruption d'environ 5 minutes de la séance par présentation du drapeau à damiers.
Coupe de France	Qualification de la Course 2
	Durée 20 minutes. Interruption d'environ 5 minutes de la séance par présentation du drapeau à damiers.
Championnat de France	Qualification de la Course 2
	Durée 20 minutes. Interruption d'environ 5 minutes de la séance par présentation du drapeau à damiers.

Les deux pilotes devront obligatoirement prendre part à cette séance qualificative.

Solution 2	
Coupe de France	Qualification de la Course 1 ou 2
	Durée 25 minutes. Interruption d'environ 5 minutes de la séance par présentation du drapeau à damiers.
Championnat de France	Qualification de la Course 1 ou 2
	Durée 25 minutes.

- 7.1.2.2. A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes inscrits au Championnat seront prioritaires. A l'issue des essais qualificatifs, si le nombre de qualifiés inscrits au Championnat dépasse le nombre maximum de voitures autorisées à prendre le départ de la course, les pilotes ayant réalisé les meilleurs temps seront prioritaires.
- 7.1.2.3. Le pilote ayant le meilleur classement de priorité (A ou B) au sein de l'équipage qualifiera la voiture pour la deuxième course dont il prendra le départ. L'autre pilote qualifiera la voiture pour la première course. Si les deux pilotes ont un classement de priorité identique, le responsable de chaque équipe devra remettre à l'opérateur **le document prévu à cet effet sur lequel il mentionnera** le nom du pilote qualifiant la voiture et prenant le départ de la première course avant la clôture des vérifications administratives. L'autre pilote qualifiera alors la voiture pour la deuxième course dont il prendra le départ. Si le nom des pilotes n'est pas communiqué dans les délais, les pilotes seront désignés d'office.
- 7.3. **COURSES**
- 7.3.1. **Durée**
2 courses d'une durée de 60 minutes chacune, espacées d'au moins 5 heures. Eventuellement, une ou plusieurs courses d'endurance pourront être prévues.
- 7.3.2. **Départ**
- 7.3.2.1. **La procédure de départ lancé GT pourra être utilisée.**

- 7.3.2.1.1.** Au minimum 20 minutes avant l'heure du départ de la course, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.
Le cas échéant, le panneau piste humide sera présenté sur la ligne de départ, à l'entrée et à la sortie de la voie des stands, dès l'ouverture de celle-ci.
- 7.3.2.1.2.** Au cas où elles effectueraient plus d'un tour de reconnaissance, elles devront obligatoirement emprunter, à vitesse très réduite, la voie des stands entre chaque tour et ne pourront en aucun cas traverser la grille.
- 7.3.2.1.3.** 12 minutes avant l'heure du départ retentira un signal sonore annonçant que la fermeture de la sortie de la voie des stands aura lieu 2 minutes plus tard.
10 minutes avant l'heure de départ, la sortie de la voie des stands sera fermée et un second signal sonore retentira. Toute voiture se trouvant encore dans les stands pourra prendre le départ des stands mais seulement sous la direction des commissaires. Elle ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant. La ou les voitures ne pourront rejoindre la course que conformément aux dispositions de l'article 7.3.1.4.1 du Règlement Standard des Circuits.
- 7.3.2.1.4.** Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ.
- 7.3.2.1.5.** La procédure de mise en grille est identique à celle décrite dans la procédure classique de départ arrêté et celle-ci sera du type 2-2 non décalée (Règlement Standard des Circuits, article 7.3.1.4.1). Après que le panneau EVACUATION DE LA PISTE ait été présenté, un véhicule rapide (véhicule pilote) conduit par un licencié FFSA ayant les qualités requises est placée devant les véhicules et sur présentation d'un drapeau vert, les pilotes effectuent un tour de formation assez rapidement derrière ce véhicule. A environ 500 m de la ligne, et dans une ligne droite permettant à tout le peloton de voir le véhicule pilote, celui-ci éteint les feux jaunes clignotants et stabilise sa vitesse à 60 km/h. Dès cet instant, les pilotes doivent se positionner en file indienne, dans chacune des 2 lignes et à distance régulière (maximum 10 mètres) derrière ce véhicule. Les changements de trajectoire pour chauffer les pneus sont alors rigoureusement interdits. Toute infraction sera passible d'un STOP and GO.
- 7.3.2.1.6.** Le départ de la course sera donné après l'allumage du feu vert au passage de la ligne de départ. Aucune voiture ne pourra dépasser celui qui le précède avant cette ligne.
- 7.3.2.1.7.** Si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la ligne à la fin du tour de formation, les feux restent rouges. Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation complet. Elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation.
La durée de course prévue sera réduite de cinq minutes.
- 7.3.2.1.8.** S'il commence à pleuvoir après l'apparition du panneau 5 minutes, mais avant le feu vert, et que, de l'avis du Directeur de Course, les équipes devraient se voir accorder la possibilité de changer de pneus, un panneau portant les mots DÉPART RETARDÉ sera montré sur la ligne, et les voitures disposeront de 10 minutes pour effectuer un tour de piste à vitesse modérée, rejoindre la zone des stands, effectuer le changement de pneumatiques et venir reprendre leur place sur la grille de départ. La procédure de départ recommencera à partir du point 7.3.2.1.5 (ou Règlement Standard des Circuits, article 7.3.1.4.1 panneau 5 MINUTES).
- 7.3.2.2.** Tout concurrent dont la voiture n'aura pas franchi aux damiers la ligne d'arrivée de la première course, devra au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats de la première course, confirmer la participation de la voiture à la seconde course.
- 7.3.2.3.** Si une ou plusieurs voitures doivent être retirées de la grille, les intervalles ne seront pas comblés.

7.3.3. Arrêt/neutralisation - changement de pilote

Pour chaque épreuve, il sera établi un temps de référence pour l'arrêt-neutralisation en considérant le temps mis pour parcourir l'allée des stands à une vitesse de 60 km/h, auquel est ajouté un temps d'arrêt de 45 secondes devant le stand pour effectuer le changement de pilote.

L'arrêt/neutralisation et changement de pilote s'effectuera devant chaque stand, sous la responsabilité du team manager et lors de celui-ci, la boucle de chronométrage d'entrée des stands devra être franchie une fois la 23^{ème} minute écoulée et avant la fin de la 37^{ème} minute de course, soit :

- au delà de 23 mn 00 s 000,
- et avant 36 mn 59 s 999

écoulées depuis le départ (feu vert ou extinction des feux rouges).

Si une voiture se trouve avoir franchi la boucle de chronométrage d'entrée des stands avant la fin de la 23^{ème} minute, l'heure à laquelle elle pourra franchir la boucle de chronométrage de sortie des stands sans faire l'objet de pénalité sera égale à 32 m 00 s 00, plus le temps de référence établi pour l'épreuve.

7.3.3.1. Procédure d'arrêt-neutralisation.

7.3.3.2. Une boucle de chronométrage sera positionnée à l'entrée et à la sortie des stands afin de contrôler la durée des arrêts.

7.3.3.3. Pénalités pouvant faire l'objet d'un arrêt "Passage par les stands (drive-through)" :

- dépassement de la vitesse maximale de 60 km/h dans la voie des stands,
- tout arrêt ou circulation à vitesse anormalement réduite sur la voie des stands dès que la voiture sera repartie de son stand.

7.3.3.4. Lors des arrêts aux stands, le nombre maximum de personnes autorisées à intervenir ou à aider les pilotes à s'installer est limité à trois.

Durant la séance d'essais ou la course, il est permis d'intervenir sur la voiture à l'intérieur du stand mais il est interdit de baisser le rideau du box côté voie des stands. Ce fait pourra être considéré comme un abandon définitif.

Le nombre de mécaniciens intervenant sur la voiture n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand.

Tout ravitaillement en carburant est interdit durant la séance d'essais ou la course (voir article 258.6. du Règlement Technique).

Nota : il n'existe qu'une seule séance d'essais qualificatifs divisée en 4 séries (voir article 7.1.2.1. du Règlement Sportif).

7.3.3.5. Tout arrêt aux stands, quelle qu'en soit la raison, devra entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

7.3.5. Arrivée

Le drapeau à damiers sera présenté à la voiture en tête de la course après l'échéance de la 60^{ème} minute.

Sous réserve d'être présent au pied du podium à l'arrivée de chaque course, les trois premiers équipages classés au scratch, puis les trois premiers équipages de la catégorie GT2, ainsi que les trois premiers équipages de la Coupe de France monteront sur le podium.

7.3.6. Lest handicap

Dans une épreuve, les pilotes classés aux deux premières places d'une course se verront attribuer un lest handicap.

Le lest handicap est affecté au pilote, et il est attribué pour la course suivante ou les essais et la course suivants, auxquels il participe.

Note : les voitures figurant sur la liste GT1A verront ce lest-handicap attribué pour deux courses.

Attribution du lest handicap à l'issue d'une course :

- aux deux premiers équipages du classement général final de la course,
- aux deux premiers équipages du classement extrait du classement général ne retenant que les pilotes inscrits au Championnat ou à la Coupe de France.

Si du fait des dispositions qui précèdent un équipage se voyait attribué deux lests handicap, seule la valeur la plus importante serait retenue.

Le lest est attribué à l'équipage, c'est-à-dire à chacun des deux pilotes.

Dans le cas où un pilote s'étant vu attribué un lest-handicap à l'issue d'une course, formerait pour sa prochaine course un nouvel équipage avec un autre pilote également engagé au Championnat ou à la Coupe de France, le lest-handicap de cet équipage aura comme valeur la plus élevée de celles attribuées pour cette course à chacun des deux pilotes en fonction de leur classement à l'issue de leur course précédente.

Tout pilote est considéré comme ayant participé sitôt qu'il passe la ligne de départ ou quitte la voie des stands après le départ.

Pour tout pilote exclu d'une course, le lest handicap éventuel ne doit pas être supprimé ou réduit pour les essais et la course suivants auxquels il participe.

Le poids réel de la voiture aux essais et à la course suivants ne devra pas être inférieur au poids minimum réglementaire, augmenté du lest handicap.

Attribution du lest handicap	
1 ^{er}	+ 80 kg
2 ^e	+ 40 kg

A l'issue d'une course à laquelle participeront des pilotes ne marquant pas de points au Championnat, l'attribution et la réduction du lest handicap se feront en considérant le classement des pilotes marquant effectivement des points.

En complément, l'attribution ou le retrait d'un lest, en fonction de leur place dans le classement complet, se fera également pour le ou les pilotes ne marquant pas de points.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

A l'issue de chaque course, il sera établi un classement général final. De celui-ci seront extraits un classement des pilotes inscrits au Championnat de France et un classement des pilotes inscrits à la Coupe de France.

Il sera également établi un classement pour chaque catégorie et classe.

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Chaque course donnera lieu à l'attribution de points suivante dans **chacun des classements réservés** aux pilotes inscrits au Championnat ou à la Coupe de France.

9.1.1. Au classement général du Championnat

1 ^{er}	20 points
2 ^{ème}	15 points
3 ^{ème}	12 points
4 ^{ème}	10 points
5 ^{ème}	8 points
6 ^{ème}	6 points
7 ^{ème}	4 points
8 ^{ème}	3 points
9 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	1 point

9.1.2. Au classement général de la Coupe

1 ^{er}	20 points
2 ^{ème}	15 points
3 ^{ème}	12 points
4 ^{ème}	10 points
5 ^{ème}	8 points
6 ^{ème}	6 points
7 ^{ème}	4 points
8 ^{ème}	3 points
9 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	1 point

9.1.3. Au classement de chaque catégorie GT1 et GT2 du Championnat et des classes 1, 2 et 3 de la Coupe de France

1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	8 points
3 ^{ème}	6 points
4 ^{ème}	5 points
5 ^{ème}	4 points
6 ^{ème}	3 points
7 ^{ème}	2 points
8 ^{ème}	1 point

Les points obtenus au classement général et au classement dans chaque catégorie *et classes* sont cumulables.

La course d'endurance donnera lieu à un barème d'attribution de points identique, affecté d'un coefficient multiplicateur 2.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

9.2.1. Chaque pilote totalisera les points obtenus à chaque course.

9.2.2. Le classement final du Championnat et de la Coupe sera établi en application de l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

9.2.2.1. Seront décernés

- un titre de Champion de France au pilote ou à l'équipage vainqueur du Championnat de France FFSA GT,
- un titre de Vainqueur du Trophée GT2 au 1^{er} pilote ou équipage vainqueur de la catégorie GT2,
- un titre de Vainqueur de la Coupe de France FFSA GT au premier pilote ou équipage de la Coupe de France FFSA GT.

9.2.4 Sera considéré comme partant tout pilote figurant sur la liste des autorisés à participer à une séance d'essais qualificatifs et ayant été chronométré.

ARTICLE 10. PRIX

Une dotation sera distribuée en fin de saison, réservée aux pilotes inscrits à l'intégralité du Championnat ou de la Coupe de France FFSA GT, selon les accords de partenariat conclus pour la saison 2006.

- Champion GT1 25 000 €
- Champion GT2 7 500 €
- Vainqueur de la Coupe 7 500 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA FORMULA RENAULT

La numérotation des articles du présent Règlement Sportif du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 répond globalement à celle utilisée dans le Règlement Standard des circuits "asphalte".

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. ORGANISATEURS

1.1.1. Permis d'organisation

Le Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 est organisé par RENAULT SPORT TECHNOLOGIES sous la tutelle de la FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE avec le concours des Sociétés ELF et MICHELIN.

Le présent règlement s'applique du 1^{er} janvier 2006 jusqu'à la dernière épreuve du Championnat de France Formula Renault 2.0 2006.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent :

- Des annexes, bulletins sportifs et techniques et notes techniques RENAULT SPORT 2006 visés par la FFSA
- Du Code Sportif International,
- Des prescriptions générales FFSA,
- Du règlement standard des circuits "asphalte".

ou bien figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

- 1.1.1. Tout pilote ou concurrent participant au Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 est réputé connaître l'ensemble des règlements précités. Il s'engage à respecter ces textes, dans la forme comme dans l'esprit.

1.1.2. Calendrier

14-17 avril	Nogaro	Super Série FFSA (2 courses)
20-21 mai	Dijon	Super Série FFSA (2 courses)
03-04 juin	Pau	Super Série FFSA (2 courses)
24-25 juin	Val de Vienne	Super Série FFSA (2 courses)
09-10 septembre	Albi	Super Série FFSA (2 courses)
30 sept 1 ^{er} oct	Le Mans	Super Série FFSA (1 course)
13-15 octobre	Magny-Cours	

La FFSA et RENAULT SPORT se réservent le droit de modifier ce calendrier.

1.2. HORAIRES

1.2.1. Définitions

- Épreuve : une épreuve comporte des vérifications administratives et techniques, des essais libres (facultatifs), des essais qualificatifs et une ou plusieurs courses.
- Essais Libres : séance d'essais facultatifs intégrée à une épreuve (a forcément lieu après les vérifications sportives et techniques).
- Essais privés : ensemble des roulages qui précèdent les vérifications administratives et techniques. *Rappel : les essais privés ne font pas partie de l'épreuve*
- Tests collectifs : séances d'essais organisées par Renault Sport.
- Entraînements officiels : séances d'essais organisées par Renault Sport le jeudi précédant les épreuves du Championnat de France (concerne Dijon, Pau, Le Mans et Magny-Cours). Renault Sport se réserve le droit de modifier ce programme.

1.2.4. Réglementation des essais privés

Les roulages qui précèdent les vérifications administratives et techniques ne font pas partie de l'épreuve. Ils ne sont permis que sous forme de Tests Collectifs Renault Sport, **entraînements**

officiels ou essais privés organisés avant les vérifications administratives et techniques du meeting, autorisés par Renault Sport, ou en respectant les dispositions suivantes sur les essais privés.

1.2.4.1. Réglementation des essais privés

- Aucune limitation de roulage jusqu'au 31 décembre 2005
- A partir du **1er janvier 2006**, aucune séance d'essais sur Formule Renault 2.0 (tout modèle depuis 2000) n'est autorisée pour les pilotes participant à un minimum de 3 épreuves du Championnat de France FR 2.0, à l'exception des Tests Collectifs Renault Sport et/ou des entraînements officiels du jeudi.
- Tout essai monoplace ou participation à une épreuve d'un autre Championnat, Trophée ou Coupe, toutes catégories confondues (F3, Nissan Light, Formule BMW, FR 1.6...), est interdit, **pour les pilotes inscrits à un minimum de 3 épreuves du Championnat de France FR 2.0**, sur un circuit figurant au calendrier du Championnat de France 2006, tant que l'épreuve n'a pas eu lieu.
- **Les entraînements officiels du jeudi sont ouverts uniquement aux pilotes engagés à l'épreuve concernée.**
- **Les Tests Collectifs Renault Sport sont ouverts à tout pilote participant à un minimum d'une épreuve du Championnat de France 2006**
- Les pilotes inscrits au Championnat de France ne sont pas autorisés à participer aux Tests Collectifs de l'Eurocup Formula Renault 2006, mais peuvent participer aux entraînements officiels du jeudi. Et inversement, les pilotes inscrits en Eurocup ne sont pas autorisés à participer aux Tests Collectifs du Championnat de France, mais peuvent participer aux entraînements officiels du jeudi. En cas de double programme, le pilote devra obligatoirement participer aux Tests Collectifs de l'Eurocup Formula Renault 2.0.
- **Pour participer aux entraînements officiels du Jeudi avant les épreuves du championnat de France, le pilote devra être inscrit à l'épreuve concernée.**

Seuls seront autorisés des roulages privés à la condition expresse que le pilote faisant ces essais :

- ne participe pas à plus de deux épreuves du championnat de France FFSA Formula Renault 2006,
- ne soit pas un pilote dit de notoriété : c'est-à-dire que ce pilote ne doit pas avoir fait de podium dans le cadre d'un championnat monoplace FFSA suivants : Championnats de Formule 3, Championnat de France de Formule Ford, Championnat de France de Formula RENAULT ou FIA depuis 1995 inclus ou un pilote détenteur d'une super-licence FIA en 2006.

Tout pilote inscrit au Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 peut participer à une autre épreuve à la condition expresse que l'épreuve comptant pour le Championnat de France 2006 ait déjà eu lieu sur le circuit concerné. Cet article s'applique pour tout Championnat, Coupe, Trophée, Challenge...

Ce présent article ne s'applique pas aux compétitions du même meeting (ex : un pilote peut rouler en GT et en Formule Renault 2.0 lors de la même épreuve).

A l'exception des tests collectifs ou entraînements officiels programmés par Renault Sport, et à l'exception d'éventuelles activités promotionnelles qui auraient été spécifiquement autorisées par les responsables Renault Sport dans des cas exceptionnels (tels qu'une présentation commerciale effectuée par une équipe ou qu'un roulage effectué à des fins de prises de vues, etc), aucun essai privé d'aucune sorte n'est permis durant la période allant du **1^{er} janvier 2006** à la fin de la saison (dernière épreuve du Championnat de France FFSA Formula Renault 2.0).

La pénalité encourue en cas d'infraction est l'exclusion immédiate du concurrent et/ou pilote de tout Championnat Renault pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 ans. Des représentants de Renault Sport seront désignés et autorisés à constater tout non-respect du règlement.

1.2.4.2. Réglementation des Tests collectifs RENAULT SPORT

Renault Sport organisera des séances de Tests Collectifs en dehors des épreuves. Ces séances d'entraînements seront réparties de la façon suivante :

➤ **Avant la saison** : 4 fois 2 jours de tests collectifs Renault Sport

- 1^{er} et 2 mars : Magny-Cours (avec Clio Cup)
- 14 et 15 Mars : Val de Vienne (avec Clio Cup)
- 21 et 22 mars : Dijon
- 11 et 12 avril : Nogaro

➤ **Pendant la saison** : 2 fois 2 jours de tests collectifs Renault Sport

- 20 et 21 juin : Val de Vienne
- Août : Le Mans

Toutes ces dates sont provisoires et Renault Sport se réserve le droit, de modifier ce calendrier à tout moment.

➤ **Jeudi avant l'épreuve** : 2 x 1H30 d'entraînements officiels Renault Sport sur les circuits suivants :

- Dijon
- Pau **(à préciser)**
- Le Mans
- Magny-Cours

Ces séances de tests collectifs comprendront :

- Chronométrage,
- Commissaires de piste, service médical...,
- Assistance piste,
- Assistance RENAULT SPORT : Responsable Technique, Commissaires Techniques,
- Assistance Michelin : montage des pneumatiques,
- Service pièces de compétition.

Les pilotes inscrits à la saison seront prioritaires pour ces séances de Tests Collectifs. Les inscrits à l'épreuve pourront participer à ces essais en s'acquittant d'un forfait de **420 € HT** par journée d'essais et par voiture, sous réserve de places disponibles.

Pour participer à ces Tests Collectifs, les pilotes engagés à l'épreuve devront également :

- **s'acquitter du paiement de l'inscription à l'épreuve à laquelle il souhaite participer (300 € HT / épreuve) ; le chèque ne sera encaissé que 10 jours avant ladite épreuve,**
- **remplir au minimum un bulletin d'engagement à une épreuve du Championnat de France Formula Renault 2006,**
- **s'acquitter du paiement de l'engagement. Le chèque ne sera encaissé que 10 jours avant ladite épreuve.**

Il est obligatoire de participer à un minimum d'une épreuve du Championnat de France pour participer à ces Tests Collectifs.

1.2.4.3. Réglementation des essais privés officiels lors d'une épreuve

Les essais privés auront une durée minimale de 45 minutes en une seule et même séance. Seuls ces essais privés officiels seront autorisés.

Les essais privés qui précèdent les vérifications administratives et techniques ne font pas partie du meeting.

Cette séance sera si possible organisée la veille de la première séance d'essais qualificatifs et en dehors des horaires prévus pour les vérifications administratives et techniques.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

1.3.1.1. Généralités

Seuls les pilotes ayant reçu leur confirmation d'engagement pourront se présenter aux vérifications. Cette confirmation sera exclusivement envoyée par e-mail, 24 heures après la clôture de la liste des engagés (Cf. art.3.3.2).

Seuls les pilotes et voitures ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques seront autorisés à participer aux essais qualificatifs.

Tout retard sur l'heure de présentation aux vérifications sera sanctionné par une pénalité financière (voir article 8.1 Règlement Sportif).

1.3.1.2. Vérifications administratives

Rappel : Pour participer à une épreuve, le pilote devra avoir adressé son bulletin d'engagement au représentant Renault Sport (Signature) avant la date limite d'engagement, accompagné d'un chèque bancaire de 500 euros HT (598 euros TTC) à l'ordre de Renault Sport Technologies.

Chaque pilote (ou son représentant) devra se présenter aux heures et lieux prévus sur les horaires qui lui seront communiqués par les représentants de Renault Sport avant chaque épreuve, muni des documents suivants :

- licence conducteur,
- licence concurrent.

1.3.1.3. Vérifications techniques préliminaires

▪ Présentation de la voiture

- La présentation de la monoplace aux contrôles techniques préliminaires sera considérée comme une déclaration implicite de conformité de la part du concurrent.
- Les vérifications techniques préliminaires de la voiture pourront être effectuées en dehors de la présence du concurrent et du pilote.
- La voiture devra être présentée prête à prendre la piste, conforme au plan d'identification en application des articles 4 et 5 du présent règlement sportif.
- Les vérifications techniques préliminaires ne portent que sur les éléments de sécurité.

▪ Réparations

- Toute réparation sur le châssis et le crash box devra être déclarée et mentionnée sur le passeport technique du véhicule.
- Si une monoplace est accidentée, elle doit être réexaminée et déclarée apte à reprendre la piste par les Commissaires Techniques RENAULT SPORT.

▪ Scellés

- Le moteur est scellé d'origine, la présence des scellés est en permanence obligatoire (voir Règlement Technique).
Seuls les scellés RENAULT SPORT 2006 sont autorisés.
- Des éléments supplémentaires pourront être scellés à tout moment d'une épreuve. Ces scellés devront rester intacts jusqu'à l'autorisation des Commissaires Techniques RENAULT SPORT de les retirer.
- L'état des scellés est de la responsabilité du concurrent ; l'absence ou la détérioration entraînera obligatoirement une demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA, la peine encourue pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.
- La présence des scellés autorisés n'est qu'une présomption de conformité, en aucun cas, ils ne garantissent la conformité du véhicule. Leur présence en cas de non conformité constatée ne pourra être utilisée comme un argument de défense.
- Toute infraction à cet article pourra entraîner l'exclusion du pilotes et/ou concurrent de toutes les disciplines Renault Sport pour une durée minimale de deux ans.

▪ Présentation du pilote

- Le pilote devra présenter aux contrôles techniques ses vêtements de compétition : combinaison, sous-vêtements, chaussures, cagoule, casque et son numéro de transpondeur.

1.3.2. Contrôles techniques à l'arrivée

1.3.2.1. Principes généraux

- Les Commissaires Techniques RENAULT SPORT peuvent, avec l'accord écrit du Directeur de Course ou du Collège des Commissaires Sportifs, vérifier la conformité d'une monoplace à tout moment d'une épreuve, et exiger qu'elle soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité soient pleinement respectées.
- Tout concurrent qui refuserait de se soumettre au contrôle technique sera exclu du meeting et du Championnat.
- Le contrôle technique pourra se faire par comparaison entre la pièce contrôlée et la même pièce neuve d'origine.
- Le pilote/le concurrent sera tenu responsable de la conformité des pièces de rechange montées sur sa monoplace ; il devra donc s'assurer de leur conformité technique avant utilisation.
- Les Commissaires Techniques RENAULT SPORT peuvent identifier tout élément de la monoplace. Dans ce cas, le concurrent ou son représentant ne pourra remplacer l'élément qu'après autorisation des Commissaires Techniques RENAULT SPORT.
- Les frais de démontage et remontage sont entièrement à la charge du concurrent.
- Le démontage assuré par le concurrent est soumis à un temps imparti. Tout dépassement du temps imparti sera sanctionné selon l'article 8.

1.3.2.2. Présences autorisées

Les contrôles techniques effectués à l'issue des épreuves peuvent être faits en présence :

- Des représentants RENAULT SPORT,
- Des officiels de la FFSA,
- Des Commissaires Sportifs de l'épreuve,
- Du concurrent et du pilote,
- De deux mécaniciens au maximum, désignés par le concurrent.

1.3.2.3. Prélèvement de pièces

- **Le Collège des Commissaires Sportifs peut autoriser** les Commissaires Techniques RENAULT SPORT à prélever une ou plusieurs pièces mécaniques, en vue de les contrôler après les essais qualificatifs et/ou les courses.
- Le concurrent peut apposer une marque sur les pièces prélevées.
- Aucune contestation ne peut être formulée quant à l'origine des pièces prélevées.
- Les pièces prélevées, déclarées non-conformes, seront conservées par les organisateurs et ne seront pas remplacées par RENAULT SPORT.
- Les pièces prélevées, déclarées conformes, seront rendues ou pourront être remplacées par des pièces neuves identiques par RENAULT SPORT.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

3.1.1. Généralités

Le Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 est ouvert à tout pilote titulaire d'une licence FFSA internationale en cours de validité et aux titulaires d'une licence nationale, délivrée par un pays de l'Union Européenne ou assimilé délivrée par une ASN étrangère sous réserve que les épreuves soient inscrites au Calendrier de la FIA en catégorie NPEA (Épreuve à participation étrangère autorisée).

Les concurrents et pilotes titulaires d'une licence de concurrent et/ou pilote délivrée par un pays n'appartenant pas à l'Union Européenne ou assimilé devront faire viser leurs engagements par l'autorité sportive nationale dont ils dépendent.

3.1.2. Conditions d'admission

Ne seront pas admis à participer à ce Championnat :

- Les pilotes classés FIA 2006.
- Les pilotes classés dans un Championnat Formula 3000 FIA.
- **Les pilotes classés dans le Championnat GP2 2005.**
- **Les pilotes classés dans le Championnat World Series 2005.**
- Les pilotes classés dans les trois premiers d'un Championnat Formule 3.

- Les pilotes classés dans les 3 premiers de l'Eurocup FR V6 2003 et 2004.
- Le vainqueur de l'Eurocup FR2.0 en 2004 et 2005.
- Les vainqueurs des 3 précédents championnats de France Formula Renault 2.0.

3.1.3. Pilotes invités

- Les pilotes invités par RENAULT SPORT ou ses partenaires pourront participer aux conditions suivantes :
 - 2 participants maximum par épreuve,
 - Hors classement,
 - Hors primes.

RENAULT SPORT se réserve le droit d'examiner toute candidature présentant un caractère particulier dans le but de préserver l'esprit de ce Championnat.

3.2. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT

3.2.1. Généralités

Les 34 premières inscriptions sont prioritaires.

L'inscription au Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 ne dispense pas de la procédure d'engagement aux épreuves décrite à l'article 3.3 du présent règlement sportif.

L'inscription n'est officielle qu'après avoir été confirmée par RENAULT SPORT ou par son représentant officiel (SIGNATURE).

Lorsque son inscription aura été confirmée par RENAULT SPORT ou son représentant, le concurrent s'engage à participer à toutes les épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

Toute absence devra être dûment motivée et justifiée.

Par le seul fait de signer leur inscription, le pilote et le concurrent acceptent les termes du présent règlement et s'engagent à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

Aucun remboursement ne sera effectué après la date de clôture des inscriptions, sauf cas de force majeure dont le Comité d'Organisation de Renault Sport sera seul juge.

L'inscription au Championnat de France ne garantit pas la participation à l'intégralité des courses. Celle-ci est définie en fonction du nombre de pilotes autorisés à prendre le départ de la course et du résultat des essais qualificatifs.

3.2.2. Procédure d'inscription

Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 devra envoyer à RENAULT SPORT une demande d'inscription pour participer à la première épreuve :

RENAULT SPORT TECHNOLOGIES
Direction de la compétition
Championnat de France Formula Renault 2006
ZAC Courtaboeuf II - 14 avenue des Tropiques
91 955 LES ULIS Cedex
Tel : 01.69.82.83.09 / Fax : 01.69.82.82.61
email : alexandra.jentet@renault.com

▪ Délai

Cette demande devra être datée, signée et renvoyée accompagnée de la confirmation du virement des droits d'inscription avant le **31 janvier 2006** (le cachet de la poste faisant foi, à l'exception des machines à affranchir).

Tout pilote ou concurrent non inscrit au 31 janvier 2006 verra sa participation soumise à une inscription conditionnée, telle que prévu à l'article 75 du Code Sportif International, et ce pour chaque épreuve restante du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006. La priorité sera donnée aux concurrents régulièrement inscrits au Championnat.

▪ Montant de l'inscription

Cette demande d'inscription devra être accompagnée :

- D'un chèque **à l'ordre de la FFSA** d'un montant de **162 € TTC** (cent soixante deux Euros toutes taxes comprises) représentant l'inscription par pilote au Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

- Un virement **à l'ordre de RENAULT SPORT TECHNOLOGIES** d'un montant de **4 460 € HT (quatre mille quatre cent soixante euros hors taxes) soit 5 334,16 € TTC (cinq mille trois cent trente quatre et 16 centimes toutes taxes comprises),**

Cette somme représente :

- Les frais d'inscription au Championnat de France (**13 courses**).
- Les 8 premières journées d'essais privés officielles d'avant saison comprenant toutes les prestations citées à l'article 1.2.4.2.
- L'attribution de pass et parking déterminée par le cahier des charges FFSA.
- Les services RENAULT SPORT (assistance, réceptif, communication, identification).

▪ **Seuls les paiements par virement sont possibles**

Références bancaires RENAULT SPORT TECHNOLOGIES :

Code banque : 43739

Code Guichet : 00000

Numéro de compte : 02092000016

Clé Rib : 89

Domiciliation : Société Financière et Foncière 92100 BOULOGNE

▪ **Inscription en cours de Championnat :**

Si le pilote s'inscrit en cours de championnat, le montant de l'inscription sera de :

- **300 € HT (trois cent euros hors taxes) soit : 358,80 € TTC par épreuve (trois cent cinquante huit euros et quatre-vingts centimes toutes taxes comprises) par épreuve restante au championnat, par virement à l'ordre de RENAULT SPORT TECHNOLOGIES.**

Cette somme représente :

- les frais d'inscription à l'épreuve du Championnat de France,
- l'attribution de pass et parking déterminée par le cahier des charges FFSA,
- les services Renault Sport (assistance, réceptif, communication, identification).

▪ **Principe**

- Tout pilote qui disputera sa première épreuve **avant le 5^{ème} meeting du Championnat**, marquera les points prévus à l'article 9 du présent règlement et touchera les primes et prix prévus à l'article 10 de ce même règlement.
- Les pilotes qui disputeront leur première épreuve **à partir du 5^{ème} meeting du Championnat**, ne pourront pas marquer de points mais toucheront les primes le cas échéant.

3.2.2.1. Établissement de la liste des inscrits prioritaires

Le nombre de concurrents inscrits prioritaires en Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 est limité à 34. Pour établir la liste de ces pilotes, RENAULT SPORT effectuera, le cas échéant, une sélection par ordre chronologique des réceptions des inscriptions et des paiements effectifs par virement sur le compte de RENAULT SPORT TECHNOLOGIES.

Attention : pour l'épreuve de Pau, les 31 premiers classés au Championnat de France FFSA Formula Renault 2.0 2006 seront prioritaires. 3 suppléants (du 32^{ème} au 34^{ème}) pourront éventuellement prendre part aux essais qualificatifs en cas de forfait d'un des pilotes classés dans les 31 premiers.

3.2.2.2. Établissement de la liste des inscrits conditionnés

Après avoir pourvu les 34 places disponibles, RENAULT SPORT établira une liste des inscrits conditionnés, tels que décrits à l'article 75 du Code Sportif International. L'ordre d'inscription sur la liste d'attente sera chronologique.

La participation d'un concurrent placé sur cette liste dépendra :

- du nombre de places disponibles sur la grille de départ,
- du forfait ou de l'exclusion d'un concurrent déjà inscrit,
- de son positionnement sur la liste d'attente (ordre chronologique de réception des inscriptions).

3.2.3. Refus d'inscription

La FFSA et RENAULT SPORT se réservent le droit de refuser une inscription à ce Championnat conformément à l'article 74 du Code Sportif International, notamment à tout demandeur qui :

- ne remplirait pas les conditions requises, qui poursuivrait un objet contraire à ceux du sport automobile ou ceux de RENAULT SPORT, qui aurait refusé d'appliquer les décisions de la FFSA ou de RENAULT SPORT ou qui par ses propos, ses actes ou ses écrits, aurait porté un préjudice moral ou matériel à RENAULT SPORT, à ses collaborateurs ou à ses dirigeants ;
- qui aurait fait l'objet de sanctions disciplinaires de la part de la FFSA ou d'une autre ASN ;
- qui n'aurait pas acquitté une pénalité financière lors d'une précédente saison ou qui aurait un compte débiteur auprès du Département pièces compétition RENAULT SPORT.

3.3. ENGAGEMENTS AUX EPREUVES

3.3.1. Généralités

L'inscription au Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 ne dispense pas de la procédure d'engagement décrite ci-dessous.

Toutes les demandes d'engagement aux épreuves, intitulées "Bulletin d'engagement" reçu par le pilote suite à son inscription au championnat de France Formula Renault 2.0 devront être retournées dûment remplies, accompagnées des chèques d'engagement à l'épreuve (500 € HT soit 598 € TTC. à l'ordre de Renault Sport Technologies) chez le représentant Renault Sport (Signature) avant le 1^{er} mars 2006.

Signature
Pour Renault Sport Technologies
Patrick SINAULT
 ZA Parc Esprit I - rue Michaël Faraday
 18 000 BOURGES
 Tel : 02.48.66.66.41 / Fax : 02.48.66.66.49
 e-mail : patrick@signature-team.com

Un concurrent ayant adressé une demande d'engagement ne pourra se considérer comme engagé définitivement qu'après avoir reçu une confirmation officielle du représentant Renault Sport.

Par le seul fait de signer son bulletin d'engagement, le pilote accepte les termes du présent règlement, et s'engage à le respecter dans la forme comme dans l'esprit.

3.3.2. Droits d'engagement

Pour participer à une épreuve, le pilote et/ou concurrent devra adresser son bulletin d'engagement au représentant Renault Sport (Signature) accompagné d'un chèque de 598 euros TTC. à l'ordre de Renault Sport Technologies.

Tous les chèques d'engagement devront être adressés chez Signature en une seule fois au début de la saison et avant le 1^{er} mars 2006. Ces chèques seront encaissés avant chaque épreuve correspondante.

3.4. DIFFUSION DES INFORMATIONS

La confirmation d'engagement sera expédiée par e-mail uniquement.

➔ **Il est donc obligatoire de disposer d'une adresse e-mail pour participer au Championnat de France FFSA Formula Renault. Cette adresse email pourra recevoir un minimum de 1,5 Méga octets par message envoyé.**

Les concurrents et pilotes sont responsables du fonctionnement de leurs boîtes email en cas d'absence ou de mauvaise de réception des informations.

En cas de modification de l'adresse e-mail d'un concurrent ou d'un pilote, celui-ci devra impérativement en informer RENAULT SPORT ou son représentant.

3.5. FORFAIT

Dans le cas où un pilote ou un concurrent ne pourrait pas participer ou faire participer son (ses) pilote(s) à une épreuve du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 il devra envoyer sa déclaration de forfait par e-mail au représentant Renault Sport (Signature), au plus tard 15 jours avant l'épreuve considérée. Sans cette déclaration préalable, Renault Sport placera le pilote en dernière position de la liste des inscrits conditionnés.

Le forfait après engagement à plus de deux épreuves (sauf cas de force majeure) constituera une raison objective pour un refus d'engagement à une ou plusieurs épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

Aucun remboursement des droits d'engagement ne sera effectué en cas de forfait, sauf cas de force majeure (dont Renault Sport sera le seul juge).

Le forfait (même déclaré) après engagement à plus de deux épreuves constituera une raison objective pour inscrire le pilote en liste des inscrits conditionnés en dernière position.

3.6. **REFUS D'ENGAGEMENT**

La FFSA et RENAULT SPORT se réservent le droit de refuser **un engagement** à une épreuve de ce Championnat conformément à l'article 74 du Code Sportif International, notamment à tout demandeur qui :

- ne remplirait pas les conditions requises, qui poursuivrait un objet contraire à ceux du sport automobile ou ceux de RENAULT SPORT, qui aurait refusé d'appliquer les décisions de la FFSA, ou de RENAULT SPORT ou qui par ses propos, ses actes ou ses écrits, aurait porté un préjudice moral ou matériel à RENAULT SPORT, à ses collaborateurs ou à ses dirigeants ;
- qui aurait fait l'objet de sanctions sportives ou disciplinaires au cours d'une épreuve précédente de la part du Collège des Commissaires Sportifs ou de la FFSA ;
- qui n'aurait pas acquitté une pénalité financière lors d'une précédente saison ou qui aurait un compte débiteur auprès du Département pièces compétition RENAULT SPORT.

ARTICLE 4. VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **VEHICULES ADMIS**

Les voitures monoplaces Formula Renault 2.0 devront être conformes aux règlements techniques du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

Tous les véhicules utilisés devront obligatoirement :

- avoir subi les contrôles techniques préliminaires,
- répondre au plan d'identification RENAULT SPORT.

Le pilote devra utiliser le même véhicule :

- pendant toute la durée d'une même séance d'essais qualificatifs sous peine minimale de l'annulation de tous les temps qu'il aura effectué pendant cette séance d'essais,
- pour participer aux courses, manches et finales sous peine minimale de mise hors course.

Pour les essais qualificatifs et la ou les course(s) :

- un concurrent ne pourra engager qu'une seule monoplace Formula Renault 2.0 par pilote,
- les pilotes ne devront pas échanger leur voiture,
- lors d'une épreuve, un pilote pourra remplacer sa coque de Formula Renault 2.0 sous les conditions suivantes :
 - UNIQUEMENT dans le cas où suite à un accident, la voiture ne présenterait plus les garanties suffisantes pour assurer la sécurité du pilote ;
 - que le concurrent ait reçu l'accord préalable des Commissaires Techniques RENAULT SPORT ;
 - qu'une fois le remplacement effectué, le véhicule soit représenté et déclaré conforme par les Commissaires Techniques **RENAULT SPORT**.

Ce même véhicule ne pourra en aucun cas être utilisé sur la piste entre les essais qualificatifs et les courses.

4.2. **ÉQUIPEMENTS**

4.2.1. **Carburant**

Voir Règlement Technique du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

4.2.2. **Pneumatiques**

Voir Règlement Technique du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

4.2.3. Transpondeur

L'utilisation d'un transpondeur type AMB Tranx 260 est obligatoire.

Les concurrents sont responsables du fonctionnement de ce transpondeur et de son montage.

Le branchement des transpondeurs est obligatoire pour les tests collectifs RENAULT SPORT.

Le non fonctionnement d'un transpondeur pendant une séance d'essais qualificatifs entraînera l'absence de temps pour le pilote.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1.** RENAULT SPORT attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Aucun changement ne sera autorisé.

La présence des numéros de course est obligatoire lors des Tests Collectifs.

- 4.3.2.** L'attribution des numéros est laissée à l'appréciation de RENAULT SPORT. Une liste d'attribution prioritaire sera établie en fonction :

- Du classement final au Championnat de France Formula Renault 2005,
- Des classements finaux des Championnats ou Coupe Renault Français ou Européens en 2005,
- Des différents titres dans les Championnats RENAULT SPORT.

RENAULT SPORT fournira un CD Rom contenant la police à utiliser avec tous les éléments nécessaires à la réalisation du numéro. RENAULT SPORT fournira deux jeux de numéros en début de saison. Ensuite, la fabrication des numéros sera à la charge du concurrent. Seule la police fournie par RENAULT SPORT sera autorisée.

Chaque monoplace Formula Renault 2.0 devra porter en permanence le numéro de course du pilote, en conformité avec le chapitre XVII du Code Sportif International.

- 4.3.3.** La position des numéros de course est définie par le plan d'identification fourni en fin de règlement et sera la suivante :

- sur le côté extérieur de chacune des dérives de l'aileron arrière. Aucune publicité autre que celle définie par RENAULT SPORT ne pourra être apposée sur les dérives d'aileron arrière,
- sur le capot avant de la monoplace, lisible de l'avant (conforme au plan d'identification).

- 4.3.4.** Tout concurrent qui ne respecterait pas le présent article sur les numéros de course pourra se voir refuser le départ des essais qualificatifs et de la course, ainsi que se voir infliger une pénalité financière (Cf. article 8).

4.4. NOMS DES PILOTES

Le nom du pilote et l'identification de sa nationalité devront être apposés sur la carrosserie selon le plan d'identification fourni.

RENAULT SPORT fournira un CD Rom contenant la police à utiliser avec tous les éléments nécessaires à sa réalisation. RENAULT SPORT fournira deux jeux de Noms en début de saison. Ensuite, la fabrication des noms sera à la charge du concurrent. Seule la police fournie par RENAULT SPORT sera autorisée.

4.5. IDENTIFICATION DES MONOPLACES D'UNE MEME EQUIPE

Pour optimiser l'identification des pilotes dans un même team, il est obligatoire que chaque monoplace aient des couleurs différentes sur certains éléments de carrosserie, comme défini sur le plan d'identification.

4.6. PIECES DE RECHANGE ET LUBRIFIANTS

Le concurrent devra impérativement acquérir ses pièces de rechange à l'adresse suivante :

Service après-vente Renault Sport pièces de compétition :

Martial MACRON

Avenue de Bréauté

76 480 DIEPPE Cedex – France

Tel : + 33 (0) 235 82 81 66

E-mail : martial.macron@renault.com

Une assistance sera assurée sur tous les circuits (Tests Collectifs Renault Sport et week-end de courses).

L'utilisation de pièces de rechange (catégorie A et B) non produites par Renault, Renault Sport, Alpine Renault (voir annexe III du règlement technique) sera considérée comme une non conformité technique.

Lubrifiants

Voir règlement technique

ARTICLE 5. PUBLICITE

Elle doit être conforme au règlement de publicité des Prescriptions Générales de la FFSA.

Le non respect des plans d'identification sera soumis à des pénalités financières (cf. article 8).

5.1. PUBLICITE SUR LES VOITURES

En aucun cas, l'identification des véhicules définie par RENAULT SPORT ne pourra être modifiée.

Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités, sous réserve qu'elles ne concernent pas des produits concurrents de ceux des partenaires officiels du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006, à savoir :

▪ ELF	Produits pétroliers (*)
▪ MICHELIN	Marque de pneumatiques
▪ RENAULT	Marque d'automobiles, véhicules industriels

(*) y compris les produits de graissage, de traitements métallurgiques ou additionnels aux lubrifiants ou au carburant pour tous les organes du véhicule.

La publicité concernant des produits provenant de filiales des partenaires et organisateurs du championnat de France FFSA Formula Renault 2006 ne sera pas considérée comme concernant des produits concurrents au sens de la présente disposition si le concurrent est en mesure de justifier à tout moment d'un accord exprès et préalable du/des partenaire(s)/organisateur(s) concerné(s).

5.2. PUBLICITE SUR LES COMBINAISONS DES PILOTES

RENAULT SPORT et ses partenaires sponsors fourniront aux pilotes des écussons qui devront être cousus (suivant les normes de sécurité FIA) sur les combinaisons des pilotes conformément au plan de décoration du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres écussons ou broderies, sous réserve qu'ils ne concernent pas des produits concurrents, à savoir ceux mentionnés à l'article 5.1.

Pendant les cérémonies de "podium" le pilote s'engage à porter toutes les identifications qui lui seront remises par le responsable RENAULT SPORT et uniquement celles-ci (casquettes Michelin et broderies fournies par RENAULT SPORT).

5.3. PUBLICITE SUR LES CAMIONS D'ASSISTANCE

Les camions d'assistance devront porter les inscriptions publicitaires prescrites dans le plan d'identification fourni par RENAULT SPORT.

Les véhicules d'assistance devront être de présentation impeccable.

Ils devront porter l'inscription "FORMULA RENAULT 2.0", selon le graphisme fourni par RENAULT SPORT.

5.4. DROIT D'EXPLOITATION

RENAULT SPORT et les partenaires sponsors du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 se réservent le droit d'exploiter à des fins publicitaires, promotionnelles ou commerciales les noms et résultats sportifs des concurrents et pilotes de cette discipline, ainsi que toute photo / voix et image, sans leur autorisation préalable et sans avoir à payer de droits ou honoraires particuliers.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Rappel : on entend par épreuve les essais officiels (libres et qualificatifs) et les courses. Une épreuve comprend une ou plusieurs courses.

7.1. ESSAIS

7.1.1. Pré-grille

La présence en pré-grille est obligatoire.

Que ce soit pour les essais qualificatifs ou pour les courses, la pré-grille dure au minimum 30 minutes.

En cas de retard dû à un problème technique ou pour toute autre raison, le concurrent devra en faire part aux Commissaires Techniques RENAULT SPORT qui seront seuls juges de la validité du motif et de l'éventualité de faire un rapport au Directeur de Course pour sanction.

7.1.2. Essais qualificatifs

Pour chaque course, une séance d'une ou plusieurs séries d'essais qualificatifs sera organisée et aura une durée minimum de 20 minutes.

Pendant les séances qualificatives, le ravitaillement en carburant est strictement interdit. Un ravitaillement illicite entraînera l'annulation des temps de la séance. Le changement de pneumatiques est également interdit.

Tout pilote qui ne disposera pas de temps sera qualifié en dernière ligne :

- Qualification en dernière ligne de la grille de départ de la première course pour les pilotes n'ayant pas de temps dans la première séance d'essais qualificatifs,
- Qualification en dernière ligne de la grille de départ de la seconde course pour les pilotes n'ayant pas de temps dans la deuxième séance d'essais qualificatifs.

7.1.5. Constitution de séries d'essais

En fonction du nombre d'engagés et du nombre de voitures acceptées sur la piste, une ou plusieurs séries d'essais qualificatifs peuvent être constituées.

Les pilotes seront répartis alternativement dans chacune des séries d'essais suivant l'article 7.1.5 du règlement standard des circuits "asphalte".

Lorsque la séance d'essais qualificatifs se dispute en plusieurs séries, celles-ci doivent avoir lieu obligatoirement l'une à la suite de l'autre.

1ère série :

1er – 3ème – 5ème – 7ème...

2ème série :

2ème – 4ème – 6ème – 8ème...

Aucune inversion de série ne sera effectuée et aucun concurrent ne sera autorisé à changer de série.

7.1.7. Constitution des grilles de départ

Dans le cadre d'épreuves avec 2 courses, la grille de départ de la 1^{ère} course sera établie selon le classement de la 1^{ère} séance d'essais qualificatifs ; la grille de départ de la 2^{ème} course sera établie selon le classement de la 2^{ème} séance d'essais qualificatifs (les ex-aequo seront départagés par le 2^{ème} meilleur temps et ainsi de suite) ou si la 2^{ème} séance d'essais qualificatifs ne peut se faire, en fonction Règlement Standard des Circuits FFSA 2006.

7.2. BRIEFINGS

Un briefing adressé aux pilotes aura lieu à chaque épreuve. Le lieu et l'heure du briefing seront communiqués avant l'épreuve.

Tous les pilotes et le team Manager devront obligatoirement assister à l'intégralité du briefing de la Direction de Course. Toute absence ou arrivée tardive entraînera une pénalité financière de 110 € conformément au règlement standard des circuits, nonobstant des pénalités supplémentaires pouvant être infligées par le Collège des Commissaires Sportifs.

RENAULT SPORT pourra également organiser des briefings ponctuels qui seront également obligatoires et soumis aux mêmes pénalités financières.

7.3. COURSE

7.3.1.1. Constitution des Grilles de départ

Dans la mesure du possible, la grille aura une formation 1-1 décalée.

Circuits	Essais	Course
NOGARO	40	34
DIJON	40	34
PAU	37	31
LE MANS	48	40
ALBI	40	34
MAGNY COURS	44	37
VAL DE VIENNE	40	34

"X" étant le nombre de voitures admises sur la grille de départ;

- Dans le cas d'une seule série d'essais qualificatifs, les pilotes qualifiés seront ceux ayant obtenu les "X" meilleurs temps des séances d'essais.
- Dans le cas où plusieurs séries d'essais qualificatifs sont constituées, les pilotes qualifiés seront retenus en comparant la moyenne des 5 meilleurs temps de chacune des séries.
 - Si l'écart entre la moyenne des 5 meilleurs temps réalisés dans la série la plus rapide et celle des 5 meilleurs temps réalisés dans la série la plus lente est inférieure à 1%, les pilotes qualifiés seront ceux ayant obtenu les "X" meilleurs temps des séances d'essais, toutes séries et séances confondues.
 - Si l'écart entre la moyenne des 5 meilleurs temps réalisés dans la série la plus rapide et celle des 5 meilleurs temps réalisés dans la série la plus lente est supérieure ou égale à 1%, les pilotes qualifiés seront ceux ayant obtenu les "X" meilleurs temps des séances d'essais confondues, mais par série, c'est à dire en tenant compte des places dans chacune des séries.
 - La meilleure série se verra attribuer la pole position.

Ces dispositions ne peuvent être appliquées pour la 1ère épreuve du calendrier sportif du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006. Pour cette première course, la façon de constituer la grille de départ sera soumise à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs.

7.3.1.4. Procédure de départ

Principe : les courses du championnat de France FFSA Formula Renault 2006 ont un départ arrêté.

Le départ sera donné conformément à l'article 7.3.2. du Règlement Standard des Circuits, sauf en ce qui concerne ce qui suit :

7.3.1.4.1. La procédure "départ lancé" pourra être utilisée selon le déroulé ci-dessous :

- H - 20 ' Ouverture des stands pour le ou les tours de reconnaissance et mise en place sur la grille de départ. Les pilotes ont la faculté d'effectuer plusieurs tours à la condition qu'ils empruntent la voie des stands sans traverser la grille de départ.
- H - 12 ' Préavis de fermeture des stands dans 2' (signal sonore).
- H - 10 ' Fermeture des stands (signal sonore). Les véhicules dans les stands à cet instant pourront prendre le départ au feu vert, après le passage du peloton au départ de la course.
Début de la procédure 5', 4', 3', 2', par signal sonore et extinction des feux 1 par 1.
- H - 5 ' 1' Présentation du panneau MOTEUR.
- H - 4 ' Feu vert et départ du tour en formation derrière le véhicule pilote.

7.3.1.4.2. Le cas échéant le panneau PISTE HUMIDE sera présenté sur la ligne de départ, à l'entrée et à la sortie de la voie des stands, dès l'ouverture de celle-ci. Les changements de roues ne sont pas autorisés sur la grille.

7.3.1.4.3. Départ retardé

Nonobstant le cas prévu à l'article 7.3.2.1. du Règlement Standard des Circuits, le Directeur de Course a la faculté de retarder le départ si après le début de la procédure 5', il commence à pleuvoir.

Dans ce cas, présentation du panneau DEPART RETARDE associé au panneau "10' ". A cet instant les voitures gagnent les stands après un tour au ralenti et peuvent effectuer un changement de pneumatiques.

La fermeture des stands sera effective après préavis de 2' comme indiqué plus haut dans la procédure. La procédure reprend sur la grille au décompte 5'.

7.3.1.4.4. Interventions en grille de départ

Rappel : Les interventions autorisées en grille de départ sont les suivantes :

- interventions de sécurité : resserrage des harnais de sécurité, serrage des roues, vissage d'éléments de carrosserie
- des réglages aérodynamiques sont autorisés
- aucun réglage mécanique n'est autorisé

7.3.2. Nombre et durée des courses

7.3.2.1. Épreuves avec une seule course

Les épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 qui seront disputées en une seule course auront les caractéristiques suivantes :

La course devra être séparée des essais qualificatifs d'un minimum de 4 heures entre la présentation du drapeau à damier des essais qualificatifs et le début de la pré-grille de la course.

- Durée course : minimum 20 minutes – maximum 30 minutes
- Distance course : comprise entre 60 et 80 km.

7.3.2.2. Épreuves avec deux courses

Les épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 qui seront disputées en deux courses auront les caractéristiques suivantes :

- Les 2 courses feront l'objet de 2 séances qualificatives distinctes de 20 minutes chacune.
- Durée de chaque course : minimum 20 minutes – maximum 30 minutes
- Distance de chaque course : comprise entre 60 et 80 km.

La séance qualificative et la course devront être séparées au minimum de 4 heures entre la présentation du drapeau à damier de la séance qualificative et le début de la pré-grille de la course.

L'intégralité des points et des primes sera attribuée pour chacune des courses, pour autant que la distance effective totale de la course soit supérieure ou égale à 75% du minimum prévu. Dans le cas contraire, le nombre de points figurant au barème sera divisé par deux.

7.3.4. Suppléants

Seuls les deux premiers pilotes non qualifiés seront déclarés suppléants.

7.3.5. Parc Fermé

Dès la fin de la course (drapeau à damier) les voitures seront placées sous le régime du "parc fermé". Le Directeur de Course communiquera alors les voitures devant être conduites dans le parc fermé. Les autres voitures ne seront pas soumises au régime de parc fermé et pourront rejoindre leur structure.

Les critères de choix, le type des contrôles et le nombre des voitures devant être conduites en Parc Fermé seront approuvés par le Collège des Commissaires Sportifs.

Les numéros de ces voitures seront communiqués dès la fin de la séance d'essais ou de la course. Dès lors les autres voitures ne seront plus soumises au "régime de parc fermé".

- Début du régime de Parc Fermé : drapeau à damier
- Fin du Parc Fermé : sur décision des Commissaires Techniques Renault Sport.

Toutes les voitures placées en "parc fermé" devront rester, sans intervention (hors mesure des pressions et relevés de températures des pneumatiques), à la disposition des Commissaires Sportifs et Techniques.

Les pilotes devront garer leur véhicule de manière correcte dans le Parc Fermé, placé devant le local technique Renault Sport et respecter les instructions des officiels.

Les voitures placées dans le local technique ou dans la zone de contrôle technique sont sous régime de parc fermé.

Seuls les Officiels figurant au règlement de l'épreuve considérée et les représentants de Renault Sport, auront droit de se trouver dans l'enceinte du Parc Fermé.

7.4. CEREMONIE DE PODIUM

Les pilotes finissant la course en première, deuxième et troisième positions et un représentant de l'équipe gagnante doivent participer à la cérémonie de remise des prix sur le podium, puis se rendre disponibles immédiatement pour des nécessités médiatiques ou de contrôles techniques.

Un podium "Rookie" précédera le podium du Championnat de France Formula Renault 2.0.

ARTICLE 8. PENALITES

8.1. GENERALITES

Toute infraction :

- au règlement général du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006,
- au règlement technique du Championnat de France FFSA. Formula Renault 2006,
- aux annexes, bulletins techniques et sportifs RENAULT SPORT,
- au règlement particulier de l'épreuve concernée,
- au règlement standard des circuits "asphalte",
- au Code Sportif International FIA,

sera soumise au jugement du Collège des Commissaires Sportifs du meeting.

8.2. EXCLUSIONS

Si un pilote est exclu d'une course ou d'une épreuve, pour des raisons sportives ou techniques (Prescriptions Générales de la Réglementation Générale de la FFSA) il ne pourra prétendre à aucune attribution de points ni à aucune dotation ni à aucun prix pour la course ou pour l'épreuve concernée.

De plus, en fonction de la gravité de la faute, les engagements aux épreuves suivantes pourront être refusés conformément aux dispositions de l'article 3.6.

L'exclusion d'un pilote ou d'un concurrent pourra constituer un motif de refus d'inscription à venir dans l'ensemble des disciplines RENAULT SPORT pour un délai minimum de 2 ans.

8.3. SANCTIONS DISCIPLINAIRES

Nonobstant la décision du collège des Commissaires Sportifs, toute constatation d'incidents dans le paddock et sur la piste :

- actes de provocations de toutes natures, menaces verbales ou autres,
- comportement anti-sportif ou non conforme à l'esprit du championnat de France FFSA Formula Renault 2006,
- manquement à la morale et à l'éthique sportive,
- Nuisance aux intérêts supérieurs du sport automobile,
- préjudice moral ou matériel subi par RENAULT SPORT

de la part d'un membre d'une équipe, d'un pilote ou de son entourage pourra faire l'objet des sanctions suivantes :

- avertissement et mise en période probatoire dont la durée sera définie par RENAULT SPORT
- proposition auprès du Collège des Commissaires Sportifs :
 - d'une exclusion de l'épreuve en cours pour le concurrent ou pilote concerné par les agissements de son entourage ou de son équipe. Si un pilote est exclu d'une course ou de l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucune attribution de points ni à aucune prime pour la course ou l'épreuve concernée.

- de la suppression des primes de l'épreuve concernée pour le pilote lié directement ou indirectement par les agissements de son entourage ou de son équipe,
- d'une demande d'une saisine de la Commission **de Discipline**.

La pénalité encourue en cas d'infraction pourra être l'exclusion immédiate du team et/ou pilote de toute série organisée par Renault pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 ans. Des représentants de Renault Sport seront désignés et autorisés à constater tout non-respect du règlement.

8.4. **PENALITES FINANCIERES**

Le bulletin d'inscription signé par le pilote en début de saison est un contrat passé entre le pilote et Renault Sport. Le pilote s'engage donc à respecter tous les points du présent règlement. En cas de non respect, entre autre des exemples ci-dessous, des sanctions financières pourront être infligées par Renault Sport.

	Concurrent	Pilote
Non conformité du plan d'identification	X	X
Retard divers (Tirage au sort, Vérifications, Contrôles...)		X
Absence au briefing	X	X
Retard en pré-grille	X	X

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. **ATTRIBUTION DES POINTS**

Chaque épreuve donnera lieu à une attribution de points, soit réels, soit fictifs. Tous les pilotes seront classés.

9.1.1. **Points réels**

Les 10 pilotes les mieux classés marqueront les points attribués aux courses comptant pour le Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 selon le barème suivant :

1er	15 points	6ème	5 points
2ème	12 points	7ème	4 points
3ème	10 points	8ème	3 points
4ème	8 points	9ème	2 points
5ème	6 points	10ème	

- Un point sera attribué au meilleur tour réalisé en qualifications
- De plus, lors de chaque épreuve, un point supplémentaire sera attribué au pilote qui aura réalisé le tour le plus rapide de la première course. Un point supplémentaire sera attribué au pilote qui aura réalisé le tour le plus rapide de la seconde course.
- Si deux ou plusieurs pilotes réalisent le même temps pour le tour le plus rapide lors d'une course, le point sera attribué au pilote qui aura été le premier à réaliser ce temps. Si l'égalité subsiste, le point sera attribué à celui des pilotes ex-aequo qui a réalisé le deuxième tour le plus rapide, et ainsi de suite jusqu'à l'obtention du départage.

9.1.2. **Points fictifs**

Pour permettre de classer tous les pilotes, des points "fictifs" seront attribués. Ces points fictifs seront annulés dès qu'un pilote aura obtenu des points réels. Les pilotes ayant marqué des points fictifs s'intégreront de manière croissante dans le classement à la suite des pilotes ayant marqué des points réels.

Après avoir attribué les points, il sera établi pour tous les autres pilotes un classement en fonction des résultats :

- de la course du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.
- des essais qualificatifs.

Les points fictifs seront attribués selon le barème suivant :

9.1.2.1. Pilotes classés à la course

Au 11^{ème} : 11 points fictifs
Au N^{ème} : N points fictifs

9.1.2.2. Pilotes classés aux essais qualificatifs

Le premier des pilotes non qualifiés pour la course marquera un point fictif de plus que le dernier de la course et ainsi de suite dans l'ordre du classement des essais qualificatifs.

9.1.2.3. Pilotes absents

Les pilotes absents ou n'ayant pas participé aux essais qualificatifs, ainsi que les pilotes exclus de l'épreuve, marqueront un nombre de points fictifs égal au nombre de pilotes qualifiés pour la course, majoré de 10 points fictifs.

9.1.3. Classement général provisoire après chaque épreuve

Il sera obtenu par addition des points réels ou fictifs attribués aux courses précédentes et par l'application des articles 9.1.1 à 9.1.2.

9.3. CLASSEMENT GENERAL FINAL

9.3.1. Classement points réels

Le classement final du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 sera établi en additionnant tous les résultats des épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

Sera déclaré Vainqueur du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006, le pilote totalisant le plus grand nombre de points réels.

9.3.2. Classement points fictifs

Le classement final des pilotes n'ayant marqué que des points fictifs sera établi en tenant compte des résultats de toutes les épreuves du calendrier disputées en 2006, et sera placé à la suite des pilotes ayant obtenu des points réels.

Le pilote placé en tête du classement fictif sera le pilote totalisant le moins grand nombre de points fictifs.

9.3.3. Ex aequo

Si plusieurs pilotes totalisent le même nombre de points, ils seront départagés en se basant sur :

- la qualité des places obtenues (1^{ère} place, puis 2^{ème} place, etc.),
- l'antériorité de la meilleure place obtenue,
- toute autre considération qu'ils jugeront convenable si la qualité des places obtenues ne permet pas de les départager.

9.3.4. Classement Rookie

Un classement des pilotes "Rookie" sera établi selon les principes des articles 9.1.

Fera partie de ce classement interne tout pilote n'ayant pas participé à plus d'une course d'un Championnat de Formula Renault 2.0.

Le classement "Rookie" sera établi si le nombre de rookie est supérieur à 6.

Le classement final du classement "Rookie" du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 sera établi en additionnant tous les résultats des épreuves du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 des pilotes "Rookie"

Sera déclaré vainqueur du classement "Rookie" du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006, le pilote totalisant le plus grand nombre de points réels.

Ce classement pourra éventuellement donner lieu à l'attribution de primes éventuelles.

9.3.5. Classement Equipes

Un classement des équipes sera établi selon le principe des articles 9.1.

Les 2 pilotes de chaque équipe les mieux classés en course marquent des points. Au cas où une équipe n'aurait engagé qu'un seul pilote, seul le résultat de ce pilote sera pris en compte.

Le classement final du classement équipe du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 sera établi en additionnant tous les résultats des épreuves du Championnat de FFSA. Formula Renault 2006 des équipes.
Sera déclaré vainqueur du classement équipe du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006, l'équipe totalisant le plus grand nombre de points réels.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. GENERALITES

Seuls les pilotes ayant effectué 75% de la distance à parcourir pourront prétendre à l'attribution des primes.

Pour avoir droit à ces prix et primes, les pilotes ou les bénéficiaires ne devront pas avoir été exclus de la course ou l'épreuve concernée.

Les prix et primes sont attribués au pilote ou à tout autre bénéficiaire si le pilote émet une autorisation expresse, écrite et signée de sa main. Le bénéficiaire sera désigné à l'inscription au Championnat. Toutefois un changement et un seul, sera autorisé en cours de saison.

Auront droit à ces primes les concurrents ou bénéficiaires qui se seront conformés au présent règlement, y compris aux plans d'identification fournis en annexes.

Les primes seront versées par chèque.

Tous ces prix sont nets.

10.1.1. Prime sur la grille de départ

RENAULT SPORT TECHNOLOGIES et ses partenaires accorderont au pilote auteur du meilleur temps en qualification la prime de **150 € (Cent cinquante euros)**.

10.1.2. Primes de course

Pour le classement général officiel de chaque course, les organisateurs du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006 accorderont aux pilotes les primes suivantes :

au 1 ^{er}	1300 €
au 2 ^{ème}	1000 €
au 3 ^{ème}	750 €
au 4 ^{ème}	500 €
au 5 ^{ème}	400 €
au 6 ^{ème}	300 €
au 7 ^{ème}	300 €
au 8 ^{ème}	200 €
au 9 ^{ème}	200 €
au 10 ^{ème}	200 €

10.2. PRIX DISTRIBUES AU VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT

Prix de fin d'année au Vainqueur du Championnat : 150 000 €

Aura droit à ce prix le pilote qui se sera conformé exactement aux conditions de l'article 5 du règlement du Championnat de France FFSA Formula Renault 2006.

De plus, le pilote ne devra pas :

- avoir été exclu du Championnat,
- avoir fait l'objet de sanction disciplinaire tel que retrait de licence de pilote ou de concurrent par la FFSA,
- avoir fait l'objet d'une non-conformité sportive ou technique

Cette prime ne sera attribuée que pour accéder aux catégories supérieures des championnats Renault :

- World Series **2007**,
- Eurocup Formula Renault **2007**.

Elle sera distribuée au cours de l'année 2006 au prorata du nombre de courses effectuées dans ces différents championnats pour aider le Champion de France Formula Renault 2006 à financer une partie de sa saison 2006.

Cette prime est nominative et non transférable.

Cette prime n'est pas cumulable avec les primes distribuées dans les autres séries organisées par Renault Sport.

CHAMPIONNAT DE FRANCE FFSA FORMULE CAMPUS RENAULT ELF

ARTICLE 1. ORGANISATION

Le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 est organisé par LA FILIÈRE FFSA, sous la tutelle de la FFSA, avec le concours :

- **des partenaires officiels**
 - Groupe Total,
 - Renault Sport,
- **du partenaire technique**
 - Michelin,
- **des partenaires institutionnels**
 - Ministère de l'éducation Nationale par l'intermédiaire du rectorat de l'académie de Nantes et du Lycée Professionnel Le Mans Sud,
 - Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative,
 - Conseil régional des Pays de la Loire,
 - Conseil général de la Sarthe.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, du règlement standard des circuits "asphalte" ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

Le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 se déroulera selon le calendrier ci-après :

15-17 avril	Nogaro	Asa Armagnac Bigorre
30 avril – 1 ^{er} mai	Lédenon	Asa Lédenon
19-21 mai	Dijon	Asac de Bourgogne
03-05 juin	Pau	Asa Basco Béarnais
23-25 juin	Val de Vienne	Asa du Vigeant
30 sept. – 1 ^{er} octobre	Le Mans	Asaco 24 H du Mans
13-15 octobre	Magny-Cours	Asa Nevers Magny-Cours

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Se référer au contrat pilote.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

3.1.1. Le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 est ouvert sur invitation à tout pilote titulaire d'une licence FFSA en cours de validité (voir Guide de la Licence 2006). Les pilotes seront engagés sous licence concurrent "LA FILIÈRE FFSA".

3.1.2. Les conditions d'admission au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 sont les suivantes :

- Etre né(e) entre le 1er mars 1983 et le 31 décembre 1991.
- N'avoir jamais été classé dans les 10 premiers du classement final d'un Championnat, d'une Coupe, d'un Challenge ou d'un Trophée (automobiles) organisés sous la tutelle d'une ASN membre de la FIA. Néanmoins, LA FILIÈRE FFSA se réserve la possibilité d'étudier toute candidature particulière.

A titre exceptionnel, un pilote du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2005 pourra être autorisé à participer au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006, sous réserve des places disponibles, de l'étude préalable de son dossier par LA FILIÈRE FFSA et de son classement au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2005.

3.2. INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS

3.2.1. Inscription au Championnat

- 3.2.1.1.** Tout pilote désirant participer au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 devra envoyer à :

**LA FILIÈRE FFSA
Technoparc
Chemin aux bœufs
72100 LE MANS**

une demande d'inscription, avant le 1er mars 2006.

LA FILIÈRE FFSA se réserve la possibilité de procéder à une sélection parmi les candidatures envoyées avant cette date, dans la limite des 26 places disponibles.

Seront retenus en priorité les candidats qui s'engageront à la totalité des épreuves du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006, et qui seuls marqueront des points.

- 3.2.1.2.** Les pilotes inscrits au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 devront respecter en tous points le protocole pilote qu'ils auront obligatoirement signé avec LA FILIÈRE FFSA, sous peine d'exclusion immédiate du Championnat. Les conditions de leur participation au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 y sont notamment précisées, sur la base d'une participation financière de 47 000 € HT.

- 3.2.1.3.** LA FILIÈRE FFSA se réserve le droit d'examiner toute candidature présentant un caractère particulier, notamment dans le but de préserver l'esprit du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006.

3.2.2. Engagement à l'épreuve

A titre exceptionnel, un engagement en cours de saison à une ou plusieurs épreuves pourra être accepté par LA FILIÈRE FFSA. Dans ce cas, les pilotes concernés ne pourront prétendre à l'attribution des points.

Les conditions de leur participation seront fixées par contrat, sur la base d'une participation financière de 7 400 € HT par meeting de courses.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- 4.1.1.** Le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 se disputera avec des monoplaces de Formule Campus Renault Elf dans les conditions prévues au présent règlement.
- 4.1.2.** Chaque pilote inscrit au Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 se verra attribué, sur chaque circuit où se déroulera une épreuve de ce Championnat, un châssis tiré au sort sur lequel seront fixés les éléments de carrosserie, identifiés à ses partenaires.
- 4.1.3.** Chaque pilote ne pourra utiliser qu'un seul véhicule pour les essais et la course d'une même épreuve, sauf cas de force majeure sur décision de LA FILIÈRE FFSA et après avis du responsable technique de ce Championnat.
- 4.1.4.** La maintenance technique du véhicule étant assurée par LA FILIÈRE FFSA durant toute l'épreuve, aucune modification technique ne pourra être effectuée par un pilote ou ses accompagnateurs sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.
Dans un souci d'équité, toute sortie de route ou accident ne pourra donner lieu, pendant l'épreuve, à une réparation non prévue par la grille de réparation (joint en annexe 3 du contrat pilote).
Un véhicule de remplacement pourra être mis à la disposition du pilote si LA FILIÈRE FFSA en prend la décision.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Seul le carburant fourni par LA FILIÈRE FFSA sera utilisé durant les épreuves (essais privés, essais qualificatifs et course). Aucun additif ou mélange de carburant ne sera admis.

4.2.2. Pneumatiques

Des pneumatiques seront attribués par série de 4 à chaque pilote suivant un calendrier fixé par LA FILIÈRE FFSA.

Une roue de secours ne pourra être utilisée que dans le cas d'une crevaisson dûment constatée ou pour toute autre raison de sécurité sur décision du responsable technique.

4.3. NUMEROS DE COURSE

LA FILIÈRE FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course valable pour le Championnat de France FFSA de Formule Campus 2006.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Se référer au contrat pilote.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.1. ESSAIS

7.1.1. Essais privés

Il est formellement interdit d'effectuer des essais privés sur les circuits accueillant le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 à compter de la date de parution officielle du calendrier du dit Championnat, et ce jusqu'au jour de la compétition officielle, et sur tout type de véhicules. De même, il est formellement interdit de participer à des courses autres que celles prévues dans le cadre du Championnat de France FFSA de Formule Campus 2006. La méconnaissance de cet article entraînera l'exclusion immédiate du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006, sans indemnisation, avec perte de toutes les dotations.

En règle générale, tous les pilotes admis à prendre le départ devront participer à une première séance d'essais privés qui aura lieu au plus tôt la veille des essais officiels entre 17 h et 18 h et au plus tard quatre heures avant la première séance d'essais chronométrés. Cette séance aura une durée de 30 minutes.

7.1.2. Essais qualificatifs

Tous les pilotes admis à prendre le départ seront tenus de prendre part à au moins une des deux séances d'essais qualificatifs d'une durée de 15 minutes chacune, entrecoupées d'une neutralisation de 5 minutes dans les stands.

7.1.3. Constitution de la grille de départ

La grille de départ de la première course sera établie en fonction du résultat de la première séance d'essais chronométrés.

La grille de départ de la deuxième course sera établie en fonction du résultat de la deuxième séance d'essais chronométrés.

Dans les deux cas, les grilles de départ ne tiendront pas compte des éventuels forfaits, ce qui veut dire que les emplacements (sur la grille) des pilotes éventuellement absents resteront libres.

7.3. COURSE

7.3.1.1 Nombre et durée des courses

Les épreuves du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 seront composées d'une façon générale de 2 courses. Chaque course aura une durée d'environ 20 minutes (si le meeting ne comprend qu'une seule course, sa durée sera d'environ 30 minutes).

Le départ de la 1ère course aura lieu au minimum 5 heures après la fin de la dernière séance d'essais qualificative.

Le départ de la 2ème course aura lieu au minimum 5 heures après la fin de la première course.

7.3.1.2 Grille de départ

La grille 1-1 sera appliquée. Toutefois le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve pourra décider d'appliquer tout autre système de grille notamment en raison de la configuration du circuit.

7.3.2. Arrivée

A l'arrivée de chaque course, les trois premiers de la course devront être présents au podium du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006.

ARTICLE 8. PENALITES

Toute infraction pendant une épreuve, quelle qu'en soit la nature, ou toute attitude non conforme à la bonne tenue de la Formule Campus Renault Elf sera examinée par le Collège des Commissaires Sportifs qui pourra prendre une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve considérée. En cas d'exclusion, le Collège des Commissaires Sportifs pourra, s'il le juge utile, transmettre à l'ASN du pilote une demande de suspension ou de disqualification.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

9.1.1. Chaque course du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 donnera lieu à l'attribution de points suivante :

Au 1 ^{er}	20 points	Au 6 ^{ème}	6 points
Au 2 ^{ème}	15 points	Au 7 ^{ème}	4 points
Au 3 ^{ème}	12 points	Au 8 ^{ème}	3 points
Au 4 ^{ème}	10 points	Au 9 ^{ème}	2 points
Au 5 ^{ème}	8 points	Au 10 ^{ème}	1 point

9.1.2. Le(s) pilote(s) ayant effectué(s) le meilleur temps de chaque séance d'essais qualificatifs (pole position) se verra(ont) attribué 1 point supplémentaire.

Le(s) pilote(s) ayant effectué(s) le meilleur temps en course de chaque course se verra(ont) attribué 1 point supplémentaire.

9.2. CLASSEMENT FINAL

Le classement final du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 sera établi en application de l'article 1 paragraphe A des Prescriptions Générales FFSA.

Les pilotes classés dans les trois premiers du Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 auront l'obligation de participer à toutes remises de prix ou festivités sportives auxquelles ils pourraient être invités.

ARTICLE 10. DOTATION

Deux pilotes (minimum) classés dans le Championnat de France FFSA de Formule Campus Renault Elf 2006 bénéficieront d'une dotation pour la saison 2007 consistant à la mise à disposition d'une bourse de 137 000 € minimum (répartie entre eux) en vue d'accéder à une formule de niveau supérieur (Formule Renault ou toute autre discipline choisie par LA FILIÈRE FFSA).

Les conditions de cet engagement (choix de la structure, partenaires, etc.) seront définies dans un contrat établi par LA FILIÈRE FFSA et soumis à la signature des pilotes.

COUPE DE FRANCE DES CIRCUITS

ARTICLE 1. ORGANISATION

La Fédération Française du Sport Automobile organise la Coupe de France des Circuits qui se déroulera sur les meetings régionaux suivants :

26 février	Nogaro	Asa Armagnac Bigorre
12 mars	Albi	Asa Albi
02 avril	Dijon	Asac de Bourgogne
07 mai	Croix en Ternois	Asa Circuit de Croix
21 mai	Alès	Asa Pole Mécanique Alès
11 juin	Lédenon	Asa de Lédenon
09 juillet	Pau Arnos	Asac Basco Béarnais
03 septembre	Croix en Ternois	Asa Circuit de Croix
17 septembre	Charade	Asac d'Auvergne
24 septembre	<i>Trophée Bugatti – Anneau du Rhin *</i>	<i>Asac d'Alsace & du Rhin</i>
08 octobre	Val de Vienne	Asa du Vigeant
12 novembre	Magny-Cours	Asa Nevers Magny-Cours

** sous réserve d'homologation du circuit*

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

Les meetings régionaux qui ne seront pas retenus pour la Coupe de France des Circuits devront également respecter le règlement de la Coupe de France des Circuits sauf les articles 7.3 et 9.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

Les droits d'engagements aux meetings régionaux sont limités à 170 €.

La date de clôture des engagements aux meetings régionaux est fixée à 5 jours avant la date d'ouverture des vérifications administratives.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

Groupes admis dans les meetings de la Coupe de France des Circuits :

Groupes N/FN	Classe 1	jusqu'à 1400 cm ³
	Classe 2	au dessus de 1400 cm ³ et jusqu'à 1600 cm ³
	Classe 3	au dessus de 1600 cm ³ et jusqu'à 2000 cm ³
	Classe 4	au dessus de 2000 cm ³

Groupes A/FA	Classe 5	jusqu'à 1400 cm ³
	Classe 6	au-dessus de 1400 cm ³ et jusqu'à 1600 cm ³
	Classe 7	au-dessus de 1600 cm ³ et jusqu'à 2000 cm ³
	Classe 8	au-dessus de 2000 cm ³

Nota : Seront également admises :

- les voitures "Silhouette" ayant participé au Championnat de France au moins deux années auparavant et conformément à la réglementation technique en vigueur qui leur est applicable (à l'exception des obligations concernant les rapports de boîte).
- les voitures de type Supertourisme 2 litres FIA conformes à la réglementation technique du Championnat de Supertourisme FFSA 2001, catégorie "Promotion" (= limiteur à 7 800 tr/mn).
- ces deux catégories de voitures seront classées avec celles de la classe 8 (A/FA au dessus de 2000 cm³) et leurs pneumatiques seront libres en marques et types.

- les voitures de Tourisme des Coupes de Marque conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine sont acceptées selon leur cylindrée dans chacune des classes du Groupe A.

Groupe FC/F2000 et F2000 « spécial »	Classe 9	jusqu'à 1150 cm ³
	Classe 10	au-dessus de 1150 cm ³ jusqu'à 1300 cm ³
	Classe 11	au-dessus de 1300 cm ³ jusqu'à 1600 cm ³
	Classe 12	au-dessus de 1600 cm ³ jusqu'à 2000 cm ³ (y compris les Super VW Cup 2 litres).
	Classe 13	au-dessus de 2000 cm ³ et jusqu'à 3800 cm ³ (classe valable uniquement pour le groupe FC et Clio Trophy - conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine).

Groupe C3/CM/CN	Classe 14	jusqu'à 1600 cm ³
	Classe 15	au-dessus de 1600 cm ³ et jusqu'à 2000 cm ³
	Classe 16	Peugeot 905 Spider, Renault Sport Spider et Alfa Roméo barquettes (conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine).
	Classe 17	CM (le dossier technique spécifique et nominatif de chaque voiture doit être présenté aux vérifications techniques).

▪ Précisions pour le Groupe CM

- **Rappel** : La cylindrée des voitures du Groupe CM est limitée à 1000 cm³. Le Règlement technique de la catégorie CM est disponible à la FFSA.
- **Canalisations** : Les canalisations de carburant devront être en conformité avec les dessins "A" ou "B" du livret "Réglementation Technique 2006".
- **Direction** : La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

▪ Précisions pour le Groupe CN

- **Rappel** : Les restrictions apportées dans le Règlement 2004 par la FIA concernant notamment la définition aérodynamique (fond plat), la méthode de mesure des arbres à cames, et les restrictions d'admission, ne seront pas appliquées. Le Règlement technique de la catégorie CN est disponible auprès de la FFSA
- **Direction** : La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

Groupes E	Classe 18	jusqu'à 1605 cm ³
	Pour les voitures suivantes conformes à leur réglementation technique spécifique d'origine y compris les pneumatiques et leurs dimensions.	
	Classe 19	Formule Renault turbo et atmo : 1721 cm ³ et 1998 cm ³ Pneus Michelin types SB 10-PB 20-S 210-P 210
	Classe 20	Formule Ford Zetec Pneus Dunlop CR 82 n°9092 et Avon 7317-7319-Historiques 7267-7290.

Groupes D	Formule 3	avec bride de 24 mm conforme aux articles 275 des Annexes J :
		- de 1988 à 1994 avec fond plat - et de 1995 avec fond étagé. Pneus : Michelin types S 307-P 303-S 308-P 304 + pneus Kumho.

- Formule 3 avec bride de 26 mm conforme aux articles 275 des Annexes J : -
 de 1996 et 1997 avec fond étagé
 - et 1994 "restrictif" avec fond plat et "extracteur supprimé".
- Pour ces dernières, tout élément de carrosserie devra être supprimé dans la zone définie comme suit :
- en arrière de l'arête avant des roues complètes, à plus de 16 cm de l'axe longitudinal de la voiture et entre 0 et 35 cm au-dessus du plan de référence formé par le fond plat.
 - aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 50 cm en arrière de l'axe des roues arrière.
 - L'aileron arrière ne pourra comporter que deux plans horizontaux.
 - Structure anti-tonneaux : choix de la réglementation 1993 ou 1994.
 - Pneus : Michelin types S307-P303-S308-P304 + pneus Kumhō.

Les organisateurs, en fonction du nombre d'engagés, pourront éventuellement regrouper les Groupes N/FN avec les Groupes A/FA, les Groupes FC/F2000 avec les Groupes C3/CM/CN, et les groupes E avec les groupes D.

Dans ce cas, la grille de départ des manches sera établie en séparant les groupes FC/F2000 et C3/CM/CN ainsi que le groupe D et le groupe E.

Au tirage au sort, les véhicules du groupe C3/CM/CN seront placés à l'avant de la grille sans décalage entre les lignes. Il sera procédé de la même manière pour le groupe D qui sera placé devant le groupe E.

La grille des finales sera établie selon le classement dans les manches, groupes confondus.

- 4.1.** Des voitures issues d'autres groupes ou trophées non prévues ci-dessus pourront être admises à participer hors classement de la course et de la Coupe de France sur proposition de l'organisateur.
- De même, tout pilote inscrit à un Championnat de France ou à une Coupe de France dans le cadre des Séries FFSA pourra participer à la Coupe de France des Circuits hors classement.
- 4.2.** Suralimentation : depuis le 1^{er} janvier 2000, la bride turbo "rallye" n'est plus obligatoire en groupe A/FA et N/FN.

Après accord de la FFSA, des voitures non prévues ci-dessus pourront être admises à participer dans les meetings régionaux de la Coupe de France des Circuits dans des courses spécifiques. Les pilotes ne marqueront pas de points pour la Coupe de France des Circuits.

L'organisateur devra mentionner, dans le règlement particulier de son épreuve, les courses spécifiques et les types de voitures admises.

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES MEETINGS

Les meetings régionaux de la Coupe de France des Circuits se dérouleront en une journée (hors vérifications).

- 7.1. Essais libres**
 Une séance d'essais libres de 20 minutes le matin.

7.3. Courses

7.3.1. Principe

Tirage au sort de la grille de départ de la 1^{ère} manche, grille inversée pour la 2^{ème} manche.

La grille de départ de la finale sera établie en fonction des places obtenues dans les manches qualificatives (1^{er} : 1 point, 2^{ème} : 2 points, etc.), le plus faible total de points étant en première position. Les pilotes ne participant pas à l'une des manches marqueront les points du dernier classé + 1 point. Dans ce cas, les ex æquo seront départagés par le résultat obtenu dans la manche qu'ils ont disputée.

7.3.2. Distances

Manches : 20 km plus ou moins 1 tour,

Finale : 30 km plus ou moins 1 tour.

7.3.3. Procédure de départ

La procédure de départ allégée décrite dans le règlement standard des circuits "asphalte" (article 7.3.1.4.2) est conseillée.

Est considéré comme ayant pris le départ d'une course, tout pilote ayant eu présentation du panneau "moteur".

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS DANS LES MEETINGS REGIONAUX

Les résultats de chaque meeting régional seront comptabilisés en appliquant le barème ci-après :

Groupe		Classe	
1 ^{er}	20 points	1 ^{er}	10 points
2 ^{ème}	15 points	2 ^{ème}	6 points
3 ^{ème}	12 points	3 ^{ème}	4 points
4 ^{ème}	10 points	4 ^{ème}	3 points
5 ^{ème}	8 points	5 ^{ème}	2 points
6 ^{ème}	6 points	6 ^{ème}	1 point
7 ^{ème}	4 points		
8 ^{ème}	3 points		
9 ^{ème}	2 points		
10 ^{ème}	1 point		

Dans les groupes, si le nombre de partants est inférieur à 10, les points seront divisés par 2.

Dans les classes, si le nombre de partants est inférieur à 3, les points seront divisés par 2.

Il est interdit de regrouper des groupes ou des classes pour l'établissement des classements.

Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir les résultats de son épreuve à la FFSA au plus tard le mardi suivant son épreuve.

9.2. CLASSEMENT FINAL

Dans chaque groupe, chaque pilote totalisera les points obtenus au classement de chaque course.

Le classement final de la Coupe de France sera établi en application de l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

ARTICLE 10. PRIX

La distribution des prix se fera à l'issue de chaque finale.

COUPE DE FRANCE CAMIONS

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. La FFSA organise une Coupe de France Camions. Tous les points non prévus au présent règlement relèveront des Prescriptions Générales, du Règlement Standard des Circuits "Asphalte" et du Code Sportif International. Les points particuliers seront précisés au règlement particulier de l'épreuve.

1.2. HORAIRES

Dans les meetings traditionnels incluant une ou des courses de camions, les essais et courses de camions auront lieu dans chacune des demi-journées, après les autres catégories.

Lors des meetings FIA comportant la Coupe de France Camions, l'organisateur devra adapter les horaires des vérifications techniques et administratives au déroulement de ce meeting.

Chaque conducteur ne pourra effectuer qu'une seule épreuve pendant le meeting, Le véhicule pourra participer à plusieurs épreuves durant le meeting.

1.3. VERIFICATIONS

Les essais libres ne pourront se tenir qu'après les vérifications administratives et techniques.

L'organisateur délimitera une zone pour les contrôles techniques où chaque concurrent amènera son véhicule dès lors qu'il sera prêt et qu'il sera dans le créneau horaire défini dans le règlement particulier.

A l'issue de chaque épreuve, il pourra être procédé à un contrôle technique nécessitant le démontage de pièce mécanique.

1.4. CALENDRIER

La Coupe de France Camions 2006 se déroulera selon le calendrier suivant :

12-14 mai	Charade	Asa Auvergne
17-18 juin	Nogaro	Asa Armagnac Bigorre
21-23 juillet	Nürburgring (RFA)	
_ _ août	Thruxton (GB)	
20-22 octobre	Le Mans	Asaco 24 H du Mans

1.5. La FFSA se réserve le droit d'ajouter ou de supprimer une ou plusieurs courses à ce calendrier.

1.6. Le Commissaire Technique **Délégué** par la FFSA, **sera responsable du** contrôle technique des véhicules lors de chaque manche de la Coupe de France Camions.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Chaque concurrent désirant s'inscrire à la Coupe de France devra, en début d'année, remplir un bulletin d'engagement qui sera à retourner à la FFSA au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine du début du meeting (cachet de la poste faisant foi).

3.1.2. Les droits d'engagement **sont fixés à 290 € par épreuve.**

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

3.1.4. Pour être valable, le bulletin doit être accompagné du montant d'engagement et être adressé, par lettre recommandée, à l'ASA organisatrice, le cachet de la poste faisant foi à l'exception des machines à affranchir, ou par fax à condition que l'original soit adressé, accompagné du montant d'engagement selon les conditions ci-dessus.

ARTICLE 4. VÉHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

Les courses de la Coupe de France Camions sont ouvertes aux classes suivantes :

- Camions de course : règlement FIA (Art. 290 de l'Annexe J).
- Camions de série (voir règlement dans l'Annexe technique).
- Petits camions (voir règlement dans l'Annexe technique).

a) Documents

Le passeport technique FFSA est obligatoire. Il devra être présenté lors de chaque épreuve.

b) Numéros de course

Les numéros de course sont attribués à l'année, cette numérotation sera établie en fonction du classement de l'année précédente.

4.1.1. Vitesse

▪ Sur la piste

Pour toutes les courses et les séances d'essais, la vitesse des véhicules est limitée à un maximum de 160 km/h.

Des contrôles seront effectués au moyen de matériel fourni par l'organisateur.

Tout pilote dont le véhicule excède 170 km/h sera exclu de la course concernée dès sa 1^{ère} infraction.

▪ Pénalités

Tout pilote dont le véhicule dépasse 160 km/h sera pénalisé comme suit :

○ Pendant une séance d'essais

Les temps obtenus pendant la séance 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 une course

- Pour une 1^{ère} infraction, le pilote aura 10 secondes ajoutées à son temps de course.
- Pour une 2^{ème} infraction, le pilote aura 20 secondes de plus ajoutées à son temps de course.
- Pour une 3^{ème} infraction, le pilote aura 30 secondes de plus ajoutées à son temps de course.
- Pour une 4^{ème} infraction, le pilote sera exclu de la course concernée.

▪ 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.

▪ Faux départs – Marqueurs de pénalité

Pour un pilote jugé avoir pris le départ trop tôt, ou ne pas avoir gardé sa place sur la grille comme exigé, la pénalité sera un "stop and go", c'est-à-dire qu'il devra procéder à un arrêt complet dans la zone désignée dans le couloir des stands, sous la direction des Officiels.

Pour un pilote jugé avoir touché un marqueur désigné ou avoir obtenu un avantage en coupant un virage ou en quittant régulièrement la route de course, la pénalité sera signalée par un drapeau d'avertissement (noir ou blanc). Pendant les essais, le(s) temps réalisé(s) au cours de (des) tour(s) pendant lequel (lesquels) l'infraction a eu lieu sera(ont) annulé(s). Si à la suite de l'avertissement une 2^{ème} infraction se produit, la même pénalité sera appliquée avec un "stop and go". Pendant une course, un drapeau d'avertissement (noir et blanc) sera montré pour une 1^{ère} infraction et un "stop and go" pour une 2^{ème} infraction, dans la même course, sauf lorsque la 2^{ème} infraction se produit au cours des trois derniers tours. Dans ce cas, une pénalité en temps de 10 secondes sera appliquée.

4.1.2. Chaque conducteur ne pourra utiliser qu'un seul véhicule pour les essais et la course d'un même meeting. Il ne sera pas possible de changer le châssis. Cette règle ne concerne pas les épreuves FIA.

4.1.3. Le passeport technique FFSA est obligatoire. Il devra être présenté lors de chaque épreuve.

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 de série ou petit camion)

- 4.1.4. Lors des meetings FIA comportant la Coupe de France Camions, l'organisateur devra adapter les horaires des vérifications techniques et administratives au déroulement de ce meeting.

4.3. NUMEROS DE COURSE

Les numéros de course sont attribués à l'année, cette numérotation sera établie en fonction du classement de l'année précédente.

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.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE (Hors épreuves FIA)

7.1. ESSAIS OFFICIELS - COURSES

- 7.1.1. Dans le cas où, pour les essais qualificatifs, les conducteurs sont répartis en 2 séries d'essais, chacune des séries sera constituée en tenant compte du classement provisoire de la Coupe (ou, pour la première épreuve du calendrier, du classement de l'année précédente), puis des autres conducteurs par ordre de leur numéro. Selon ce classement, les conducteurs seront répartis alternativement dans chacune des séries. Il ne sera procédé à aucune inversion de série (Article 20 de la réglementation générale).

- 7.1.2. Dans le cas où un nombre suffisant d'engagés permet de faire concourir séparément les **trois** classes indiquées à l'article 4.1., chacune des classes disposera de :

- une séance d'essais libres de 15 minutes minimum,
- deux séances d'essais chronométrés de 20 minutes,
- un warm-up de 15 minutes le dimanche matin,
- deux manches de 30 km minimum,
- une finale de 40 km minimum regroupant pour moitié de la capacité du circuit chacune des **trois** classes, complétée, si besoin est, par des conducteurs suppléants jusqu'à la limite autorisée,
- la grille de départ de la 1ère manche sera établie en fonction des temps réalisés sur l'ensemble des deux séances d'essais. La grille de la 2ème manche sera établie en fonction des résultats de la 1ère manche et ensuite dans l'ordre des abandons,
- le règlement particulier de l'épreuve fixera le nombre de partants dans les manches et à la finale,
- la grille de la finale sera établie par addition des places obtenues dans chaque manche, par chaque concurrent.

- 7.1.3. Dans le cas où le nombre d'engagés ne permet pas la constitution de **trois** plateaux homogènes, il sera procédé de la façon suivante :

- si le nombre de partants est supérieur à la capacité du circuit, ceux-ci seront répartis en deux séries constituées comme dit à l'article 7.1.1. ci-dessus,
- l'ensemble des partants participe aux séances d'essais chronométrés (en une ou deux séries) les **trois** classes confondues,
- à l'issue des essais, les partants sont divisés en deux groupes d'égale importance, les plus rapides constituant le deuxième groupe,
- chaque groupe dispute deux manches de 30 km minimum, la grille de départ des deux manches étant constituée en fonction des temps réalisés sur l'ensemble des deux séances d'essais,
- la finale est organisée comme dit à l'article 7.1.2. ci-dessus.

7.2. BRIEFING

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

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Voir le Règlement Standard des Circuits "Asphalte" article 9.4.

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

Des points sont attribués aux 10 premiers de chaque classe, dans chaque manche et la finale, et dans l'épreuve finale seulement en cas d'application de la procédure prévue à l'article 7.1.3. et selon le barème suivant :

1 ^{er}	20 points	6 ^{ème}	6 points
2 ^{ème}	15 points	7 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	12 points	8 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	10 points	9 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	8 points	10 ^{ème}	1 point

Le conducteur ayant réalisé le meilleur tour dans chaque classe lors de la finale marquera un point supplémentaire.

Dans les épreuves françaises comptant pour la Coupe d'Europe, lorsqu'il n'est pas possible d'organiser une course réservée aux pilotes participant à la Coupe de France uniquement, un classement de ces pilotes sera extrait **un classement Camions de Course pour l'attribution des points**.

9.2. Une cérémonie de podium doit être organisée pour les trois premiers de chaque classe, dans les finales uniquement.

Une tenue correcte sera exigée des participants à ces podiums.

9.3. CLASSEMENT GENERAL FINAL COUPE DE FRANCE

9.3.1. Chaque conducteur totalisera les points obtenus dans les épreuves inscrites au calendrier et dont les résultats auront été définitivement homologués. Le classement final de la Coupe de France sera établi en application de l'article III paragraphe A "Généralités" des Prescriptions Générales.

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

ARTICLE 10. PRIX

Les conducteurs régulièrement engagés ayant parcouru 75 % de la distance effectuée par le vainqueur et ayant franchi la ligne d'arrivée au drapeau à damiers dans chaque manche et finale, pourront prétendre aux prix ci-dessous pour chacune des manches et pour la finale dans chaque classe :

CAMIONS DE COURSE		CAMIONS DE SÉRIE		PETITS CAMIONS	
1 ^{er}	330 €	1 ^{er}	330 €	1 ^{er}	330 €
2 ^{ème}	220 €	2 ^{ème}	220 €	2 ^{ème}	220 €
3 ^{ème}	190 €	3 ^{ème}	190 €	3 ^{ème}	190 €
4 ^{ème}	170 €	4 ^{ème}	170 €	4 ^{ème}	170 €
du 5 ^{ème} au 10 ^{ème}	140 €	du 5 ^{ème} au 10 ^{ème}	140 €	du 5 ^{ème} au 10 ^{ème}	140 €
Total :	1 750 €		1 750 €	Total :	1 750 €

CHALLENGE NATIONAL

Super-Camions et Camions Spéciaux

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Dans le cadre de la Coupe de France Camion, est organisé en 2006 un challenge Super-Camions. Tous les points non prévus au présent règlement relèveront des prescriptions générales, du règlement standard des circuits et du Code Sportif International. Les points particuliers seront précisés au règlement particulier de l'épreuve.
- 1.2. **Ce challenge est uniquement organisé pour l'année 2006 et ne sera pas reconduit en 2007**
- 1.3. Le règlement sportif correspond en tous points au Règlement Sportif de la Coupe de France Camions ci-dessus, sauf en ce qui concerne les points suivants :

ARTICLE 4. VÉHICULES ET EQUIPEMENTS

4.2. VEHICULES ADMIS

Le Challenge National 2006 est ouvert aux véhicules suivants :

1. Les Super-Camions correspondant au règlement **FIA 2005** (Annexe J - article 290)
2. Les camions de course ne satisfaisant pas au règlement FIA 2006 (exemple : 50 exemplaires construits sur une période de 12 mois) mais correspondant au règlement **FIA 2005** (Annexe J - article 290).

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE (Hors épreuves FIA)

Le challenge se courra indépendamment de la Coupe de France, cependant les essais et le warm-up pourront être effectués en même temps que ceux de la Coupe de France.

AUTRES DISPOSITIONS

Les dispositions figurant dans les articles 5, 6, 9 et 10 du Règlement de la Coupe de France Camion 2006 sont intégralement applicables pour le Challenge FFSA 2006.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE VHC

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. La FFSA organise un Championnat de France Endurance VHC. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des circuits "Asphalte", ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.

1.2. CALENDRIER

Le Championnat de France Endurance VHC se déroulera selon le calendrier ci-dessous :

18-19 mars	Jarama	12 heures	Coefficient 1,5
29-30 avril	Spa-Francorchamps	4 heures	Coefficient 1
13-14 mai	Val de Vienne	A confirmer	Coefficient 1
03- 04 juin	Magny-Cours	12 heures	Coefficient 1,5
24-25 juin ou 1 ^{er} -02 juillet	A définir	A définir	A définir
26- 27 août	Dijon	6 heures	Coefficient 1
30 Septembre -1 ^{er} Octobre	Ledenon	4 heures	Coefficient 1

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France Endurance VHC est ouvert aux pilotes de l'Union Européenne et pays assimilés par la FIA, titulaires d'une licence **nationale** ou internationale en cours de validité délivrée par leur ASN, qui seuls marqueront des points.

3.2. INSCRIPTION AU CHAMPIONNAT

3.2.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France VHC devra envoyer à **V de V Organisation -11 chemin du Bois Badeau, 91220 Brétigny sur Orge-** une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA au moins 15 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il compte participer.

Cette demande devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 160 €, représentant l'inscription du concurrent au Championnat.

3.3. INSCRIPTION A UNE EPREUVE, APRES AVOIR ETE INSCRIT AU CHAMPIONNAT

Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France VHC devra envoyer à V de V Organisation un bulletin d'engagement selon le modèle établi par la FFSA, au moins 10 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il compte participer, accompagné d'un chèque à l'ordre de V de V Organisation, représentant l'inscription à une épreuve du Championnat de France Endurance VHC. Le prix sera défini dans le règlement particulier de chaque épreuve.

3.4. INSCRIPTION A LA SAISON ENDURANCE VHC

3.4.1. Tout concurrent désirant participer à la saison complète du championnat de France et du challenge endurance VHC devra envoyer à V de V Organisation une demande d'inscription accompagnée d'un chèque de **(à définir) €** représentant l'engagement à toutes les épreuves du calendrier, dont une course de 4 heures offerte (hors course de Spa) (Article 1.2).
V de V Organisation prendra en compte les engagements des concurrents dans la limite des places disponibles.

3.4.2. Il ne sera effectué aucun remboursement en cas de non-participation d'un concurrent à une ou plusieurs épreuves.

- 3.4.3.** Un concurrent inscrit à la saison endurance VHC, ne pouvant participer à une ou plusieurs épreuves devra envoyer à V de V Organisation une lettre de non participation, avant la date de clôture des engagements.
- 3.6. EQUIPAGES**
Chaque équipage pourra être composé de deux pilotes pour une course jusqu'à 4 heures, de deux ou trois pilotes pour une course de 6 ou 12 heures, et de deux, trois ou quatre pilotes pour une course de 24 heures.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Le Championnat de France Endurance VHC est ouvert aux groupes suivants :

- GT période E, F avec fiche d'identité FIA ;
- Sport Prototype période E, F avec fiche d'identité FIA ;
- Tourisme période E, F avec fiche d'identité FIA.

Le Challenge Endurance VHC est ouvert aux groupes suivants, sur dossier (hors championnat) :

- GT, Tourisme, Sport Prototype période G, H et Saloon Car.
- **GT, Tourisme, Sport Prototype, conforme à la réglementation FIA réplique, en possession d'une fiche HTP.**
- GT de Série et Tourisme de Série roulant en pneus de route homologués FIA, toutes périodes confondues. Un classement, hors championnat, sera établi comptant pour le challenge endurance VHC.

L'organisateur se donne le droit d'accepter les voitures en cours d'homologation à la FFSA, pour la période G et H.

4.2. CARBURANTS – PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Limitation des réservoirs de carburant :

- Pour les sport prototypes, toutes périodes confondues : 80 litres maximum.
- Pour les GT, Tourisme, toutes périodes confondues : 100 litres maximum.

4.2.1.2. Pour toutes les catégories

- Les réservoirs d'essence doivent être conformes à l'Annexe K et être situés en dehors de l'habitacle. Aucune modification de quelque sorte que ce soit n'est autorisée sur le réservoir d'origine.
- La présence d'essence dans les stands, durant la totalité de l'épreuve, est formellement interdite pour des raisons de sécurité évidentes.
- Le ravitaillement s'effectuera dans un espace réservé. Il est prévu 4 postes de ravitaillement.
- Les mécaniciens serviront eux-mêmes leur propre voiture, équipés de cagoule, gants et combinaison de mécanicien. 78 L seront servis aux Sport Prototypes (sticker 80 L) ; 98 L seront servis à toutes les autres voitures (sticker 100 L).
- Les concurrents ne pourront disposer que de l'essence fournie par l'organisateur, celui-ci leur facturera l'essence réellement consommée.
- Aucun additif n'est autorisé, sauf les additifs de substitution au plomb.
- Les pilotes auront donc le choix de se ravitailler à leur convenance.
- L'entrée dans la station de ravitaillement se fera uniquement en passant par la voie des stands.
- La reprise de la piste s'effectuera obligatoirement à la sortie des postes de ravitaillement.
- En cas de panne dans le parc de ravitaillement, la voiture sera sortie et poussée jusqu'au paddock.
- Type de carburant : Super Sans Plomb 98.
- Garantie de dépense : chaque concurrent devra adresser à V de V Organisation, par voiture inscrite, une provision pour frais d'essence, dont le montant sera défini dans le règlement particulier de chaque épreuve.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Pour tout groupe et toutes périodes confondues : (sauf GT de Série et Tourisme de Série)

Sur piste sèche : DUNLOP CR 65

Sur piste mouillée : les marques autorisées par la liste FIA. Les prototypes de la période G et H seront soumis à la réglementation FIA pour les pneus pluie.

4.2.3. Equipements

4.2.3.1. Echappement

Conforme au Règlement Standard des Circuits 2006.

4.2.3.3. Transpondeur

Chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur défini par la FFSA pour la saison en cours.

4.2.3.5. Télémétrie – Transmission

La CB est autorisée sur les voitures, mais le concurrent doit indiquer à V de V Organisation la fréquence utilisée.

4.2.3.6. Eclairage

- Les phares additionnels sont interdits. Les phares de série doivent conserver leur configuration d'origine. Si les phares d'origine comportent 4 optiques, seules 2 optiques pourront être allumées en même temps.
- Les clignotants, feux arrière et catadioptrés sont obligatoires.
- Feux d'identification des voitures par leur stand : un tel feu ne doit en aucun cas être du type clignotant, rotatif ou à éclats, ceci étant strictement réservé aux voitures officielles d'intervention.

4.2.3.8. Spécificités

- Des radiateurs d'huile ou d'eau supplémentaire pourront être montés, sans dépassement du périmètre extérieur de la voiture.
- Toutes les voitures doivent pouvoir monter les 2 sièges avant d'origine.
- Les barres anti-rapprochement sont autorisées.
- Les écopes de refroidissement de freins sont autorisées.
- Pendant la course, toutes les réparations seront autorisées, sauf le changement de châssis ou de structure monocoque.
- En cas de sortie de route ou de panne sur le circuit pendant l'épreuve, les voitures pourront être remorquées jusqu'au stand afin de reprendre la course après réparations et contrôle des commissaires techniques.
- En cas de panne ou de problème dans la voie des stands demandant une marche arrière, le pilote devra arrêter son moteur et pourra être alors poussé devant son box par ses mécaniciens. Toute marche arrière au moteur sur la voie des stands ou prise de celle-ci à l'envers pourra entraîner l'exclusion.
- Aucun pilote ne devra dépasser une durée maximale de conduite de 2 heures et 10 min par relais.
- Les temps d'arrêt au stand pour longue intervention (s'ils sont officialisés) pourront être décomptés pour ledit pilote. En cas d'incertitude, seul le chronométrage officiel de la voiture fera foi.
- Pendant la course et entre chaque relais, un pilote devra observer un temps minimum de repos de 1 heure.
- Les rideaux de stand devront rester totalement ouverts pendant toute la durée de la course. Le cas contraire signifierait l'abandon officiel des voitures.
- Conditions d'utilisation des pistolets pneumatique ou électrique pour la dépose des roues :
 - Moyeux centraux : pistolets interdits.
 - Plus de 2 écrous par roue : pistolets autorisés.
- En cas de non-respect de ces règles, la sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

4.3.3.8.1. Porsche 911 Période F

Les Porsche 911 conformes à la fiche d'homologation en GTS seront acceptées avec des carburateurs WEBER, et les jantes Fuschs de 6". Les systèmes d'allumage électronique sont interdits.

4.3.3.8.2. Sport Prototype

- Les suspensions, boîtes de vitesse, moteurs devront être conformes à l'origine.
- Les appendices aérodynamiques sont interdits même s'ils existaient à l'époque.
- Le réservoir d'essence dans l'habitacle est interdit.
- Les Chevron B16 homologuées sont autorisées à utiliser le moteur BMW, 4 cylindres, 1998 cc, alésage/course : 89/80, 1 arbre à cames en tête, bloc fonte, culasse aluminium, 8 soupapes, 2 carburateurs Weber 45 DCOE, carter sec.

4.4. NUMEROS DE COURSE

- 4.4.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Les numéros fournis par V de V Organisation incluront la publicité obligatoire.
- 4.4.2. En cas d'épreuve de nuit, le numéro côté gauche de la voiture devra obligatoirement être réfléchissant, afin d'être lu pendant la nuit grâce à des spots installés devant le chronométrage.

ARTICLE 5. PUBLICITE**5.1. PUBLICITE OBLIGATOIRE**

Les voitures participant au Championnat de France Endurance VHC devront obligatoirement être identifiées conformément au plan d'identification défini par la FFSA et V de V Organisation. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE**7.1. ESSAIS**

Une séance de 60 minutes ou 90 minutes, selon la longueur de la course.

Le classement de la séance d'essais déterminera la grille de départ de la course.

En cas d'épreuve de nuit, une séance d'essais libres chronométrée nocturne de 1 heure sera organisée ; chaque pilote devra y participer.

7.2. BRIEFING

En complément du texte figurant dans le règlement standard des circuits, tous les concurrents devront être IMPERATIVEMENT PRESENTS lors des briefings.

7.3. COURSE**7.3.1. Longueur**

Longueur de la course suivant le calendrier défini à l'article 1.2.

7.3.2. Départ**7.3.3. Procédures de départ**

La grille de départ sera de la forme 2 x 2 décalée ou en ligne dans l'ordre des meilleurs temps réalisés aux cours des essais qualificatifs (pôle définie dans le règlement particulier de chaque épreuve).

Si deux ou plusieurs voitures ont réalisé le même temps, la priorité sera donnée à celui qui l'a réalisé le premier.

DEPART:

- **H-50 mn** Ouverture des stands - Klaxon long.
- **H-45 mn** Fermeture des stands - Klaxon long.
Pendant cette période, toutes les voitures sont poussées sur la piste et mises en épis d'un côté de la piste.
- **H -35 mn** Départ du tour de reconnaissance selon ancien départ LE MANS (drapeau tricolore) derrière Safety-Car. Klaxon court. Au retour, mise en double grille définitive (Sport Prototype et GT).
- **H- 5 mn** Départ du tour de lancement derrière Safety-Car (drapeau vert).
- **H** Départ lancé si feu vert allumé. Si clignotant jaune avec feu rouge, un tour de formation en plus, sous direction de la voiture pole position. Si une voiture est en difficulté et ne peut pas partir à H-5 ou H-20, elle sera poussée vers les stands d'où elle prendra le départ après la dernière voiture, au feu vert.

Tous les stands doivent être fermés pendant la procédure de départ.

7.3.4. Cas des suppléants

Si une écurie a plusieurs voitures, les pilotes d'une voiture du team ayant abandonné deviennent automatiquement suppléants sur les autres voitures dès officialisation de l'abandon.

Un abandon est officiellement validé quand le team manager de l'écurie vient l'annoncer en Direction de Course.

7.3.5. Arrivée

Le drapeau à damiers sera présenté sur la première voiture de tête franchissant la ligne à la fin de la course.

ARTICLE 8. PENALITES

- 8.1. La vitesse dans les stands, ainsi que dans la zone de ravitaillement, ne doit pas excéder 50 km/h.
Pénalités en cas de dépassement de cette vitesse :
Pendant les essais : annulation du meilleur temps chronométré.
Pendant la course : Stop and Go de 1 seconde.
- 8.2. Pendant l'épreuve, des drapeaux noirs ou des pénalités seront infligés aux concurrents lors de manquement au règlement (pneus, durée de pilotage non respectée, vitesse dans les stands excessive, non-respect du code sportif, publicité non conforme, réservoirs non conformes, etc...).

ARTICLE 9. CLASSEMENT

- 9.3. Pour être classée, la voiture devra avoir parcouru 75 % de la distance parcourue par la 1^{ère} voiture de la catégorie.

9.4. **ATTRIBUTION DES POINTS**

Il sera établi deux classements au scratch par course (ce qui signifie qu'il n'y aura pas de classement scratch au général) :

- un classement pour les prototypes,
- un classement pour les GT et Tourisme.

Il sera également établi un classement à la classe.

Classement	Scratch : - Sport Prototype - GT et Tourisme	Classe		+ Bonus
		mini 4 partants	- de 4 partants	
1 ^{er}	20	15	10	
2 ^{ème}	15	12	8	
3 ^{ème}	12	10	6	
4 ^{ème}	10	8		
5 ^{ème}	8	7		Suivant tableau
6 ^{ème}	6	6		
7 ^{ème}	4	4		
8 ^{ème}	3	3		
9 ^{ème}	2	2		
10 ^{ème}	1	1		

CLASSEMENT PAR POINTS

Périodes	Groupes	Classes	Bonus
		+3000cc	1
	Sport Prototype	intermédiaire	2
		-1500cc	3
		+2500cc	1
E -> 1961	GT	intermédiaire	2
		-1300cc	3
		+2500cc	1
	Tourisme	intermédiaire	2
		1300cc	3
		+2000cc	-1
	Sport Proto	intermédiaire	0
		+1300cc/-1600cc	1
		-1300cc	2
		+2500cc	0
	GT	intermédiaire	0
F -> 1965		+1300cc/-1600cc	1
		-1300cc	2
		+2500cc	0
	Tourisme	+1300cc/-1600cc	0
		intermédiaire	1
		-1300cc	2

Exemple : Une GTS 11 finissant 8^{ème} à la course et 1^{ère} dans son groupe et dans sa classe (qui comporte + de 4 partants) marquera 35 points.

9.5. CLASSEMENT FINAL

Chaque pilote d'un équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course. Pour l'établissement du classement final, le nombre de résultats retenus sera établi en application de l'article III paragraphes A "Généralités" des prescriptions générales FFSA.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** La remise des prix s'effectuera lors du podium, après l'arrivée de la course. Une coupe sera remise au premier équipage totalement féminin.

NOTES

NOTES

NOTES

SOMMAIRE

REGLEMENTATION KARTING

Règlement Sportif National	Page 4
Tableau récapitulatif des réclamations et Appels	Page 32
Règlement Particulier Type	Page 33
Drapeaux	Page 35
Normes des casques admises	Page 37
Procédure d'agrément des pistes de karting	Page 39
Championnat de France Junior, Espoir, Elite, 125	Page 40
Championnat de France Minime/Cadet	Page 47
Championnat de France d'Endurance	Page 52
Championnat de France Super Kart	Page 58
Championnat de France Formule Kart	Page 62
Coupe de France Nationale	Page 66
Coupe de France N100 & N125	Page 70
Coupe de France Formule FFSA	Page 75
Coupe de France Féminine	Page 80
Coupe de France Minikart	Page 84
Coupe de France Long Circuit	Page 88
Championnat Régional	Page 93
Plan d'identification des Châssis	Page 98
Règlement Technique National	Page 100

INFORMATION GENERALE

Calendrier sportif 2006	Page 143

Fédération
Française du
Sport Automobile

FFSA

**FRANCE
AUTO**

(la revue d'adhésion)

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÈGLEMENTATION KARTING : PARUTION JANVIER 2006

REGLEMENT SPORTIF NATIONAL

ARTICLE 1. GENERALITES

Le karting est un sport pratiqué suivant les règles de l'amateurisme.

Un comportement correct est de rigueur dans toutes les activités de ce sport sans aucune exception, aussi bien pour les pilotes, les accompagnateurs et les dirigeants ; ces derniers devant être l'exemple sur les circuits pendant les courses, sur les lieux d'hébergement et pendant les remises de prix.

Le terme «Pilote», employé dans le présent règlement, désigne le «conducteur/concurrent» ou son représentant légal licencié.

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences FFSA.

A noter que : en catégories Mini-Kart, Minime et Cadet, le choix de la catégorie devra se faire en début d'année et sera définitif. De même, un licencié Cadet modifiant sa licence en Inter « C Junior Karting » ne pourra pas revenir à sa situation initiale en cours d'année. En cas de modification de licence, l'ancienne licence devra OBLIGATOIREMENT être jointe avec le formulaire de modification, sous peine de non prise en compte de la demande.

2.1. CATEGORIES DE LICENCES – CRITERES D'AGE

Le descriptif des licences, les critères d'âge et d'obtention font l'objet d'un fascicule spécifique disponible auprès de chaque ASK.

Tout recours à la notion d'âge minimum et maximum, dans le cadre de la délivrance de licences et la participation aux épreuves, est basé sur le principe de l'année civile (âge atteint en **2006**), sauf règlement particulier.

Pour les épreuves et catégories nationales, il se définit comme suit :

- Mini kart : 7 – **10 ans** (compétition à partir de 8 ans, test de roulage à l'appui)
- Minime : 10 – 12 ans
- Cadet : 12 – 14 ans
- Formule FFSA : 14 ans – **21 ans**
- Formule FFSA Senior : **22 ans et plus**
- Nationale : 14 ans et plus
- N100 : 15 ans et plus
- N125 : 15 ans et plus
- Catégorie Open : 15 ans et plus

Pour les épreuves internationales, la réglementation en matière d'âge est celle de la CIK/FIA.

ARTICLE 3. PRATIQUE DU KARTING

Seuls peuvent pratiquer le karting, les pilotes titulaires d'une licence et membres d'une Association Sportive (AS) affiliée à la FFSA ou d'un titre de participation délivré par la FFSA, par l'intermédiaire d'une AS régulièrement affiliée à la FFSA.

Les compétitions ou les entraînements ne peuvent se pratiquer que :

- sur une piste permanente agréée par la FFSA et homologuée par la Préfecture concernée,
- sur une piste occasionnelle matérialisée sur la voie publique, fermée à la circulation, ou en un lieu privé, cette piste ayant reçu, au préalable et pour la circonstance, l'approbation de la FFSA et l'homologation de la Préfecture.

Les entraînements officiels ou libres, de compétition ou de loisir ne pourront se dérouler qu'en présence d'un dirigeant du club gestionnaire de la piste en respectant la capacité de la piste définie au Règlement National des Circuits et sous réserve de disposer d'un poste de secours et d'un téléphone.

Au cours des entraînements libres, de compétition ou de loisir, les règlements sportifs et techniques de la FFSA seront scrupuleusement respectés, le gestionnaire de piste en ayant la responsabilité.

Il doit être apposé à l'entrée des pistes permanentes : les coordonnées du responsable de l'AS gestionnaire ou du gestionnaire, les adresses et téléphones des organismes de secours d'urgence,

le numéro d'agrément FFSA ainsi que la réglementation concernant l'utilisation et les horaires d'ouverture.

3.1. **TYPES DE COMPETITION**

Une compétition est dite réservée lorsque, pour y être admis, les pilotes doivent satisfaire à des conditions particulières (par exemple les courses par invitation sont des compétitions réservées).

Toute compétition de karting peut se dérouler selon la formule suivante :

- 1/ individuelle
- 2/ par équipe
- 3/ à l'américaine (suivant la réglementation en vigueur)
- 4/ endurance
- 5/ course de côte
- 6/ **slalom**

3.2. **ENDURANCE**

Les rencontres d'endurance peuvent être organisées de deux façons : aux kilomètres fixés ou au temps fixé.

Seul le départ roulant est autorisé.

Un changement de pilote doit intervenir après chaque ravitaillement en essence, même partiel.

Tous les ravitaillements de carburant doivent se faire moteur arrêté.

Le Règlement Particulier pourra prévoir des pénalités spécifiques, notamment des tours de pénalités ou une immobilisation temporaire.

ARTICLE 4. ORGANISATION DE COMPETITIONS

Toute compétition doit faire l'objet d'une inscription au calendrier FFSA, via la Commission Régionale Karting.

4.1. **ASSURANCE**

Toute compétition fait l'objet d'une assurance responsabilité civile de type police manifestation sportive (police M.S) pour véhicules à moteur conforme aux dispositions de l'article 24 de l'arrêté du Ministère de l'Intérieur en date du 17 février 1961 (J.O. du 22 février 1961).

4.2. **AUTORISATIONS**

Toute compétition se déroulant sur piste permanente ou occasionnelle homologuée doit faire l'objet d'un permis d'organiser accordé à **une AS** affiliée par la FFSA, après avis de la Commission Régionale Karting, puis par la Préfecture compétente.

Lorsqu'une AS organise une épreuve sur le territoire d'une autre Commission Régionale Karting, le visa des deux Commissions Régionales Karting est exigé, celle du ressort de l'AS organisatrice et celle dans laquelle la rencontre doit avoir lieu.

L'autorisation de la FFSA est demandée comme suit :

- 1) établir le règlement particulier de l'épreuve, conformément aux règlements de la FFSA, en trois exemplaires.
- 2) faire viser ce règlement particulier en 3 exemplaires par la Commission Régionale Karting qui adresse ensuite 2 exemplaires de celui-ci à la FFSA où **ils doivent parvenir au plus tard 2 mois avant l'épreuve.**
- 3) adresser par courrier à la FFSA la demande d'assurance dite «Manifestation Sportive» avec le chèque correspondant au montant de cette police.
- 4) faire parvenir les documents visés par la FFSA à la Préfecture intéressée en temps utile.

Toute demande d'autorisation d'une manifestation doit être adressée au Préfet :

- lieux ouverts à la circulation : **trois mois avant l'épreuve** (art.11 de l'arrêté du 1^{er} décembre 1959 relatif aux épreuves et compétitions sportives sur la voie publique). Ce délai est réduit à un mois et demi pour les épreuves de karting (arrêté du 4 septembre 1974).
- lieux non ouverts à la circulation :
 - sur un circuit non homologué : **deux mois avant** la date de la manifestation.
 - sur un terrain homologué : **un mois avant** l'épreuve ou la première manifestation sportive (art. 15 du 17 février 1961 portant réglementation des épreuves et manifestations organisées dans les lieux non ouverts à la circulation).

Toute fausse déclaration ou modification, sans validation par la FFSA, est susceptible d'entraîner pour l'AS organisatrice et son Président l'application d'une interdiction d'organiser.

L'organisateur est responsable du respect des conditions d'approbation et d'homologation du circuit.

4.3. **MOYENS DE SECOURS**

Lors d'une épreuve, doivent être présents sur le circuit dès les essais officiels, au minimum, ***une ambulance équipée de matériel de réanimation, un médecin et une équipe de secourisme, présents sur toute la durée de la course.*** Il est interdit de donner le départ d'une course sans qu'au minimum ne soient présents sur le circuit, un médecin, une équipe de secourisme et une ambulance.

4.4. **SECURITE**

Un extincteur sera disponible auprès de chaque Commissaire de Circuit.

Par mesure de sécurité, tous les véhicules stationnant dans le parc coureurs devront, dans la mesure du possible, se trouver l'avant dirigé vers le sens de la sortie ou être stationnés de manière à pouvoir partir sans effectuer de manœuvre (ni marche arrière, ni demi-tour) pour permettre une évacuation rapide.

Ils devront être munis d'un extincteur d'une capacité minimale de 4 kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbure.

Le stockage du carburant destiné au ravitaillement en essence doit se faire dans des récipients métalliques ***prévus à cet effet exclusivement.***

Il est interdit de fumer dans les parcs coureurs et dans les stands, les appareils générateurs de flammes et d'étincelles y sont interdits sauf dans un emplacement réservé qui sera mis à la disposition des pilotes par l'organisateur.

A la demande des organisateurs, le paddock pourra être évacué durant la nuit selon des horaires définis dans le règlement de l'épreuve.

Tout pilote ou accompagnateur portant altération à tout ou partie des structures mises en place par les organisateurs sera convoqué et entendu par le Collège des Commissaires Sportifs. Les sanctions pourront aller de l'amende jusqu'à une demande de convocation par la Commission de Discipline de la FFSA.

L'organisateur est responsable du respect des règles de sécurité sous peine de sanctions disciplinaires allant jusqu'à l'interdiction d'organiser.

Tout pilote ne se pliant pas aux directives des Organisateurs sera exclu de la manifestation sur décision des Commissaires Sportifs.

4.5. **PRESENCE DES OFFICIELS**

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques devront confirmer leur présence par écrit auprès de l'Organisateur ***de l'épreuve.***

ARTICLE 5. REGLEMENT PARTICULIER

Toute compétition donne lieu à l'établissement d'un règlement particulier.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour son épreuve. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement type établi par la FFSA et devra être conforme à tous les règlements établis par la FFSA.

Aucune modification ne devra être apportée aux règlements particuliers après l'ouverture des engagements, sauf avec l'accord de la FFSA ou de la Commission Régionale Karting ou du Collège des Commissaires Sportifs, et ce pour des raisons de force majeure ou de sécurité le jour de l'épreuve.

Toutes les modifications devront être affichées sur un tableau prévu à cet effet.

Dans toutes les compétitions, l'original du Règlement Particulier portant visa de la Commission Régionale Karting et le permis d'organiser de la FFSA, l'attestation d'assurance ainsi que les numéros de licences des Officiels et le nombre de Commissaires de Circuit dûment licenciés désignés pour la manifestation doivent obligatoirement être affichés visiblement au poste de Direction de la Course ou en tout autre lieu où les personnalités officielles, les concurrents et toutes personnes intéressées pourront en prendre connaissance.

Si la piste est occasionnelle, le plan portant visa et approbation de la FFSA ainsi que l'Arrêté Préfectoral seront affichés dans les mêmes conditions. Des photocopies de ces documents peuvent être substituées aux documents originaux.

Priorité absolue est donnée aux catégories nationales définies par la FFSA (châssis, moteurs, pneumatiques homologués).

Dans toute manifestation sportive, **hors Championnat de France ou Coupe de France**, un Challenge, Trophée ou Coupe de Marque **pourra** être inclus dans une épreuve si le règlement particulier du Challenge, Trophée ou Coupe de Marque a été **validé par** la FFSA et si le nombre d'engagés est égal ou supérieur à 10 participants.

Tout organisateur ne respectant pas ces clauses s'exposera à des sanctions ou à des amendes.

ARTICLE 6. DEMONSTRATION - INITIATION

6.1. DISPOSITIONS COMMUNES

La **démonstration** ou l'**initiation** ouverte au public ne peut avoir lieu que sur une piste permanente ou occasionnelle agréée par la FFSA et homologuée par la Préfecture sur la demande du Président d'une AS et avec l'accord de la Commission Régionale Karting et uniquement dans un but de promotion du karting.

La démonstration, de même que l'initiation, doit faire l'objet :

- d'une demande de police Manifestation Sportive délivrée par la FFSA,
- d'une demande visée par la Commission Régionale Karting et être accompagnée d'un plan en double exemplaire visé par la Commission Régionale Karting et la FFSA pour homologation.

Chaque organisateur établira un règlement particulier pour sa démonstration ou initiation. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement type établi par la FFSA. Toute démonstration ou initiation devra respecter le Règlement Sportif National.

En aucun cas, la démonstration ou l'initiation ne devra revêtir un caractère de compétition, et donner lieu à des essais chronos, manches éliminatoires, finales, proclamations de résultats. Dans le cas contraire, la constitution d'un dossier d'homologation d'épreuve sportive devra être constitué. La publicité ne devra en aucun cas faire état de courses, épreuves, etc...

La démonstration ou l'initiation doit faire l'objet d'un rapport de clôture établi sur un imprimé spécial délivré par la FFSA, sous peine de sanctions prévues à l'article 53 du présent règlement.

6.2. DEMONSTRATION

La démonstration est réservée aux licenciés Concurrent-Conducteur, aux titulaires de licences entraînement et de Titres de participation à la journée.

Elle peut être envisagée dans le cadre d'une manifestation sportive.

6.3. INITIATION

L'initiation est réservée exclusivement à des non licenciés. L'utilisation d'un matériel avec un embrayage est conseillée, karts à boîte de vitesses exclus. En aucun cas, l'initiation ne doit revêtir un caractère commercial de location de karts.

ARTICLE 6 BIS. COURSE CLUB

6.1BIS DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les dispositions du RSN s'appliquent à la course « club », à l'exclusion des dispositions relatives aux réclamations et appels.

Chaque organisateur établira un règlement particulier, conforme au règlement particulier type.

La course « club » fera l'objet d'un rapport d'épreuve simplifié, signé par le Directeur de Course, conforme à la fiche de clôture type.

6.2BIS LICENCE

Licence Nationale Concurrent Conducteur Karting (toutes catégories).

Titre de Participation course « club ».

6.3BIS MOYENS DE SECOURS

Dans le cadre d'une course « club », doivent être présents, dès le début de l'épreuve et pour toute la durée de la course, un médecin et une ambulance, équipée du matériel de réanimation.

6.4BIS OFFICIELS

Dans le cadre d'une course « club », les officiels devront comprendre au moins un Directeur de course, un Directeur de Course adjoint, un Commissaire Technique et un Médecin.

6.5BIS MATERIEL ADMIS

Dans le cadre d'une course « club », la cohabitation des catégories doit se faire comme suit :

Catégories fédérales :

- Minikart

- Minime – Cadet
 - Nationale – Formule FFSA
 - N100 – ICA – FA
 - N125 – ICC – FC
 - Catégorie Open (Voir règlement technique)
- Catégorie Coupes de Marque

ARTICLE 7. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

En toute circonstance, lorsque le pilote circule à bord de son kart, il doit obligatoirement porter :

- **Un casque intégral** adapté à la tête du pilote, **sans attache autre que le système de fermeture d'origine**, correctement attaché, avec une protection efficace pour les yeux (visière baissée ou visière turbo en cas de pluie). Les casques doivent être en bon état et homologués aux normes suivantes :

Epreuves Internationales, Nationales et Régionales :

- Snell Foundation / 2000 SA et K 98 (Etats-Unis),
- British Standards Institution BS 6658-85 de type A et de type A/FR, y compris tous amendements (Grande-Bretagne),
- SFI Foundation Inc., Spéc. SFI 31.1A et 31.2A (Etats-Unis).

Epreuves Nationales et Régionales :

- NF S 72 305 (France), étiquette verte sur tissu,
- E 22 (CEE), le numéro de série doit commencer par 03, 04, 05 et suivants,
- SIS 88.24.11 (2) (Suède),
- DS 2124.1 (Danemark),
- SFS 3653 (Finlande),
- ONS/OMK (Allemagne) (étiquettes noir sur blanc, noir sur bleu, bleu sur blanc ou rouge sur blanc uniquement),
- Snell Foundation (USA) SA 95,
- SFI (USA) – SFI SPEC 31.1,
- SFI (USA) – SFI SPEC 31.2.

Tout casque présentant des traces de choc sera systématiquement refusé lors du contrôle de l'équipement.

- **Une minerve homologuée** qui doit rester conforme à l'origine.

- **Une combinaison répondant aux critères suivants :**

Epreuves Internationales, Nationales et Régionales :

- Une combinaison en cuir norme FIM ou en tissu enregistré CIK/FIA.

Epreuves Nationales et Régionales :

- Une combinaison en cuir ou en tissu ayant été homologuée par la CIK (FMK), identifiée par son logo d'homologation et en très bon état.

Dans tous les cas : la combinaison doit recouvrir tout le corps, jambes et bras compris. Une combinaison pluie peut être passée au dessus de la combinaison de tissu homologuée ou par dessus la combinaison cuir habituelle.

- **Une paire de chaussures montantes** en bon état recouvrant efficacement les chevilles ou bottes en caoutchouc adaptées à la conduite en cas de pluie.

- **Une paire de gants entiers en cuir ou en tissu solide en bon état.** Par temps de pluie, des gants en caoutchouc pourront être portés par dessus les gants en cuir ou en tissu.

Ces équipements doivent être constitués de matière résistante et si possible ininflammable ou ignifugée.

Le protège-côtes est obligatoire pour les catégories Minikart, Minime et Cadet et fortement recommandé pour l'ensemble des catégories.

Tout pilote ne se conformant pas à ces dispositions ne pourra prendre part à un entraînement ou à une épreuve, essais compris.

En cas de non-respect de cet article, le pilote fera l'objet d'une mesure d'immobilisation. En outre, des sanctions disciplinaires pourront être appliquées. Les pilotes devront présenter leurs équipements lors de l'enregistrement de leur matériel.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que certains matériaux de casque ne doivent être ni peints, ni porter d'adhésifs (se renseigner sur la compatibilité des produits auprès des professionnels revendeurs, seuls habilités à donner une garantie à ce sujet).

7.1. PUBLICITE

La publicité est autorisée sur les casques, le nom du pilote peut y figurer.

La publicité est également admise sur les combinaisons, les châssis, le panneau frontal, le carénage frontal et les caissons (pontons), à l'exception des plaques porte numéros sauf si l'organisateur fournit gratuitement les plaques.

7.2. PUBLICITE ORGANISATEURS

Les organisateurs sont autorisés à rechercher de la publicité collective pour les karts participant à leur épreuve. Cette publicité collective figurera dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Cette publicité s'insérera en haut et en bas des numéros. En cas d'impossibilité, elle pourra être placée à proximité des numéros mais de façon à ne pas en gêner la lecture. Cette publicité collective ne pourra pas être rachetée par les concurrents.

Pour chaque épreuve, un officiel sera chargé de veiller à l'application des présentes dispositions. Sera interdit de départ tout pilote qui ne s'y conformerait pas.

Tout litige sera arbitré par le Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 8. OFFICIELS

Sont désignés sous le titre d'Officiel et peuvent être assistés d'adjoints :

- le Directeur de Course
- les Commissaires Techniques
- les Commissaires Sportifs
- le Médecin
- les Chronomètres
- le Responsable Informatique
- le Responsable de la grille départ
- le Responsable des Commissaires de piste
- le/la Secrétaire de la manifestation.

Dans une compétition, les officiels devront comprendre au moins un Directeur de Course, trois Commissaires Sportifs et deux commissaires Techniques (Art 11).

Ils devront être choisis parmi des personnalités qualifiées pour ces fonctions. Ils ne devront avoir aucune attache avec un commerce ou une industrie pouvant profiter directement ou indirectement aux résultats de la compétition.

Aucun officiel ne pourra, dans une compétition, remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été désigné, et ne pourra être désigné que pour une seule fonction au sein d'une épreuve.

Un officiel « stagiaire » ne pourra pas avoir de fonction exécutive et de ce fait, ne pourra pas officier seul.

Il lui est interdit de concourir dans toute compétition où il exerce une fonction officielle.

Aucune personne ne pourra avoir une fonction de Directeur de Course, Commissaire Sportif ou Technique si un membre de sa famille participe à la compétition en tant que pilote ou concurrent/conducteur.

Les laissez-passer avec photo dont sont détenteurs les membres de la Commission Nationale de Karting FFSA donnent obligatoirement libre accès à toutes les enceintes de tous les circuits permanents ou occasionnels. ***Ils ne pourront aucunement intervenir dans le déroulement de l'épreuve et n'auront aucun pouvoir exécutif.*** Cependant, l'accès des parcs d'assistance (parcs fermés) destinés aux contrôles techniques est réservé lors des manifestations sportives aux seuls Officiels de l'épreuve.

Le possesseur d'un laissez-passer de l'année en cours doit obligatoirement se présenter à l'organisateur.

Les officiels auront la responsabilité du bon déroulement de la manifestation et de l'application des règlements sportif et technique de la FFSA.

ARTICLE 9. DIRECTEUR DE COURSE

Le Directeur de Course est désigné avec l'approbation de la FFSA pour la compétition, selon les cas, par l'AS organisatrice, par la Commission Régionale Karting pour les Championnats Régionaux ou par la FFSA pour les Championnats de France **et Coupes de France** et les épreuves internationales se déroulant en France.

En aucun cas, le Directeur de Course ou son adjoint ne pourra faire partie du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 10. CONDUITE DE LA MANIFESTATION SPORTIVE

Le Directeur de Course est responsable de la conduite de la manifestation sportive conformément au programme officiel.

En particulier, il devra :

- veiller au respect des moyens de secours,
- assurer l'ordre sur la piste en liaison avec les autorités,
- établir le programme de la manifestation,
- grouper les karts d'après leurs catégories en respectant la réglementation FFSA,
- s'assurer que tous les officiels sont à leur poste,
- s'assurer que tous les officiels ont les renseignements nécessaires pour remplir leurs fonctions,
- s'assurer que chaque concurrent est porteur des numéros distinctifs correspondants à ceux du programme et détenteur d'une licence en cours de validité,
- assurer la procédure de départ et s'il y a lieu donner le départ,
- surveiller les pilotes et leur matériel,
- empêcher tout pilote exclu, suspendu ou disqualifié de prendre part à la compétition,
- présenter aux Commissaires Sportifs toute proposition ayant trait à des changements de programme, de règlement et à des fautes, infractions ou réclamations d'un concurrent,
- recevoir les réclamations accompagnées de leur caution et les remettre sans retard au Collège des Commissaires Sportifs qui décidera de la suite à donner,
- préparer ou faire préparer par le secrétaire de la manifestation le rapport de clôture et le remettre à l'approbation et à la signature des Commissaires Sportifs.

Le Directeur de Course pourra refuser le départ ou arrêter tout pilote en infraction technique ou sportive en utilisant les drapeaux appropriés.

Rappel : le départ d'une compétition ou des essais préalables doit être refusé à tout pilote :

- qui n'a pas présenté aux Officiels sa licence validée pour l'année en cours,
- dont la tenue vestimentaire n'est pas conforme au règlement,
- dont le **kart** n'a pas été accepté **lors de l'enregistrement technique**,
- dont l'inaptitude physique est évidente,
- qui se trouve en état d'ébriété caractérisée,
- dont le comportement relève d'une inexpérience dangereuse pour les autres participants,
- sous le coup d'une suspension de licence.

ARTICLE 11. COMMISSAIRES SPORTIFS

Le Collège des Commissaires Sportifs a une **autorité absolue pour faire respecter les règlements**. Il se compose de trois Commissaires Sportifs. **Si le nombre de Commissaires Sportifs est supérieur à 3, les membres supplémentaires seront nommés Commissaires Sportifs Adjoints.**

A titre exceptionnel, le nombre des Commissaires Sportifs pourra être réduit à deux plus un stagiaire pour les courses sur pistes occasionnelles. Le Commissaire Sportif Stagiaire étant en formation n'aura pas de fonction exécutive.

Les Commissaires Sportifs devront nommer un Président choisi parmi eux. **Sauf dans les épreuves nationales où le Président de Collège sera nommé par la FFSA.** Le Président du Collège aura voix prépondérante en cas de partage de voix. La composition du Collège des Commissaires Sportifs sera affichée au début de la manifestation. **(Communiqué n° 1)**

Toute décision ne pourra être prise qu'à la majorité des Commissaires Sportifs présents.

Il appartient aux Commissaires Sportifs de décider si un ou des pilotes impliqués dans un incident de course doivent être sanctionnés ou s'il convient de classer l'incident en fait de course.

On appelle incident de course tout fait ou série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes constituant une violation du règlement sportif, un accrochage ou une sortie de piste.

Ces sanctions peuvent s'échelonner de l'avertissement au déclassement, voire à l'exclusion de la course selon la gravité des faits.

Sauf dispositions particulières, le déclassement ou l'exclusion de la course prévus pour les infractions ci-dessus pourront concerner, au choix du Collège des Commissaires Sportifs, les chronos, la manche, la pré-finale, la finale ou l'épreuve où l'infraction a été relevée.

Les sanctions sportives n'excluent pas, en outre, l'application des sanctions disciplinaires prévues au règlement telles que notamment une suspension de licence ou une amende.

D'une façon générale, les Commissaires Sportifs ne seront aucunement responsables de l'organisation de la manifestation et ne devront avoir aucune fonction exécutive.

Ils n'encourent, en raison de leurs fonctions, aucune responsabilité envers quiconque autre que l'Autorité Sportive Nationale.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra notamment :

- se saisir de tout incident d'office ou sur rapport du Directeur de Course ou de son adjoint,
- juger toute réclamation,
- apporter des modifications au classement,
- apporter au programme ou au Règlement Particulier les modifications qui seraient demandées par le Directeur de Course ou par le Comité d'Organisation pour assurer une plus grande sécurité des pilotes ou du public ou en cas de force majeure,
- désigner si nécessaire un ou plusieurs Commissaires Sportifs suppléants en cas d'absence d'un ou plusieurs Commissaires Sportifs,
- décider des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux règlements,
- infliger des amendes,
- exclure d'une épreuve déterminée ou pour la durée d'une manifestation tout pilote ou accompagnateur qu'il considérera ou qui lui serait signalé par le Directeur de Course ou par le comité d'organisation comme non qualifié pour y prendre part ou qu'il jugera coupable de conduite incorrecte ou de manœuvre frauduleuse. En outre, il pourra exiger qu'il évacue le terrain et ses annexes s'il refuse d'obéir à un ordre d'un officiel responsable,
- empêcher de concourir tout pilote pouvant être une cause de danger,
- arrêter une course, ajourner une compétition en cas de force majeure ou pour des raisons impérieuses de sécurité,
- désigner des Juges de Faits.

11.1. DECISION

Les sanctions autres que celles notifiées en course ne peuvent être infligées qu'après enquête et audition du ou des pilotes intéressés afin de leur permettre de présenter personnellement leur défense. Le Collège des Commissaires Sportifs délibère hors la présence du ou des pilotes concernés. Toute sanction doit être immédiatement signifiée par écrit au pilote par la Direction de Course ou le Président du Collège des Commissaires Sportifs, puis faire l'objet d'un communiqué qui doit être affiché avec l'heure d'affichage et la signature d'un officiel. L'émargement du pilote sur le procès verbal d'incident n'implique pas la reconnaissance des faits reprochés, ni l'acceptation de la sanction. Le procès verbal fera mention de l'heure de la signification au pilote et de l'heure d'affichage. Ces mentions feront foi de manière irréfutable.

Les décisions des Commissaires Sportifs sont immédiatement exécutoires nonobstant appel. La seule voie de recours est l'appel.

11.2. COMMISSAIRES DE PISTE

Les Commissaires de piste devront être en possession de la licence liée à leur activité.

ARTICLE 12. JUGES DE FAIT

Indépendamment des règles prévues dans ce présent règlement, il peut être désigné des juges de fait pour déterminer si un pilote a franchi ou non une ligne ou sur tout autre fait du même ordre. **Le Président du Collège des Commissaires Sportifs précisera à chaque Juge de fait l'objet, le périmètre et la durée de son intervention.** Ils devront être licenciés et ne pourront intervenir dans un domaine autre que celui qui lui aura été spécifié par le Président du Collège des Commissaires Sportifs.

12.1. OBSERVATEUR

Pour toute épreuve inscrite au calendrier, la FFSA pourra désigner un observateur qui aura pour mission de faire un rapport détaillé sur l'organisation et la qualité sportive d'une épreuve. Il ne pourra en aucun cas être officiel, concurrent ou conducteur dans l'épreuve où il est désigné. A aucun moment, il n'aura de responsabilité dans l'organisation de l'épreuve et ne pourra avoir aucune fonction exécutive.

ARTICLE 13. BRIEFING

Le briefing est une réunion **obligatoire**, organisée après les essais libres par le Directeur de Course pour tous les pilotes engagés dans une épreuve, accompagnés de leur tuteur et le cas échéant de leurs mécaniciens. Cette réunion a pour but de rappeler les points spécifiques du règlement concernant l'épreuve, les règles de sécurité générales ou spécifiques au circuit concerné et d'apporter toutes précisions utiles au bon déroulement de la manifestation. La participation des pilotes au briefing sera contrôlée au travers d'une liste d'émargement et toute absence sera

pénalisée par une amende de 100 €. Le départ sera refusé à tout pilote n'ayant pas acquitté son amende.

ARTICLE 14. ENGAGEMENT

Si un droit d'engagement est prévu au Règlement Particulier, tout engagement doit être accompagné du montant des droits sous peine de nullité.

L'engagement à une compétition doit être fait par écrit ou sur la feuille d'engagement adressée par l'organisateur. Il oblige le concurrent à prendre part à la compétition, sauf en cas de force majeure dûment constatée.

Les engagements peuvent être contractés par télécopie à condition qu'ils soient expédiés avant la date limite de clôture et qu'ils soient confirmés par une lettre expédiée à la même date, accompagnée s'il y a lieu du montant des droits d'engagement.

En règle générale, la clôture des engagements est fixée par le règlement particulier de l'épreuve.

Un organisateur a le droit de refuser la participation d'un concurrent à une compétition si celui-ci n'a pas fait parvenir sa demande d'engagement dans les délais prescrits par le règlement particulier ou si cette demande n'est pas accompagnée des droits correspondants.

Un organisateur peut accepter au cours d'une compétition, la participation d'un concurrent dans deux catégories dans la mesure où cette double participation est explicitement prévue dans le règlement particulier. Le concurrent concerné devra alors acquitter un double droit d'engagement.

Dans le cas où le nombre d'engagements reçus dépasse le nombre maximum de concurrents fixés par le règlement, les participants sont désignés, soit en fonction de la date de réception des engagements, soit par tout autre moyen prévu dans le règlement particulier de l'épreuve.

Tout pilote doit, sous peine de se voir refuser son engagement ou de se voir signifier son exclusion de l'épreuve :

- confirmer son engagement dès son arrivée sur le circuit,
- présenter sa licence à l'organisateur de la compétition et satisfaire aux vérifications administratives et/ou techniques,
- respecter les règlements ainsi que les directives de l'organisateur, du Directeur de Course, des Commissaires Sportifs ou Techniques.

L'organisateur de l'épreuve est chargé du contrôle des licences. Il peut conserver les licences jusqu'à la fin de la manifestation sportive. Aucun pilote ne peut participer aux essais officiels tant qu'il n'a pas satisfait aux formalités administratives et d'enregistrement ou de contrôle du matériel.

Les droits d'engagement ne pourront faire l'objet d'aucun remboursement ou dédommagement autres que ceux fixés par le règlement particulier de l'épreuve, et cela pour quelque motif que ce soit.

De par son engagement, un pilote (et son concurrent) s'engage à respecter, sous toutes ses formes, le règlement de l'épreuve.

ARTICLE 15. COURSES NATIONALES OU INTERNATIONALES

Course nationale : une course est dite nationale quand elle est accessible seulement à des pilotes titulaires d'une licence délivrée par la FFSA.

Les épreuves nationales FFSA souhaitant accueillir des concurrents titulaires d'une licence nationale ou internationale délivrée par une ASN étrangère devront être inscrites au calendrier de la FIA en catégorie ENPEA (épreuve nationale à participation étrangère autorisée).

Course internationale : une course est dite internationale quand elle est inscrite au calendrier international de la CIK.

Les licenciés étrangers prenant part à une épreuve internationale FFSA devront être en possession d'une attestation de leur ASN les autorisant à participer à l'épreuve.

ARTICLE 16. DUREE D'UNE EPREUVE

Une manifestation est réputée commencer à l'heure prévue pour l'ouverture des vérifications administratives **et**/ou techniques et comprend tous les essais officiels et la compétition elle-même.

Elle prend fin à l'expiration du plus long des délais suivants :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de toute audition,
- fin des vérifications sportives et techniques effectuées après la compétition.

ARTICLE 17. ENREGISTREMENT DU MATERIEL - VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel et du bon fonctionnement des organes de sécurité.

17.1. ENREGISTREMENT DU MATERIEL

Les Commissaires Techniques peuvent procéder, notamment lors de l'enregistrement du matériel, à des opérations de marquage, de plombage, de mesure ou de pesée.

Ces opérations ont pour but de s'assurer que le matériel utilisé ou pouvant être utilisé à tous moments de la compétition est bien celui déclaré et n'ont en aucun cas valeur de conformité.

17.2. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les vérifications techniques ont pour but de s'assurer de la conformité du matériel et des équipements. Ces vérifications peuvent être d'ordre dimensionnel, comparatif, qualitatif, visuel, etc.. et être faites à tous moments de la compétition en dehors et en plus du contrôle final.

ARTICLE 18. CODE SPORTIF

Sous peine de pénalités sportives et/ou de sanctions disciplinaires prévues au présent règlement, la pratique du karting est soumise aux règles de conduite suivantes, sauf dispositions particulières :

- tous les karts doivent être conformes au règlement technique national.
- tout acte d'intimidation est interdit : coup de pontons, coup de pare-chocs, coup de spoiler par exemple sous peine de sanctions pour conduite non sportive ou dangereuse.
- lors des essais ou des courses, aucun pilote ne peut quitter le poste d'accélération ou la pré-grille sans y avoir été autorisé par un commissaire de piste.
- le pilote ne peut recevoir aucune aide extérieure pendant le déroulement d'une épreuve, y compris pendant les essais chronométrés et les tours de formation. Il lui est interdit d'emporter tout matériel de réparation (bougie, clé à bougie, etc.).
- les pousseurs sont interdits sauf pour les départs en pré-grille ou en grille **et sur la zone de réparation.**
- les chariots ou tout autre engin servant au transport des karts sont interdits sur la piste dès le commencement des tours de formation jusqu'à la fin de l'arrivée des pilotes, y compris lors du déroulement des essais libres ou chronométrés.
- il est interdit de circuler en dehors de la piste ou d'utiliser un autre parcours, seule la piste doit être utilisée que ce soit lors des essais, des tours de formation ou en course.
- il est interdit de circuler dans un sens contraire à celui de la piste, d'utiliser une piste de décélération ou d'accélération pour rejoindre le parc coureurs.
- tout pilote qui a l'intention de quitter la piste ou de rentrer au parc coureurs, ainsi que tout pilote en difficulté circulant à faible vitesse, doit se signaler en levant une main au dessus du casque.
- tout pilote qui ne peut redémarrer, doit dégager son kart de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et rester près de son kart jusqu'à la fin de la course.
- en cours d'épreuve, le pilote qui se trouve en incident technique signalé, sauf dans le dernier tour, devra obligatoirement s'arrêter sur l'aire de réparation pour réparer avant de reprendre la piste.
- l'utilisation simultanée de pneus slicks et de pneus pluie sur un même kart est interdite.
- il est interdit, pendant les essais et les courses, de refroidir le carburant contenu dans le réservoir.
- **Les invectives, injures, voies de fait, menaces, coups, pilote ou accompagnateur faisant du scandale seront sanctionnés par l'exclusion immédiate de la manifestation. De plus, si ces faits émanent d'un accompagnateur, celui-ci se verra interdire l'accès du paddock.**

Des dispositions particulières sont édictées pour les courses sur piste occasionnelle (voir article 33 du présent règlement) ou en endurance.

ARTICLE 19. PENALITES SPORTIVES

Le choix des pénalités sportives relève uniquement du Collège des Commissaires Sportifs.

Les Commissaires Sportifs peuvent infliger, en cas de violation des règlements, les pénalités suivantes par ordre de sévérité croissante en fonction de la gravité des faits pour toute infraction non prévue au barème ci-dessous :

- un avertissement,
- une amende,
- une pénalité de temps,

- une pénalité de points,
- une pénalité de tours,
- une immobilisation momentanée,
- une mise hors course,
- un déclassement,
- une exclusion de l'épreuve ou de la manifestation.

Les pénalités indiquées dans un règlement particulier ne se substituent pas à celles prévues dans le présent règlement, mais s'ajoutent.

Les Commissaires Sportifs peuvent infliger des pénalités de temps, notamment en cas du non-respect des règles sonométriques.

Les pénalités en cas du non-respect des règles sonométriques sont indiquées à l'article 27.

Le Collège des Commissaires Sportifs est habilité à demander, en outre, l'application de sanctions disciplinaires supplémentaires, en adressant à la FFSA un rapport circonstancié, s'il estime devoir demander une sanction complémentaire.

Rappel non limitatif de ces sanctions sans préjudicier des pénalités sonométriques ou **des sanctions disciplinaires pouvant être infligées en supplément** :

- Comportement dangereux en compétition ou aux essais : coups de roues, de pontons, de pare-chocs, de spoilers, sortie volontaire d'un concurrent, etc : **mise hors course ou déclassement ou exclusion de la manifestation.**
- Conduite non sportive : causer une collision évitable, heurt volontaire, abandon du kart sur la piste, prendre la piste à contre sens, répétition de fautes graves, etc : **mise hors course ou déclassement ou exclusion de la manifestation.**
- Défaut de maîtrise : **pénalités de 3 points ou déclassement.**
- Conduite en zigzag dans les tours de formation : **pénalités de 2 points.**
- **Non respect de la procédure de départ** :
 - pilote arrêté pendant le tour de formation et tentant de rejoindre sa position,
 - pilote démarrant devant le peloton,
 - pilote retardataire derrière le peloton tentant de rejoindre sa position,
 - pilote utilisant un parcours autre que la piste utilisée en course pendant les tours de formation.
 Pour chacune de ces infractions relatives à la procédure de départ : **mise hors course.**
- Pilote ne gardant pas sa place pendant les tours de formation : **déclassement.**
- Faux départ ou anticipation du départ ou simulation du départ durant le tour de formation : **pénalités de 5 points, si récidive : mise hors course.**
- Pilote coupant la piste en course : **mise hors course.**
- ☒ Pilote ne regagnant pas le parc d'assistance (parc fermé) ou les stands immédiatement malgré la présentation du drapeau noir avec son numéro de course : **déclassement/mise hors course/exclusion de la manifestation.**
- Pilote persistant dans les infractions malgré une sanction : **mise hors course.**
- Pilote sans casque, ou sans gants, ou sans chaussures montantes, ou sans minerve : présentation du drapeau noir et rond orange : **immobilisation immédiate du pilote.**
- Doubler sous un drapeau jaune : **déclassement.**
- Doubler sous un drapeau bleu pour un pilote retardataire : **déclassement**
- Obstruction systématique en course : **déclassement, si récidive, exclusion de la manifestation.**
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote reconnu en infraction technique :
 - Chronos ou manches : **déclassement,**
 - Contrôle final : **exclusion de la manifestation.**
- Injures, injures, voies de fait, menaces, coups, pilotes faisant du scandale : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote en état d'ivresse : **exclusion de la manifestation.**
- Infraction à la réglementation sur le dopage : **exclusion de la manifestation.**
- Mécanique sur la pré-grille et démarrage du kart en parc fermé et pré grille sauf sur demande du Commissaire Technique : **déclassement ou départ interdit.**
- Mécanique sur la pré-grille sauf pression de pneu et changement bougie : **déclassement ou départ interdit.**

Tout pilote absent sur la grille de départ sera crédité d'un nombre de points égal au nombre de présents sur la pré-grille + 2.

Selon le format des épreuves, les pénalités en points pourront être transformées en pénalités en places.

En pré-finale et finale, les pénalités seront indiquées en place.

**CREATEUR DE
SÉCURITÉ**

TECPRO
INTERNATIONAL



www.tecprointernational.com

Mell, Belgique

USA

Monaco

Le Sirene, Italie

Osarlin, France

PROTECTIONS POUR PISTES DE KARTING

Conseil en aménagement de pistes,
Location pour pistes occasionnelles

N°1 MONDIAL

Sécurité, esthétique, rentabilité

3, rue A. Maurras, 13016 Marseille - France
info@tecprointernational.com
Tél. +33 (0) 442 030 691 - GSM +33 (0) 609 534 538 - Fax +33 (0) 442 032 884

WWW.TECPROKART.COM

TECPRO existe aussi aux USA et est protégé par un brevet international.

19.1. PENALITES ENCOURUES EN COURSE

Le fait que le Directeur de Course ou le Directeur de Course Adjoint n'ait pas présenté de drapeau à un pilote ne préjuge pas de l'application éventuelle de sanctions sportives qui pourraient être prises par le Collège des Commissaires Sportifs après l'arrivée.

Il pourra être fait usage du drapeau noir à condition que la sanction prévue au présent règlement soit au minimum un déclassement.

Sur présentation du drapeau d'avertissement à triangle noir et blanc, le pilote se verra pénalisé de 3 points (ou 3 places).

ARTICLE 20. MISE HORS COURSE - EXCLUSION DE L'ÉPREUVE

La mise hors course est notifiée après présentation du drapeau réglementaire ou sur décision du Collège des Commissaires Sportifs, et cela sans préjudice de sanctions complémentaires.

En cas de mise hors course, le pilote apparaît dans le classement.

L'exclusion de l'épreuve peut être prononcée pour infraction aux règlements ainsi que, d'une façon générale, pour non-respect des injonctions du Directeur de Course ou des Commissaires Sportifs.

En cas d'exclusion, le pilote n'apparaît plus dans le classement.

En aucun cas, le montant des engagements ne sera remboursé au pilote sanctionné.

ARTICLE 21. IMMOBILISATION

L'immobilisation momentanée peut être décidée après présentation :

- du drapeau noir à rond orange. Le pilote dont le kart porte le numéro indiqué doit rejoindre immédiatement la zone de réparation et peut repartir après réparation (mise en conformité).

L'immobilisation définitive sera décidée après présentation :

- du drapeau noir avec le numéro du kart concerné. Le pilote dont le kart porte le numéro indiqué doit rejoindre immédiatement le parc fermé ou les stands et se présenter au Directeur de Course.

21.1. ZONE DE REPARATION

Une zone de réparation sera matérialisée à proximité du parc assistance arrivée. Cette zone n'est prévue que pour des interventions ne nécessitant pas une pesée (donc pas de changement de pièces). L'accès à cette zone ne sera possible qu'au seul mécanicien du pilote s'y arrêtant. L'emplacement de cette zone sera présenté aux pilotes lors du briefing. La zone de réparation est placée sous le régime de la pré-grille.

ARTICLE 22. DECLASSEMENT

Le déclassement peut être signifié pour une faute ayant une répercussion directe sur le classement de l'épreuve en cours. Il peut concerner la série, la manche, le repêchage, la pré-finale, la finale où la faute a été commise et constatée.

Déclassement : **si déclassement en manche, classé dernier + 3 points.**

si déclassement en Pré-finale ou finale, classé dernier des partants.

Le déclassement de l'épreuve est possible en fonction de la gravité des faits.

ARTICLE 23. DEMANDE DE SANCTIONS

Si le comportement d'un licencié le justifie, le Directeur de Course ou le Collège des Commissaires Sportifs peut demander à la FFSA l'application de l'une des sanctions prévues par le règlement de discipline.

Rappel non limitatif des sanctions sportives, auxquelles peuvent s'ajouter des sanctions disciplinaires :

- Comportement dangereux en compétition ou aux essais, conduite non sportive : **déclassement**
- Refus de se soumettre aux vérifications techniques : **exclusion de la manifestation.**
- Pilote reconnu en infraction technique lors des chronos et des manches : **déclassement.**
- Pilote reconnu en infraction lors du contrôle final : **exclusion de la manifestation.**
- Traitement des pneumatiques : **suspension de licence ferme et radiation à vie en cas de récidive.**
- Voies de fait, invectives, injures, menaces envers un pilote, un accompagnateur ou un spectateur, un dirigeant ou un officiel : **exclusion de la manifestation.**

- Coups envers un pilote, un accompagnateur, un dirigeant ou un officiel : **exclusion de la manifestation.**
- Licencié en état d'ivresse, ou faisant du scandale dûment constaté : **exclusion de la manifestation.**
- Falsification de document ou fausse déclaration : **exclusion de la manifestation.**

Le signataire de l'engagement sera responsable des agissements et des omissions de son pilote, de son mécanicien ou de ses passagers : en outre, chacun de ces derniers sera également responsable de toute infraction au présent Code ou au règlement national de l'ASN intéressée.

23.1. AMENDE

Conformément à l'article 157 du Code Sportif International, le montant des amendes infligées sera versé à la FFSA.

Le montant de l'amende ne pourra pas dépasser le montant prévu par le Code Sportif International. L'amende est payable dans les 48 heures qui suivront la signification. Tout retard dans le versement de l'amende pourra entraîner une suspension de licence jusqu'au paiement de celle-ci. Toutefois, les amendes jusqu'à 150 € devront être payées immédiatement.

ARTICLE 24. CONTROLES MEDICAUX

- 24.1.** Au cours d'une épreuve et à la demande des autorités sportives, tout pilote peut subir sur place un examen médical motivé par son comportement ou son état de santé. Les autorités sportives prennent en conséquence les décisions qui s'imposent après avis du médecin présent sur le terrain.

Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un contrôle d'alcoolémie ou de contrôle antidopage. Ces contrôles pourront être effectués à tout moment au cours des entraînements ou des manifestations sportives même de manière inopinée à la demande du Directeur de Course ou des agents de l'inspection de la Jeunesse et des Sports.

Les contrôles seront effectués par des médecins agréés conformément aux dispositions légales.

- 24.2.** Au cours d'une épreuve 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 du 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 ou à officier, 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 ou le Collège des Commissaires sportifs, le Directeur de Course (ou le directeur d'épreuve) prendra toute mesure utile.

ARTICLE 25. DRAPEAUX

Tout pilote doit obéir strictement aux drapeaux qui lui sont présentés durant la course et dont la signification est la suivante :

DRAPEAUX UTILISES PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT :

drapeau tricolore national : signal de départ de la course ou des essais chronos.

drapeau vert à chevron jaune : faux départ.

drapeau bleu : présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Sa signification est la suivante :

immobile : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes.

agité : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.

Précision importante : un groupe de pilotes sur le point d'être doublé doit laisser passer le ou les premiers **sans se doubler entre eux** sous peine de sanction. A la demande du Directeur de Course, et en fonction de la configuration de la piste, un deuxième drapeau bleu pourra être tenu par son Adjoint, ou tout autre Officiel habilité à cet effet.

Drapeau jaune à bande rouge : changement d'adhérence par exemple présence d'huile, flaque d'eau, aquaplanage suite à une averse, passage d'un revêtement sec à un revêtement glissant ; dans ce dernier cas, la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant au moins **2** tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. Si retour de la piste à l'état normal, présentation du drapeau vert.

Drapeau à croix rouge et blanc : signale l'intervention des services de secours, ralentissement immédiat, pendant toute la durée de la présentation de ce drapeau la course est neutralisée sur la partie de circuit balisée par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion.

Drapeau blanc : présence d'un kart au ralenti sur la piste.

L'utilisation des quatre drapeaux qui suivent, doit être accompagnée du numéro du kart concerné :

- **Drapeau noir à disque orange** : arrêt pour défectuosité technique **ou vestimentaire**, le pilote peut repartir après réparation et mise en conformité.

- **Drapeau à triangle noir et blanc** : avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse.

- **Drapeau noir** : mise hors course. Le pilote doit rejoindre immédiatement le parc d'assistance (parc fermé) ou le parc coureurs et se présenter au Directeur de Course sans que ce drapeau soit nécessairement précédé d'un avertissement.

- **Drapeau bleu avec double diagonale rouge** : arrêt pour un pilote avant qu'il soit doublé. Ce drapeau doit être utilisé dans les, pré-finale et finale.

Drapeau rouge : signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le Directeur de Course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des Commissaires de piste agite leurs drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.

Drapeau à damiers noirs et blancs : fin de course, des chronos, des essais, de l'entraînement.

DRAPEAUX UTILISES PAR LES COMMISSAIRES DE PISTE ET LA DIRECTION DE COURSE :

- **Drapeau jaune immobile** : danger, ralentir, défense de doubler, début de zone neutralisée.

- **Drapeau jaune agité** : danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.

- **Drapeau vert** : fin de zone neutralisée ; ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation.

ARTICLE 26. COHABITATION DES CATEGORIES

Dans le cadre d'un entraînement, la cohabitation doit se faire comme suit :

- Minikart (entre eux),
- Minime – Cadet,
- Autres catégories et Coupes de marque FFSA (il est recommandé de séparer les karts à boîte de vitesse des autres karts).

Les Minikarts sont autorisés à rouler avec les catégories Minime et Cadet dans le cadre de l'entraînement et sous certaines conditions. Ils évolueront sous la responsabilité d'un gestionnaire de piste et d'une personne chargée de l'assistance et de la surveillance en bord de piste. Un briefing systématique sera obligatoire avant chaque session et seuls 20 karts seront autorisés à rouler ensemble, les trois catégories confondues. Les Minikarts devront apposer un « A » majuscule en rouge sur fond blanc, sur leur plaque à numéro arrière.

Dans le cadre d'une « amicale » uniquement hors championnat, Coupe ou Trophée, la cohabitation doit se faire comme suit :

Catégories fédérales :

- Minikart,
- Minime – Cadet,
- Nationale – Formule FFSA,
- N 100 – ICA – FA,
- N 125 – ICC – FC,
- Catégorie Open (Voir règlement technique)

FABRICANT DE PADDOCKS

CONÇU POUR RÉSISTER À L'ÉPREUVE DU VENT ET DU TEMPS

COLORIS AU CHOIX
EXISTE AUSSI
EN IGNIFUGÉ M2



Pieds sur platines
et arrimage complet
tubes 40 mm de $\varnothing$
acier ou alu
Rideaux coulissants
sur les 4 faces
avec fourreaux en bas
pour tubes de fixation.

FRANCO DE PORT (France métropolitaine uniquement)
PADDOCKS BOUCHAUD

ZA la Nave 23 - Creysse - 24100 BERGERAC

Tél. 05 53 22 22 55 - Fax 05 53 22 22 59

HTTP://www.bouchaud-baches.com - E-mail : bouchaud@bouchaud-baches.com

Ouvert du lundi au vendredi

RACING

services

IMPORTATEUR

SWISS HUTLESS

SGM MOTOR

SERVICES COMPETITIONS

STRUCTURE COURSE NATIONALE & INTERNATIONALE

RACING services

2, RUE DES FRÈRES LUMIÈRE - 14120 MONDEVILLE
Tél. : +33(0) 2 31 72 78 00 - Fax : +33(0) 2 31 72 78 18
mragues@ragues.fr - Contact : Pascal Lejemble

A photograph of a red racing car, likely a Formula 1 or similar open-wheel car, with a driver wearing a red suit and helmet. The car is shown in motion on a racetrack, with a yellow and red background.

Catégorie Coupes de Marque : application du règlement de la Coupe de marque **déposée à la FFSA exclusivement** et en aucun cas des règlements particuliers **adaptés**.

A partir de 6 pilotes en catégorie fédérale et de 10 pilotes en Coupe de Marque, l'organisateur a obligation de faire rouler la catégorie fédérale ou la Coupe de marque indépendamment de la catégorie OPEN. Un pilote qui roule dans une catégorie inscrite dans une amicale ne peut rouler au cours d'une même épreuve également dans la catégorie OPEN.

Dans le cadre d'une épreuve de Championnat, Coupe ou Trophée, ou toute autre appellation, les catégories fédérales ne pourront pas être mélangées avec une ou des Coupes de Marque, sauf dans le cadre d'épreuves d'endurance d'au moins 6 heures.

ARTICLE 27. BRUIT

27.1. CONTROLE DES DECIBELS

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

Pour toutes les catégories, la limite du bruit en vigueur est 105 dB/A au maximum, y compris toute tolérance et influence de l'environnement, mesurée avec le moteur à un régime de 10.000 t/min (plus ou moins 500 t/min), le kart posé sur un support réalisé selon les directives CIK-FIA.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment de l'épreuve. Toute infraction constatée lors d'un contrôle sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

27.2. PRESCRIPTIONS POUR LA MESURE DES DECIBELS

Appareil de mesures : seuls les sonomètres ou les systèmes équivalents correspondant aux recommandations n°651, classes 1 et 2 de la Commission Electronique Internationale (CEI) peuvent être utilisés.

Echelle de mesure : la mesure sera faite avec le réglage sur la courbe A et le temps de réponse rapide «FAST».

Etalonnage : le sonomètre est à étalonner selon les indications du fabricant avant chaque série de mesures.

Facteurs de perturbation : environnement : il en est tenu compte dans la méthode et dans l'ordre des mesures. Autres perturbations : les bruits ne provenant pas du véhicule qui est mesuré, doivent avoir au moins 10 dB/A de moins que le bruit du véhicule (par exemple : influence de véhicules se trouvant sur la piste).

Directives : le dispositif de mesure de bruit sera placé en position statique, comme pour les mesures FIA, un mètre derrière le kart, avec un angle de 45° par rapport à son échappement et à une hauteur de +/- 5 cm par rapport au sol.

Lieu des mesures : dans le parc fermé «arrivée» selon directive CIK-FIA et FFSA.

Résultat des mesures : les résultats obtenus lors des mesures sont à communiquer aux Commissaires Sportifs.

ARTICLE 28. PLACES DE DEPART

Selon la capacité de la piste, déterminée par le Règlement National des Circuits, une épreuve se déroulera en manches qualificatives, Pré-finale et Finale.

Dans une rencontre de vitesse, les places sur la ligne de départ sont déterminées de la façon suivante :

Par tirage au sort ou dans l'ordre des engagements :

1^{ère} manche qualificative dans l'ordre du tirage au sort ou des engagements ;

2^{ème} manche qualificative dans l'ordre inverse ;

Pré-finale selon le classement établi à l'issue des deux premières manches qualificatives. La pré-finale peut être facultative ;

Finale en fonction de l'ordre d'arrivée de la pré-finale ou selon le classement établi à l'issue des manches qualificatives.

Par essais chronométrés :

Manches qualificatives suivant le classement établi par les essais chronométrés ;

Pré-finale selon le classement établi à l'issue des manches qualificatives ;

Finale : en fonction de l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

Pour mémoire :

Course de vitesse : 3 karts par tranche de 100 mètres avec un maximum de 34 pilotes.

Course d'endurance : 4 karts par tranche de 100 mètres avec un maximum de 40 pilotes.

28.1. EX-AEQUO

En cas d'ex aequo à l'issue des manches qualificatives, le résultat des essais chronométrés ou le résultat de la dernière manche qualificative sera prépondérant pour départager les pilotes.

28.2. COHABITATION DES CATEGORIES

S'il est fait des essais chronométrés, la grille sera établie suivant le résultat de ces essais chronométrés, sans distinction de catégories avec un classement séparé.

ARTICLE 29. MANCHES QUALIFICATIVES

Si la piste ne permet pas de faire courir ensemble tous les pilotes d'une même catégorie, l'épreuve se déroulera en manches qualificatives entre les séries A-B-C-D, etc.

Chacune des séries ci-dessus mentionnées devra courir avec les autres séries, c'est à dire :

3 séries : A contre B A contre C B contre C

4 séries : A contre B C contre D A contre D

B contre C A contre C B contre D

Le pilote ayant obtenu le meilleur temps aux essais chronométrés, partira dans la série A, le 2^{ème} dans la série B, le 3^{ème} dans la série C, le 4^{ème} dans la série D, puis le 5^{ème} dans la série A, le 6^{ème} dans la série B, etc.

Les places de départ des séries sont celles du classement des essais chronométrés.

En cas d'ex-aequo avant la pré-finale, ils seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Pour les manches qualificatives, le vainqueur se verra attribuer 0 point, le deuxième 2 points, le troisième 3 points, et ainsi de suite.

Les pilotes les mieux classés à l'issue des manches qualificatives seront qualifiés pour la pré-finale, dans la limite de la capacité de la piste.

Pré-finale : les places de départ seront attribuées en fonction du classement établi à l'issue des manches qualificatives.

Finale : les places de départ seront attribuées selon l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

Non finalistes : il est possible d'organiser une course pour les pilotes non finalistes, étant précisé que le vainqueur sera classé après le dernier des finalistes (par exemple 20 finalistes : le vainqueur de cette course sera 21^{ème}, etc).

Les places de départ de cette course seront déterminées par le classement établi à l'issue des manches qualificatives.

29.1. MANCHES QUALIFICATIVES PARTICIPATION

Un pilote ne pourra prétendre participer aux phases finales (pré-finale et finale) que s'il a effectivement participé aux manches de qualification, cette non participation ne pouvant être due qu'à un événement indépendant de la volonté du pilote et constaté par un officiel de l'épreuve. Dans ce cas, le pilote pourra être refusé au départ de la pré-finale et de la finale sur décision du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 30. DEROULEMENT DES ESSAIS CHRONOMETRES

Seules les séances d'essais par séance de temps sont applicables.

Dispositions générales : le meilleur tour est pris en considération. Les éventuels ex-aequo seront départagés par leur second meilleur temps.

A l'issue des essais chronométrés, tous les pilotes seront pesés.

Le pilote qui tombe en panne sur la piste, ne peut pas se faire aider.

Le pilote qui rentre au parc d'assistance (parc fermé) pour quelque raison que ce soit, ne pourra plus repartir.

Le pilote qui est victime d'une panne, doit rester à côté de son kart après l'avoir mis en sécurité et attendre la fin de la séance d'essai.

Le résultat des essais chronométrés doit être affiché dans les délais les plus brefs et, dans tous les cas, avant le départ de la première course.

Dans des conditions atmosphériques changeantes, les séries chrono deviendraient des séries qualificatives. Cette décision serait prise par le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course.

30.1. ESSAIS PAR SEANCE DE TEMPS LIMITE

Les essais chronométrés peuvent être réalisés pendant une ou deux séances limitées dans le temps avec un système de pointage et de chronométrage automatique.

Dans tous les cas, le temps sera de **10 mn maximum** par série. Tous les tours complets sont chronométrés. Dans le cas où la capacité de la piste ne permet pas de faire courir ensemble tous les pilotes engagés, il sera établi plusieurs séries.

Le Directeur de Course fixera le nombre de pilotes admis par séries d'essais, l'ordre de départ et la composition des séries, ainsi que la durée des séances.

En aucun cas, un pilote ne pourra participer à une série autre que la sienne, y compris en cas d'incident ou de panne mécanique, sous peine d'exclusion de la manifestation.

Le pilote ne se verra créditer d'aucun temps s'il ne peut participer à la série chronométrée qui lui est dévolue. Pendant les séances d'essais, chaque pilote aura la possibilité de s'arrêter pour effectuer différents réglages ou réparations.

Le pilote devra s'arrêter sur une aire de réparation prévue à cet effet où l'attendra son mécanicien.

ARTICLE 31. DEPART

a) Dispositions générales

La fermeture de la pré-grille aura lieu dans tous les cas cinq minutes avant l'heure prévue pour le départ (signal sonore 5 mn avant la fermeture de la pré-grille).

Les seules interventions mécaniques possibles en pré-grille sont le changement de bougie et la pression des pneumatiques.

Pour les catégories à démarreur et embrayage, une pré-grille **sera disposée** en épi, le responsable de la pré-grille devra s'assurer que tous les pilotes ont effectivement mis en route leur moteur avant de laisser partir la 1^{ère} ligne.

Sur la pré-grille est déterminée la position exacte que chacun des concurrents doit occuper au moment du départ des différentes épreuves (séries, manches, finales, etc) auxquelles il participe, place qu'il doit donc conserver pendant toute la durée de la procédure de départ.

Cependant, la corde étant définie lors de l'homologation de la piste (premier virage à droite, corde à droite ; premier virage à gauche, corde à gauche), le bénéficiaire de la pôle position peut choisir sa place de départ, sans pour cela amener un changement dans les lignes suivantes.

La ligne de départ doit être précédée, 25 mètres avant, d'une autre ligne transversale peinte qui détermine le repère de l'accélération franche.

Il est interdit aux pilotes de la 1^{ère} ligne d'accélérer avant cette ligne repère. Les deux pilotes de la 1^{ère} ligne doivent franchir cette ligne simultanément.

Deux Commissaires Sportifs, agissant en qualité de Juges de Fait, peuvent être placés de chaque côté de cette ligne à fin de contrôle.

b) Types de départ

Les départs sont donnés de la façon suivante :

Départ arrêté : réserve aux karts à boîte de vitesses : sur deux lignes ou deux par deux décalés, tous les karts seront sur deux files à l'arrêt, moteur en marche. Le départ sera donné sans obstacles d'aucune sorte (cônes, balises, etc...) au milieu de la piste. Toute simulation de départ durant le tour de formation est interdite. **L'espace latéral entre 2 karts ne doit pas dépasser 1 mètre.**

125 : Procédure de départ

Le pilote qui aura calé pendant la procédure de départ devra se placer en dernière position sur la grille de départ. Sa position initiale sur la grille devra être laissée libre.

Départ roulant : karts sans boîte de vitesse : sur deux lignes à vitesse réduite, les karts doivent se présenter face à la ligne de départ à allure réduite et constante jusqu'à la ligne d'accélération franche des 25 mètres. Le départ sera toujours donné avec, dans le centre de la piste, une rangée de cônes plastiques souples **d'une hauteur d'environ 50 cm** permettant de canaliser les deux files de pilotes. Ces cônes seront situés entre la ligne des 25 mètres et la ligne de départ. Il est interdit de dépasser, de se décaler ou de changer de file avant la ligne de départ.

Cette procédure peut être utilisée pour les catégories à embrayage.

Départ lancé : cette procédure est utilisée exclusivement pour les essais chronométrés, le kart étant à pleine vitesse lorsqu'il franchit la ligne de départ.

Départ lancé pour les Super Kart 250 : Les karts seront précédés d'une voiture pilote (roulant à une vitesse d'environ 80 km/h) et suivis d'une voiture d'intervention. A la fin du tour de formation (ou, le cas échéant, à la fin du dernier tour de formation), la voiture Pilote se retirera avant la ligne de départ et à ce moment là, le kart ayant obtenu la pôle position devra rouler à la même vitesse et les autres karts devront maintenir leur position jusqu'à ce que le départ soit signalé par le feu vert.



**100 cc - ICA - CHAMPION DE FRANCE
ELITE - CHAMPION FRANCE 2005**

*Champion de France endurance
et vainqueur des 24 heures du Mans*

**L'ARME ABSOLUE POUR SA FIABILITÉ
ET SA PERFORMANCE**

**125 cc BOITE VITESSE
NATIONAL 125 - 125 ICC - CHAMPION FRANCE 2005**

*Vainqueur Coupe du Monde 125 Super ICC 2005
Champion de France ICC 2005*

**TOUJOURS LE PLUS PERFORMANT
ET LE PLUS FIABLE**

MGT DISTRIBUTION
4 avenue Gabriel Péri - 78360 MONTESSON
Tél. : 00 33 (0)1 30 53 65 60 - Fax : 00 33 (0)1 30 53 65 61

Birel, TM, Free-lino. Service Course, entretien & vente de pièces. Expédition journalière - C.B.

mgt-distribution.net

A la fin du tour de formation, si les conditions l'exigent, le Directeur de Course ordonnera à la voiture Pilote d'effectuer un ou plusieurs tours de formation supplémentaires. Si un tel tour de formation supplémentaire est effectué, **le départ de la course sera considéré comme ayant été donné à la fin du 1^{er} tour de formation.**

c) Tours de formation

Les tours de formation ont pour but de permettre la montée en température des différents éléments mécaniques et de pouvoir donner le départ des karts dans l'ordre qui leur a été attribué sur la pré-grille. Un pilote qui n'est pas à sa place, au sein du peloton, peut tenter de rejoindre la position qui lui a été assignée à condition de le faire prudemment. Les autres pilotes doivent lui céder le passage.

Cependant un pilote retardataire ou qui s'est arrêté, se trouvant derrière le peloton, ne peut pas tenter de rejoindre sa place.

- **pilote arrêté** : si un pilote s'arrête pour une raison quelconque pendant le tour de formation ou prend le départ pendant que le tour de formation s'effectue, il ne pourra pas essayer de repartir avant qu'il n'ait été dépassé par l'ensemble du peloton. Il ne pourra que se placer à l'arrière de la formation et ne devra pas tenter de rejoindre sa position de pré-grille ou de grille. **Au cas où il tenterait de se frayer un passage à travers le peloton ou de démarrer devant celui-ci, il se verra présenter le drapeau noir et sera mis hors course.**
- **pilote(s) retardataire(s) se trouvant derrière le peloton** : si un ou des pilotes retardataires se trouvent derrière le peloton sans s'être arrêtés, ils doivent rester à l'arrière du peloton et ne doivent pas tenter de rejoindre leur position de pré-grille ou de grille.

Toute infraction entraînera la même pénalisation que celle prévue ci-dessus : présentation du drapeau noir et mise hors course.

31.1. PROCEDURE DE DEPART

Dès que le Starter **ou le Directeur de Course** indique, au moyen du drapeau vert, que les karts peuvent s'élancer, les pilotes sont aux ordres du Starter **ou du Directeur de Course** et ne peuvent plus recevoir d'assistance extérieure pour des réparations ou autre réglage de leur matériel.

Dès la présentation de ce drapeau, les conditions de la course entrent en vigueur et quel que soit l'endroit où se trouve un kart sur la piste, il est interdit de lui fournir une assistance quelconque sauf s'il s'agit de le dégager de la piste ou de le garer à un endroit sûr.

Cependant, le pilote qui est victime d'une panne à moins de 100 mètres après être sorti de la pré-grille (repère sur la piste) aura la possibilité de rapatrier son matériel avec l'aide de son mécanicien, et ce, sans jamais gêner les concurrents en piste (chariot interdit).

Les karts effectueront environ un tour de formation avant que le départ ne soit donné.

Pendant les tours de formation, sous peine de sanctions, les pilotes ont l'obligation de :

- circuler sur deux files sans zigzaguer,
- ne pas emprunter d'autres parcours que celui utilisé par la piste pour la course,
- garder la position déterminée sur la pré-grille,
- ne pas commettre de faux départ ou anticiper le départ.

Précision : La vitesse du tour de formation sera réglée par le détenteur de la pole position. Aucun concurrent ne pourra le dépasser pendant le tour de formation.

- **faux départ** : tout faux départ sera signalé par le feu orange clignotant. L'utilisation des drapeaux pourra remplacer l'absence de feux. En cas de faux départ, le Directeur de Course ou le Starter agissant en qualité de Juge de Fait, peut, s'il l'estime nécessaire, arrêter la procédure de départ. Toute anticipation ou décalage dans sa ligne, toute tentative pour anticiper le départ ou le retarder seront passibles d'une pénalité de **5 points ou 5 places** notifiés au moyen d'un panneau indiquant le numéro du ou des fautifs par le Directeur de Course ou par son adjoint agissant en qualité de Juge de Fait.

En cas de récidive, **le pilote sera mis hors course.**

31.2. DEPART

Le départ est à la seule appréciation du Directeur de Course ou du Starter qui agit sur ce point en qualité de Juge de Fait, sans qu'il soit dans l'obligation d'attendre un pilote attardé pour donner le départ. Il donne le départ dès qu'il est satisfait de la formation et s'il n'y a pas eu d'accélération franche avant la ligne d'accélération.

Le signal de départ est donné à l'aide du drapeau national ou de feux de départ.

Le Directeur de Course ou le Starter doit se situer au bord de la piste et être visible de tout le peloton **(de préférence en surélévation).**

La course ne commence qu'au lever du drapeau tricolore ou lorsque les feux rouges s'éteignent. Sera considéré comme non partant, tout pilote n'ayant pas passé la ligne de départ au signal du Directeur de Course (signal de départ).

31.3. COURSE DECLAREE «PAR TEMPS DE PLUIE» PAR LA DIRECTION DE COURSE

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et trop dangereux pour les autres concurrents.

31.4. DISTANCES DE COURSE

Les distances de course sont fixées par l'organisateur dans le respect des catégories. Cependant, pour les épreuves se déroulant sur plusieurs journées (championnat régional par exemple), les concurrents marquant un même nombre de points en pré-finale et finale, les distances seront identiques.

Pour les épreuves se déroulant sur un seul meeting, le classement est établi en fonction de la finale. De ce fait, la distance en pré-finale sera moins importante que la distance en finale.

ARTICLE 32. MINIMES - CADETS - MINIKART

Les MiniKart doivent rouler seuls et ne peuvent être mélangés à aucune autre catégorie (*sauf si respect de l'article 26*).

Il est interdit de laisser s'entraîner les minimes-cadets avec les autres catégories.

Les minimes-cadets peuvent courir ensemble ou séparément mais en aucun cas avec d'autres catégories.

S'ils courent ensemble, un classement séparé doit être établi.

Lorsque les minimes et les cadets roulent ensemble :

- s'il est fait des essais chronométrés, la grille sera établie suivant le résultat de ces essais chronométrés, sans distinction de catégories.
- si l'on procède par tirage au sort, le groupe cadet sera positionné 50 mètres devant le groupe minime.

ARTICLE 33. COURSE SUR PISTE OCCASIONNELLE OU EN SALLE

Lors des épreuves sur piste occasionnelle ou lors des courses en salle, il est autorisé d'aider les pilotes pendant la course pour dégager le circuit par mesure de sécurité.

Faute de pouvoir redémarrer, les karts devront impérativement être dégagés.

Dans l'un ou l'autre des cas de figure ci-dessus exposés, une aide extérieure pour résoudre un problème mécanique sera admise uniquement pendant les tours de formation.

ARTICLE 34. FIN DE COURSE

Pour tout pilote, quel que soit le nombre de tours qu'il aura effectué, la course se termine à la présentation du drapeau à damiers.

Que le pointage soit fait en automatique ou en manuel, les seuls juges sont les juges de fait (Directeur de Course, Directeur de Course adjoint, Starter, Commissaires Sportifs).

Dès que le drapeau à damiers a été présenté à un pilote, il doit se rendre au parc d'assistance (parc fermé) en empruntant que le parcours autorisé à vitesse réduite.

Le parcours situé entre la ligne d'arrivée et l'entrée du contrôle technique est placé sous le régime du parc d'assistance (parc fermé). Seul ce parcours est autorisé.

Le Directeur de Course signalera le dernier tour à l'aide d'un panneau.

- 34.1.** Un pilote ne pourra quitter l'enceinte du circuit qu'après avoir signalé son abandon *par écrit au Collège des Commissaires Sportifs*.

ARTICLE 35. ARRÊT DE COURSE

S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause d'un accident pour des raisons de sécurité ou pour toute autre raison, un drapeau rouge immobile sera déployé par le Directeur de Course et simultanément, le drapeau jaune sera déployé à tous les postes de signalisation, indiquant que la course a été arrêtée.

Tous les pilotes cesseront de courir immédiatement, réduiront leur vitesse et devront s'arrêter à l'endroit indiqué lors du briefing.

Suite à l'arrêt de la course :

- a) si 60 % (75% pour la catégorie Superkart 250) en ont été effectués, la course sera déclarée accomplie et le résultat en sera donné par ordre final à la fin du tour précédant l'arrêt.

b) si moins de 60 % (75% pour la catégorie Superkart 250) en ont été effectués, la course sera courue à nouveau en entier et le premier départ sera déclaré nul et non avenu.

- pour les manches qualificatives, seuls les pilotes précédemment présents sur la pré-grille avant l'arrêt de la course, seront autorisés à prendre le nouveau départ. La grille de départ sera la même que pour la course initiale.
- pour la pré-finale et Finale, seuls les pilotes ayant franchi la ligne d'arrivée pendant le tour précédant l'arrêt pourront prendre le nouveau départ. Les places de grille seront déterminées par l'ordre d'arrivée à la fin du tour précédant celui au cours duquel la course a été arrêtée.

Le nouveau départ sera donné 30 minutes après l'arrêt de la course, ce délai pouvant être réduit avec l'accord de tous les pilotes présents sur la pré-grille.

L'accès à la pré-grille de départ sera fermé cinq minutes avant ce moment.

Ce n'est qu'en cas de force majeure que les Commissaires Sportifs autoriseront une extension de cette période précédant le nouveau départ, mais le délai de fermeture de la pré-grille ne sera prolongé en aucune circonstance.

Suite à la présentation du drapeau rouge, la zone d'arrêt des karts est considérée comme zone neutralisée. A ce titre, **aucune intervention sur le kart n'est autorisée**. Elle ne sera possible qu'après décision de la Direction de Course.

ARTICLE 36. PARC D'ASSISTANCE (PARC FERME) - CONTROLE TECHNIQUE

L'accès au Parc d'assistance (parc fermé) n'est autorisé qu'aux seuls officiels, pilote et son mécanicien, sauf Règlement Particulier de l'épreuve.

Toute mise en marche de moteur est interdite dans le parc d'assistance (parc fermé) (arrivée ou départ), sur la pré-grille et avant la présentation du panneau moteur, sauf à la demande des Commissaires Techniques.

Sauf accord des Commissaires Techniques, il est interdit de faire des réparations dans le parc d'assistance (parc fermé).

Les Commissaires Techniques peuvent vérifier la conformité d'un matériel ou d'un équipement à tout moment d'une épreuve et sont seuls juges de l'étendue des vérifications qu'ils désirent entreprendre.

Ils pourront, s'ils le désirent, contrôler les pilotes de leur choix ainsi que leur matériel et leur équipement et exiger le démontage de tout organe mécanique ou accessoires dès lors que ces contrôles ou démontage ne nécessiteront pas le déplombage du moteur.

Les pilotes ont l'obligation de passer au contrôle technique.

Les pilotes ne peuvent apporter aucune altération à leur matériel ou à leur équipement, ni faire aucun réglage. **Toute intervention est interdite.**

Les trois premiers pilotes seront systématiquement contrôlés, poids, matériel, équipement.

Au fur et à mesure de leurs arrivées des séances chronométrées, les cinq (5) meilleurs temps pourront être gardés en parc d'assistance (parc fermé) jusqu'à la fin du délai de réclamation (Art 42).

De même, après les finales, tous les karts doivent être placés dans le parc d'assistance (parc fermé) jusqu'à l'expiration du temps pendant lequel une réclamation peut être présentée.

Ce processus peut être mis en place à l'initiative des commissaires techniques et sportifs à l'issue de toutes les courses (séries, manches, etc).

Des contrôles supplémentaires peuvent être effectués sur demande des Commissaires Sportifs.

Dans ce cadre, sur proposition écrite du commissaire technique responsable de l'épreuve et en accord avec le Collège des Commissaires Sportifs, il sera possible de changer avant le départ tout ou partie de l'allumage homologué installé sur le moteur avec celui fourni par la FFSA (même modèle homologué que celui monté).

Cette intervention ne devra pas retarder le départ de la course (sauf cas exceptionnel).

Pour l'opération citée ci-dessus, trois aménagements au règlement seront prévus :

1°/ autorisation de mettre en marche le moteur dans le parc d'assistance départ.

2°/ autorisation de se rendre en pré grille au-delà du délai d'accès de celle-ci.

3°/ autorisation de la présence d'un mécanicien supplémentaire.

ARTICLE 37. INFRACTION TECHNIQUE

Le pilote est responsable de la conformité de son matériel.

Tout pilote qui aura été reconnu en infraction technique caractérisée, sera déclassé des essais chronométrés, de la manche, de la pré-finale, de la finale ou exclu de la manifestation dans laquelle ces faits auront été constatés et pourra être passible d'une décision disciplinaire (Article 23).

birel

CHASSIS 100 - 125

UNE TECHNOLOGIE DE POINTE ET UNE SIMPLICITÉ DE FONCTIONNEMENT

**CHASSIS PRÉSENT ET PERFORMANT
DANS TOUTES LES CATÉGORIES**

**CHAMPION DE FRANCE NATIONAL, 125 :
VICE CHAMPION DE FRANCE
MINIME/CADET :
CHASSIS KART'ONE**

**VAINQUEUR DES 24 HEURES DU MANS
2005**

CHAMPION D'EUROPE 125 EN 2005

CHAMPION DE FRANCE 125 EN 2005

VAINQUEUR COUPE DU MONDE DE 125 EN 2005

IMPORTATEUR

MGT DISTRIBUTION

**4 avenue Gabriel Péri - 78360 MONTESSON
Tél. : 00 33 (0)1 30 53 65 60 - Fax : 00 33 (0)1 30 53 65 61**

Birel, TM, Free-line. Service Course, entretien & vente de pièces. Expédition journalière - C.B.

mgt-distribution.net

En cas de non-conformité constatée par un Commissaire Technique ou de réclamation portant sur la validité d'un matériel, il est établi en présence du pilote et de son mécanicien, exclusivement, un constat de non-conformité.

Le matériel sera conservé par les Commissaires Techniques.

Le constat sera transmis à la Direction de Course ou directement au Collège des Commissaires Sportifs pour décision.

A l'issue du délai d'appel et en l'absence d'appel, le matériel sera restitué au pilote.

En cas d'appel de la décision prise par le Collège des Commissaires Sportifs dans les délais et formes réglementaires, si la contestation porte sur la validité du matériel, celui-ci sera plombé devant le concurrent ou représentant légal.

Le matériel litigieux sera saisi et mis sous séquestre par les Officiels, pour expertise devant le Tribunal d'Appel Sportif par un Commissaire Technique désigné par la FFSA et n'ayant pas officié le jour de l'épreuve.

Les Commissaires Techniques désignés par la FFSA sont seuls compétents pour procéder à l'examen des moteurs et du matériel saisis à l'exclusion de toute procédure judiciaire.

Le Tribunal d'Appel Sportif statuera sans recours.

En cas de saisie de matériel, il ne pourra pas être réclamé à la FFSA, pour aucun motif que ce soit, le remboursement de frais ou de dommages intérêts, ni même une quelconque indemnisation.

ARTICLE 38. CHASSIS ENDOMMAGES

Tout châssis, victime d'un accrochage important ou d'une sortie de piste ayant entraîné une détérioration d'éléments de sécurité, devra être présenté aux Commissaires Techniques qui détermineront les réparations ou changements de pièces.

Après réparation, le châssis devra être à nouveau présenté aux Commissaires Techniques qui décideront si celui-ci est apte à reprendre la piste.

Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs peut(vent) demander que tout kart impliqué dans un accident soit contrôlé.

ARTICLE 39. CLASSEMENT

Sera déclaré vainqueur le pilote ayant passé la ligne d'arrivée en 1^{ère} position, sous réserve d'éventuel rapport sportif ou technique.

Tous les pilotes qui prennent le départ, seront classés selon leur ordre de passage après le baisser du drapeau à damiers et le nombre de tours effectués.

Le ou les pilotes qui tombent en panne pendant les tours de formation et qui ne peuvent prendre le départ de la course, devront être classés derniers sans points de pénalités et considérés comme non partants.

Tout pilote absent sur la grille de départ sera crédité d'un nombre de points égal au nombre de partants + 2.

Le classement sera obtenu par l'ordre d'arrivée de la Finale.

39.1. PUBLICATION DU CLASSEMENT

La publication officielle du classement devra précéder d'au moins une demi-heure la distribution des prix. En cas d'appel, il ne sera publié qu'un classement provisoire et les prix seront retenus jusqu'à la proclamation du classement définitif.

Toutefois, dans le cas où l'appel n'affecterait qu'une partie du classement, l'autre partie pourra être publiée à titre définitif et les prix correspondant pourront être distribués.

ARTICLE 40. RECLAMATIONS

Le droit de réclamation n'appartient qu'au concurrent.

Seul le concurrent ou son mandataire porteur d'un pouvoir écrit pourra déposer réclamation.

Un concurrent souhaitant adresser une réclamation à l'encontre de plus d'un concurrent doit présenter autant de réclamations qu'il y a de concurrents impliqués dans l'action concernée.

Elles devront être faites par écrit et remises au Directeur de Course ou au Président du Collège des Commissaires Sportifs.

Elles devront être accompagnées d'une caution de **620 €** en espèce ou en chèque français.

Cette somme ne sera remboursée que si le bien fondé de la réclamation a été reconnu.

Il ne peut y avoir de réclamations contre une décision du Collège des Commissaires Sportifs.

ARTICLE 41. DELAIS DE RECLAMATION

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de Course exclusivement dans les 30 minutes suivant :

- la fermeture du contrôle administratif si la réclamation porte sur la validité de l'engagement d'un concurrent.
- la fin de l'enregistrement du matériel si la réclamation porte sur la validité d'un moteur ou d'un châssis.

Les réclamations se rapportant à la publication des résultats d'une séance chronométrée, d'une manche qualificative, d'un repêchage, d'une pré-finale doivent être adressées au Directeur de Course dans les 10 minutes de l'affichage.

Les réclamations se rapportant à la publication du résultat final d'une épreuve doivent être adressées au Directeur de Course dans les 30 minutes suivant l'affichage.

La publication des résultats doit comporter l'heure d'affichage et la signature d'un officiel, l'heure d'affichage n'étant apposée qu'au moment même de l'affichage par un officiel. Cette mention fera foi de façon irréfragable.

ARTICLE 42. EXAMEN DES RECLAMATIONS

Toutes les réclamations sont examinées d'urgence par le Collège des Commissaires Sportifs qui devra obligatoirement motiver sa décision et en informer le réclamant. En cas d'égalité des voix, la voix du Président du Collège des Commissaires Sportifs sera prépondérante.

Dans tous les cas, le Collège des Commissaires Sportifs devra obligatoirement entendre les concurrents ou les pilotes intéressés avant de prendre une décision sur les réclamations déposées contre eux.

L'audition du plaignant et de toute personne visée par la réclamation aura lieu le plus tôt possible après le dépôt de la réclamation.

Les intéressés pourront se faire accompagner de témoins des faits (licenciés).

Les Commissaires Sportifs devront s'assurer que les intéressés ont été personnellement touchés par la convocation.

En l'absence de l'intéressé, la décision pourra être rendue par défaut.

Il est précisé que :

- si la réclamation est fondée, le réclamant est remboursé des sommes qu'il a déposées.
- si la réclamation est reconnue sans fondement, le réclamant perd sa caution.

ARTICLE 43. IRRECEVABILITE

Sont irrecevables toutes réclamations contre les constatations prises par les Juges de Faits dans l'exercice de leurs fonctions au cours d'une épreuve.

Une réclamation ou un appel émis par une personne non-licenciée est irrecevable.

Aucune réclamation ni appel ne sera admis à l'encontre des sanctions signifiées en course : présentation du drapeau noir et blanc, présentation du drapeau noir à disque orange, présentation du drapeau noir.

ARTICLE 44. APPEL

Celui des concurrents pour lequel la décision du Collège des Commissaires Sportifs est défavorable peut faire appel de cette décision auprès du Tribunal d'Appel de la FFSA.

Procédure :

1) Lorsque la décision a été notifiée dans le cadre de l'épreuve :

- Le concurrent doit déclarer par écrit dans l'heure qui suit la notification ou la publication de la décision, au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif, son intention de faire appel. Toutes les intentions d'appels régulièrement déclarées à l'intérieur du délai d'appel seront prises en considération par les Commissaires Sportifs sans aucune exception. Le concurrent doit joindre impérativement à cette déclaration d'intention d'appel une caution de **2800 €** qui sera encaissée par la FFSA et éventuellement restituée selon la décision qui sera prononcée par le Tribunal d'Appel National.
- Le concurrent doit envoyer sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception dans le délai de 2 jours francs à la FFSA.

- 2) **Lorsque la décision est notifiée, soit au concurrent en personne, mais hors le cadre de l'épreuve**, soit par lettre recommandée avec accusé de réception, le concurrent dispose d'un délai de 2 jours francs à partir de la notification ou de la réception de la lettre recommandée avec accusé de réception pour adresser sa lettre d'appel en recommandé avec accusé de réception à la FFSA, accompagnée de la caution de **2800 €**. Dans ce cas, la déclaration d'intention d'appel n'est donc plus exigible.

Lorsque le Collège des Commissaires Sportifs est informé de l'intention d'un concurrent de faire appel, il doit suspendre le classement qui peut être mis en question et la remise des prix correspondants.

La décision de sanction du Collège des Commissaires Sportifs sera immédiatement exécutoire nonobstant appel lorsque seront en cause des problèmes de sécurité ou d'irrégularité dans l'engagement d'un concurrent pour participer à l'épreuve.

Toutefois, à titre de sauvegarde, en cas d'appel du concurrent, en dehors des cas susvisés (sécurité, irrégularité dans l'engagement), la sanction sera suspendue sans que le concurrent et le pilote puissent prétendre à la remise des prix ou au podium, ni apparaître au classement officiel final de l'épreuve, à une autre place que celle qu'entraînerait l'application de la sanction, sauf à obtenir gain de cause devant les juridictions d'appel, leurs droits étant alors rétablis.

Les pénalités de passage et d'arrêt dans la voie des stands ne sont pas susceptibles d'appel.

ARTICLE 45. TRIBUNAL D'APPEL SPORTIF

Le Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA statuera en dernier ressort sur tout appel interjeté contre une sanction prononcée par un Collège de Commissaires Sportifs.

Le représentant de la FFSA est chargé de l'instruction des affaires soumises au Tribunal d'Appel Sportif. La procédure abrégée est applicable en cas d'urgence.

Les principes de fonctionnement du Tribunal d'Appel Sportif de la FFSA sont définis par le service juridique de la FFSA.

ARTICLE 46. FRAIS DE PROCEDURE

Le Tribunal d'Appel Sportif fixe le sort des frais de procédure lesquels comprendront les frais de déplacement des membres du Tribunal d'Appel Sportif et décide éventuellement de la condamnation de tel ou tel intéressé au paiement de tout ou partie des frais.

Le montant des frais sera liquidé par les services administratifs de la **FFSA** qui en assureront le recouvrement. Faute par le licencié condamné de régler le montant dans le délai de 15 jours de la 2^{ème} réclamation recommandée avec accusé de réception contenant mise en demeure, son dossier sera transmis à la Commission de Discipline.

ARTICLE 47. AMENDE DE FOL APPEL

Nonobstant la condamnation aux frais de procédure, le Tribunal d'Appel Sportif pourra condamner tout appelant dont l'appel est incontestablement dilatoire, infondé, dolosif, en tout cas reprochable, à une amende dite de «fol appel» dont le montant sera au plus égal à la caution d'appel. Le non-paiement de cette amende donnera lieu à la transmission du dossier à la Commission de Discipline.

ARTICLE 48. SOLIDARITE

En complément des dispositions de l'article 123 du CSI, les pilotes, conducteurs et concurrents sont responsables des agissements de leurs mécaniciens, accompagnateurs, en outre, chacun de ces derniers sera responsable de toute infraction aux règlements.

ARTICLE 49. DISPOSITION SUPPLETIVE

Pour tous les cas de figure non prévus par les règlements techniques et sportifs de la **FFSA**, il sera fait application des règles édictées par la CIK ou du Code Sportif International lorsqu'il y aura une similitude évidente avec un problème posé au cours d'une épreuve nationale.

ARTICLE 50. RAPPORT DE CLOTURE

Toute compétition de karting donne lieu à rédaction d'un rapport de clôture réglementaire comprenant : la liste des engagés, les classements, les incidents de course, les noms des officiels : Directeur de Course, Commissaires Sportifs et Techniques, sur l'imprimé spécial délivré par la FFSA. Il doit être adressé sous huitaine à la **FFSA**, via la Commission Régionale de Karting par l'ASK organisatrice, dûment rempli, libellé lisiblement et signé, sous peine d'une amende de 77 € imputable à l'ASK organisatrice. Toutes les rubriques doivent être complétées sous peine de se voir refuser l'approbation pour une prochaine épreuve, le tout sans préjudice de sanctions disciplinaires pour les dirigeants.

ARTICLE 51. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Il ne sera possible de déroger au présent règlement que par des règlements approuvés par la Commission Nationale du Karting de la FFSA.

TABLEAU DES RECLAMATIONS ET APPELS

LES DROITS DES CONCURRENTS	RECLAMATIONS		APPELS	
	QUALITE			
	Pilote au sens de l'art 1. du RSN ou son mandataire qualifié (pouvoir)			
	DELAIS			
	Réclamations sur les <u>engagements</u> : 30 mn suivant fermeture du contrôle administratif Réclamations <u>techniques</u> : 30 mn - suivant fin enregistrement du matériel - suivant arrivée de la finale : Réclamations sur les <u>classements</u> : - essais chrono, manche qualificative ou pré-finale : 10 mn suivant l'affichage - finale : 30 mn suivant l'affichage		Déclaration d'intention d'appel : 1 heure après affichage de la décision Intention d'appel confirmée par lettre recommandée dans les deux jours.	
	FORMES			
	PAR ECRIT		PAR ECRIT	
	CAUTION IMMEDIATE			
	620 € Chèque français inclus ou en espèces à l'ordre de l'ASK organisatrice		Appel national : 2800 € à l'ordre de la FFSA Appel international : 11000 € à l'ordre de la FFSA	
	MOTIFS			
	<u>Contre :</u> ▪ Décision notifiée par le Directeur de Course (hormis les sanctions signifiées en course). ▪ Un autre concurrent et/ou pilote majeur également inscrit à l'épreuve, pour infraction aux règlements administratifs ou techniques, internationaux, nationaux ou particuliers, tout comportement antisportif.		▪ Toute décision du Collège des Commissaires Sportifs	
	EFFET SUSPENSIF			
	Automatique pour les résultats d'une épreuve.		Cf Article 44 - Appel - du RSN	
	DESTINATAIRE			
	▪ Directeur de Course, à défaut son adjoint ▪ A défaut, Collège des Commissaires sportifs. <u>Aucune réclamation ne sera admise si elle est accompagnée, précédée ou suivie d'insultes, invectives, menaces, coups, scandale et autres voies de faits.(Art 1 RSN)</u>		- Appel national : Commissaires Sportifs - Appel international : FFSA	
LES DEVOIRS DES CONCURRENTS	▪ Etre vigilant aux affichages ▪ Respecter les délais ▪ Prévoir la somme nécessaire pour la caution		▪ Collège des Commissaires Sportifs.	
	▪ Convoquer le(s) intéressé(s) et le(s) concurrent(s). ▪ Audition du ou des intéressé(s) en présence de leur(s) concurrent(s). ▪ Statuer le plus rapidement possible. ▪ Signifier la sanction par écrit au pilote et à son concurrent. ▪ Afficher la décision.			
LES DEVOIRS DES OFFICIELS	OBLIGATIONS DES AUTRES OFFICIELS			
	▪ Attendre la fin des délais après affichage des résultats et/ou des décisions du Collège. ▪ Recevoir toute réclamation présentée dans les délais.		▪ Recevoir toute notification d'appel présentée dans les délais.	

REGLEMENT PARTICULIER TYPE

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'ASK organise le une épreuve dénommée sur le circuit de homologué en catégorie numéro..... longueur

Cette épreuve sera organisée conformément aux règlements sportif et technique FFSA et au présent règlement particulier.

ARTICLE 2. PILOTES ADMIS

La compétition est ouverte aux licencié(e)s FFSA, titulaires d'une licence de compétition en cours de validité, et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.

Le droit d'engagement est fixé à €, à régler impérativement au plus tard le auprès de l'organisateur

ARTICLE 3. CATEGORIES

Catégories admises :

a) catégories fédérales : à décrire avec précision

b) catégories Coupes de marque : à décrire avec précision

Minimum de par catégorie et Maximum de par catégorie
Maximum de pilotes engagés sur l'épreuve.

Priorité absolue sera donnée aux catégories fédérales définies par la FFSA (châssis, moteurs, pneumatiques homologués). La participation de pilotes concourant pour un challenge agréé par la FFSA sera incluse si le nombre d'engagés est égal ou supérieur à 10 participants.

ARTICLE 4. ORGANISATION

a) par tirage au sort ou dans l'ordre des engagements.

b) par essais chronométrés, système utilisé :

	SAMEDI	DIMANCHE	
Essais libres	De A	De A	
Enregistrement Matériel	De A	De A	
Briefing	De A	De A	
Essais Chrono	De A	De A	Distances de course
Manches Qualificatives	De A	De A	
Pré-finale	De A	De A	
Finale	De A	De A	

ARTICLE 6. OFFICIELS

Direction de Course	.....	Lic. n°.....
	.....	Lic. n°.....
Commissaires Sportifs	.....	Lic. n°.....
<u>(3 obligatoirement)</u>	.....	Lic. n°.....
	.....	Lic. n°.....
	.....	Lic. n°.....
Commissaires Techniques	.....	Lic. n°.....
<u>(2 obligatoirement)</u>	.....	Lic. n°.....
Responsable Commissaires de Piste	.....	Lic. n°.....
Responsable Chronométrage	.....	Lic. n°.....
Représentant Coupe de Marque	.....	Lic. n°.....
Médecin	.....	Lic. n°.....

ARTICLE 7. CLASSEMENT

Le classement sera obtenu par l'ordre d'arrivée de la finale.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS

Les réclamations se rapportant à une compétition doivent être adressées au Directeur de Course dans les délais impartis, conformément à l'article 40 du Règlement Sportif National.

ARTICLE 9. CONTROLE ANTIDOPAGE

« Un Contrôle antidopage pourra être effectué en cours ou à l'issue de l'épreuve ou au cours des essais ».

Tout changement d'information doit faire l'objet d'un courrier à la FFSA.

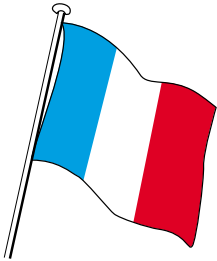
Date et Cachet de l'ASK

Date et Visa de la CRK

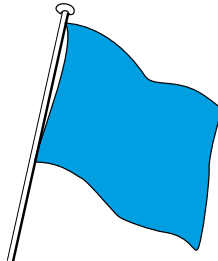
Date et Visa de la FFSA

DRAPEAUX

DRAPEAUX UTILISÉS PAR LE DIRECTEUR DE COURSE OU SON ADJOINT :



Drapeau tricolore national : signal de départ de la course ou des essais chronos.



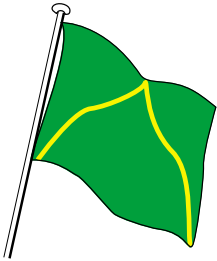
Drapeau bleu : présenté aux pilotes qui vont être doublés avec un tour de retard au minimum. Sa signification est la suivante :

- **immobile** : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes.
- **agité** : gardez votre ligne, vous allez être doublé par un ou plusieurs pilotes, cédez le passage.

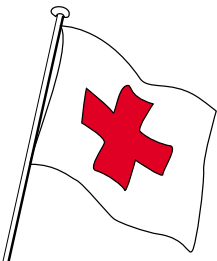
Précision importante : un groupe de pilotes sur le point d'être doublés doit laisser le ou les premiers sans se doubler entre eux sous peine de sanction. À la demande du directeur de course, en fonction de la configuration de la piste, un deuxième drapeau bleu pourra être tenu par son adjoint ou tout autre Officiel habilité à cet effet.



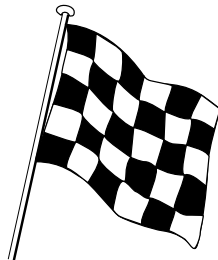
Drapeau jaune à bandes rouges : changement d'adhérence, par exemple présence d'huile, flaque d'eau, aquaplanage suite à une averse, passage d'un revêtement sec à un revêtement glissant ; dans ce dernier cas la présentation du drapeau sera accompagnée d'une main levée vers le ciel. Ce drapeau sera présenté pendant au moins 4 tours ou jusqu'au moment où le revêtement redevient normal. Si retour de la piste à l'état normal, présentation du drapeau vert.



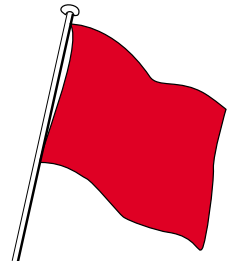
Drapeau vert à chevron jaune : faux départ.



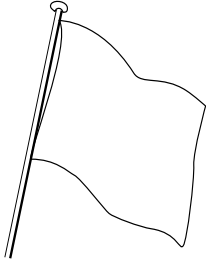
Drapeau à croix rouge et blanc : signale l'intervention des services de secours, ralentissement immédiat. Pendant toute la durée de la présentation de ce drapeau, la course est neutralisée sur la partie de circuit balisée par les drapeaux jaunes signalant le danger. Il est donc formellement interdit de doubler dans cette portion.



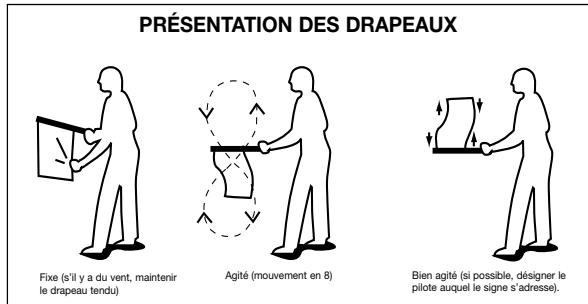
Drapeau à damiers noirs et blancs : fin de course, des chronos, des essais, de l'entraînement.



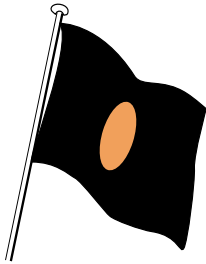
Drapeau rouge : signal d'interruption d'une course, ralentir, ne plus dépasser, rouler à allure réduite, s'arrêter à l'endroit indiqué par le directeur de course au briefing. Dès la présentation du drapeau rouge, l'ensemble des commissaires de piste agitent leurs drapeaux jaunes tout le long du circuit pour signaler l'arrêt de la course.



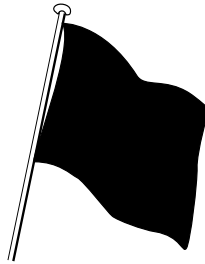
Drapeau blanc : présence d'un kart au ralenti sur la piste.



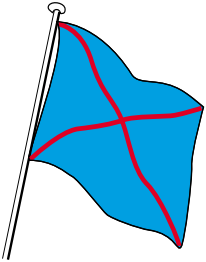
Par décision du Comité Directeur de la FFSA, cette réglementation est à appliquer pour toutes les épreuves se déroulant sur le territoire national à l'exclusion de la Formule 1.



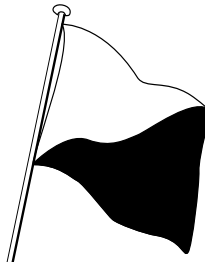
Drapeau noir à disque orange : arrêt pour défectuosité technique, le pilote peut repartir après réparation.



Drapeau noir : mise hors course. Le pilote doit rejoindre immédiatement le parc fermé ou le parc coureurs et se présenter au directeur de course sans que ce drapeau soit nécessairement précédé d'un avertissement.

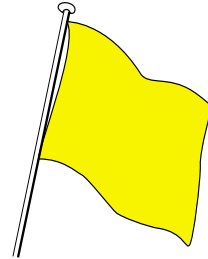


Drapeau bleu avec doubles diagonales rouges : arrêt pour un pilote avant qu'il soit doublé ou quand il a été doublé. Ce drapeau doit être utilisé dans les repêchages, pré-finale et finale.



Drapeau à triangle noir et blanc : avertissement pour conduite non sportive ou dangereuse.

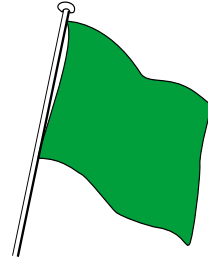
DRAPEAUX UTILISÉS PAR LES COMMISSAIRES DE PISTE ET LA DIRECTION DE COURSE :



Drapeau jaune

Immobile : danger, ralentir, défense de doubler, début de zone neutralisée.

Agité : danger grave, défense de dépasser, soyez prêt à stopper.



Drapeau vert : fin de zone neutralisée ; ce drapeau peut être utilisé pour indiquer le début d'une séance d'essais ou le départ des tours de formation.

L'utilisation des quatre drapeaux ci-dessus doit être accompagnée du numéro du kart concerné.

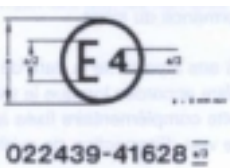
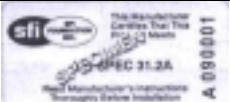
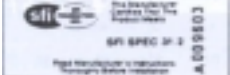
CASQUES KARTING

APPLICATION

International Seuls sont autorisés : SA 2000 / K98
BRITISH BS 6658-85 type A - type A/FR – et ses amendements.
SFI Foundation Inc. SPEC 31.1A et 31.2A

National et Régional Toutes les normes ci-dessous sont admises sans exception.

NORME	ÉTIQUETTE	REMARQUES	APPLICATION
- SIS 88.24.11 (2) (SWEDEN) - DS 2124.1 (DENMARK) - SFS 3653 (FINLAND)		- Etiquette en tissu - Couleur noir ou bleu sur blanc - Numéro fabricant et spécification selon modèle	- National - Régional
ONS/OMK (GERMANY)		- Autocollant - Bleu sur blanc - Autocollant	- National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A		Autocollant	- International - National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 6658-85 Type A/FR		Autocollant	- International - National - Régional
BSI (G. BRITAIN) BS 2495-77(amendement 5 inclus)		Autocollant	- International - National - Régional
SNELL FOUNDATION(USA) K 98		Autocollant	- International - National - Régional
SNELL FOUNDATION(USA) SA 95		Autocollant	- National - Régional
SNELL FOUNDATION(USA) SA 2000			- International - National - Régional
AFNOR (FRANCE) NF S 72 305		Etiquette verte en tissu	- National - Régional

CEE / EEC (EUROPE) E22 avec amendements De la série "03" ou "04" ou "05"		- Numéro encerclé change selon pays d'homologation - N° d'homologation doit commencer par "03" ou "04" ou "05" suivi du numéro de série	- National - Régional
SFI (USA) SFI SPEC 31.1A		Autocollant	International - National - Régional
SFI (USA) SFI SPEC 31.2A		Autocollant	International - National - Régional
SFI (USA) SFI SPEC 31.1		Autocollant	- National - Régional
SFI (USA) SFI SPEC 31.2		Autocollant	- National - Régional

AGRÈMENT DES PISTES DE KARTING

1. CATÉGORIE

L'arrêté de 1996 répertorie deux types de pistes :

A – Les pistes de catégorie 1 sont des pistes réservées aux compétitions où la vitesse des karts ne dépasse pas 200 km/h et où la vitesse d'un kart peut, en un point quelconque du circuit, atteindre une vitesse supérieure à 70 km/h.

B – Les pistes de catégorie 2 sont celles où la vitesse d'un kart ne peut, en un point quelconque du circuit, atteindre une vitesse de 70 km/h.

2. CONFORMITÉ

Elle est définie par un ensemble de règles techniques relatives à la piste elle-même et à son environnement. Ces règles sont disponibles auprès de la Direction de la Réglementation de la FFSA ou par téléchargement sur le site internet de la FFSA à l'adresse suivante : www.ffsa.org rubrique pratiquer/ règlements/ karting/ procédure d'agrément des pistes de karting.

Sont également définies, dans le cadre d'épreuves sportives, un nombre maximum de karts en piste lors des essais et des courses en fonction de leur catégorie et de la durée de la course.

En ce qui concerne les installations destinées à l'accueil du public, c'est la Préfecture qui gère ce point.

3. DEMANDE D'APPROBATION

Après avoir pris connaissance de la réglementation, le postulant doit fournir un dossier complet à la Direction de la Réglementation de la FFSA. Dès lors que celui-ci est complet, il sera fixé en accord avec le postulant une date d'inspection.

Dans le cas d'une demande d'homologation CIK, la FFSA en est obligatoirement l'intermédiaire.

4. INSPECTION

Elle est réalisée en présence du demandeur par l'inspecteur mandaté par la FFSA ou la CRK.

Un rapport est établi sur place et signé conjointement par le demandeur et le rédacteur.

Cette pièce est déterminante pour l'utilisation ultérieure de la piste, en termes de responsabilité, car elle caractérise les points validés et définit les éventuelles modifications qui seraient demandées.

En effet, dans ce cas, l'approbation finale sera effective à réception d'un courrier du postulant certifiant que toutes les modifications demandées ont été effectuées et/ou après une contre visite de l'inspecteur.

5. HOMOLOGATION PRÉFECTORALE

Conformément à l'arrêté du 16 octobre 1996, suite à l'inspection, et sous réserve des remarques formulées ci-dessus, un agrément est donné par la FFSA à la Préfecture en vue de la publication d'un arrêté relatif à l'homologation de la piste, lui permettant ainsi d'exercer légalement son activité.

6. LICENCE DE PARCOURS

C'est le document final attribué par la FFSA qui définit clairement les caractéristiques de la piste, et mentionne son grade, son développement. Il rappelle également les conditions de validité de cette licence. Cette licence sera obligatoirement affichée de manière lisible sur le site du circuit.

7. DURÉE DE VALIDITÉ

La licence de parcours est attribuée pour l'année en cours plus 3 ans pour les pistes de catégorie 2 et pour certaines pistes de catégorie 1 (correspondant à certains grades de licences de parcours) sous réserve d'établissement de l'homologation par la Préfecture (copie fournie par celle-ci).

La validité de celle-ci est indispensable pour toute délivrance de visa préalable à l'organisation d'une compétition.

Les demandeurs sont invités à effectuer les démarches de renouvellement au plus tard 10 mois avant la fin de validité de leur numéro d'agrément ou d'avis.

Toute modification du parcours, telle que décrite dans la licence, entraîne l'annulation de celle-ci et doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'approbation.

CHAMPIONNAT DE FRANCE JUNIOR, ESPOIR, ELITE ET 125

GRAND PRIX KARTING FFSA DE....

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise des Championnats de France en catégorie Junior, Espoir, Elite et 125. Ces championnats se composent d'une série de 5 épreuves dénommée GRAND PRIX KARTING FFSA.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.
- 1.2. Les « Grands Prix Karting FFSA » se dérouleront selon le calendrier ci-dessous :

18 et 19 mars 2006	Angerville	ASK Angerville
15 et 16 avril 2006	Varennes sur Allier	ASK Varennes sur Allier
27 et 28 mai 2006	Lavelanet	ASK Club Pays d'Olmes
16 et 17 septembre 2006	Ostricourt	ASK Métropole
14 et 15 octobre 2006	Essay	ASK 61

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2. Le contrôle administratif **et le contrôle des extincteurs** débiteront le jeudi à **14** heures et se termineront le vendredi à 9 heures.
- 1.3.3. L'installation dans le paddock débutera le jeudi à **9** heures et se terminera le vendredi à **10 heures**.
- 1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres officiels. **Avant le début des essais libres officiels, aucun roulage même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.**
Le dispositif de secours sera présent à partir du vendredi matin.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques, la distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi selon un horaire défini par l'opérateur FFSA.
Le détail de ces vérifications sera fourni dans l'info concurrent envoyée aux pilotes avant chaque épreuve.

1.5. PHOTO DE GROUPE

Lors de la première journée, une photo de groupe par catégorie sera organisée. Cette photo de groupe sera réalisée sous la responsabilité de l'opérateur FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Les Championnats de France seront ouverts à tout pilote détenteur d'une licence internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur A, B ou C" en cours de validité dans sa catégorie en

fonction de la réglementation, délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de 68 pilotes en catégorie Junior, Espoir, Élite et 125 sera admis dans chacune des épreuves. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre.

3.2.2. Les pilotes inscrits pour la totalité du Championnat seront retenus en priorité, selon l'ordre d'arrivée à l'opérateur FFSA, dans la limite des places disponibles.
Pour les engagements à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à l'opérateur FFSA, dans la limite des places disponibles.

3.2.3. **« La licence C-Junior est exclusivement réservée aux catégories de Juniors, pour les pilotes d'un âge compris entre 13 ans révolus et 15 ans non révolus à la date d'émission de la licence. La licence C-Junior pourra être délivrée à un pilote de moins de 13 ans à la condition qu'il atteigne sa 13^{ème} année dans le courant du premier semestre de l'année d'émission de la licence et elle pourra rester valide au-delà de la date du 15^{ème} anniversaire d'un pilote jusqu'au terme de l'année en cours ». Les pilotes gradés CIK/FIA ne peuvent s'engager dans cette catégorie. »**

La catégorie Junior sera également ouverte aux pilotes ayant fini dans les trois premiers du Championnat de France Cadet de l'année précédente. Dans le cas où ces pilotes n'ont pas encore atteint l'âge des 13 ans révolus, ils devront être titulaires d'une **licence nationale Concurrent Conducteur Cadet**.

3.2.4. La catégorie Espoir est réservée aux pilotes de plus de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année **2006**. Les pilotes gradés CIK/FIA ne peuvent pas s'engager dans cette catégorie.

3.2.5. La catégorie Élite est réservée aux pilotes âgés de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année **2006**. Les pilotes gradés CIK/FIA peuvent s'engager dans cette catégorie.

3.2.6. La catégorie 125 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans révolus. Les pilotes gradés CIK/FIA peuvent s'engager dans cette catégorie.

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France devra envoyer à l'opérateur FFSA une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **1175 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat et d'un chèque de caution de 600€. Ce chèque de caution ne sera pas encaissé et sera restitué au pilote à l'issue du Championnat si sa participation a été effective sur l'ensemble du Championnat.

3.3.2. En cas de non participation à une épreuve, le pilote devra prévenir l'opérateur 21 jours avant ladite épreuve par lettre recommandée. Pour toute absence non justifiée, le chèque de caution sera immédiatement encaissé.

3.3.3. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez passer et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat. Seule **l'aire de stationnement** pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.3.4. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

3.4.1. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible à la fin de ce présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer. Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **290 €** représentant l'engagement pour l'épreuve concernée.

3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez passer et emplacement paddock pour l'épreuve concernée.
Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.5. **CHANGEMENT DE CATEGORIE**

Tout pilote, engagé à l'ensemble du Championnat ou à l'épreuve, ne pourra changer de catégorie qu'une seule fois sur l'ensemble du Championnat.

3.6. **REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS**

117 € par engagé sont reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **MATERIEL ADMIS**

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

4.1.2. Pour les catégories Junior, Espoir, Elite et 125, chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs qui pourront être de marque identique ou différente. Toutefois, à partir des essais chronométrés officiels du samedi et jusqu'aux finales du dimanche, tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA. Le Délégué Technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du châssis accidenté. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.1.3. Les pilotes s'engageant pour l'ensemble du Championnat devront être propriétaires de leur transpondeur. Les pilotes inscrits à l'épreuve pourront louer leur transpondeur sur place.

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS**

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.

4.2.1.2. Le mélange essence-huile, utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence", préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Pour les catégories Junior, Espoir et 125, chaque pilote disposera par épreuve de pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

4.2.2.2. Pour la catégorie Elite, la marque des pneumatiques est libre dans la liste des pneumatiques autorisés. Sur l'ensemble du Championnat, un pilote peut changer plusieurs fois de marque de pneus avant la période de 15 jours précédant l'épreuve à l'aide du formulaire FFSA joint à l'inscription. Chaque pilote disposera par épreuve de 8 pneus (4 pneus avant et 4 pneus arrière). La gestion des pneus déposés et marqués en parc d'assistance est libre. Les pneus pluie (3 avant - 3 arrière) sont en gestion libre.

4.2.2.3. Les pneus slick seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve.

4.2.2.4. Les pneus pluie seront payants et obligatoirement vendus sur place par le fabricant. Ils resteront sous emballage, seront attribués par tirage au sort lors de la 1^{ère} épreuve, seront marqués et déposés en parc d'assistance (parc fermé) jusqu'à la fin de l'épreuve sauf si les conditions atmosphériques nécessitent leur utilisation. Ils seront alors montés en parc d'assistance (parc fermé). Seuls les trains de pneus pluie complets (3 avant et 3 arrière) non utilisés et non montés sur jantes seront conservés par le fabricant.

- 4.2.2.5. Tous les pneus seront payants pour la première épreuve.
- 4.2.2.6. A compter de la seconde épreuve et pour toutes les catégories, 4 pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement aux 15 premiers de la finale de l'épreuve précédente. Il n'y aura pas de dotation en pneumatiques à l'issue de la dernière épreuve.
- 4.3. NUMEROS DE COURSE**
- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Ces numéros seront apposés sur un fond spécifique à chaque catégorie : Bleu (Junior), Vert (Espoir), Jaune (Elite), Rouge (125). La couleur des numéros sera blanche sauf pour le fond jaune où le numéro restera de couleur noire.
- 4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA (page « Plan d'identification ») et ne devront subir aucune modification. 8 plaques maximum seront fournies par journée pour les pilotes des catégories Junior, Espoir et 125, et Elite.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.
- 4.3.4. A partir de la deuxième épreuve, la FFSA attribuera au pilote en tête du classement provisoire de sa catégorie un fond de plaque spécifique.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant aux Championnats de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA (page « Plan d'identification ») envoyé aux concurrents avant la première épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres officiels se dérouleront le vendredi entre 8 h et 19 h.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.
- 7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue du warm-up du samedi matin. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

- 7.3.1. **Essais chronométrés**
Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par catégorie sur une séance de 10 minutes par groupes de 34 pilotes maximum. Ce nombre est susceptible de changer en fonction de la longueur de la piste, conformément à l'arrêté de 1996.
Lors de la première épreuve, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort. Pour les épreuves suivantes, les groupes chronos seront définis en fonction du classement provisoire du Championnat.
- 7.3.2. **Qualifications**
7.3.2.1. Nombre de participants dans la catégorie inférieur ou égal à 34 pilotes
Les pilotes disputeront trois manches de qualification, sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.
L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés. Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et

permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.2.2. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 34 et inférieur ou égal à 68 pilotes

Les pilotes sont répartis en deux **séries** de qualification correspondant aux groupes des essais chronométrés.

Chaque **série** disputera trois manches de qualification, sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés. Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les 34 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale.

7.3.2.3. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 68 pilotes

Les pilotes sont répartis en trois **séries** de qualification correspondant aux groupes des essais chronométrés.

Chaque **série** disputera trois manches de qualification sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés. Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les 34 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale.

7.3.3. Phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **25 km** par temps sec et de **20 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- une finale de **25 km** par temps sec et de **20 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale constituera le classement de l'épreuve.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" qui sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants). Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

- 7.3.5. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course.
Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et dangereux pour les autres concurrents.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS A TOUS LES FINALISTES

Les 34 finalistes se verront attribuer des points.

Tout pilote prenant part à une épreuve de Championnat de France peut marquer des points. Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	19 points au 7 ^{ème}	13 points au 13 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
22 points au 5 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
20 points au 6 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
			1 point du 25 au 34 ^{ème}

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des résultats moins un résultat. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

Dans chaque catégorie, un classement « rookies » (meilleure 1^{ère} année dans la catégorie) sera établi.

9.3. CLASSEMENT NATIONAL

Dans chaque catégorie, tout pilote ayant participé au minimum à une épreuve, n'ayant pas marqué de points lors des pré-finale et finale ou ne s'étant pas qualifié pour la phase finale, se verra attribuer des points en fonction de son classement à l'issue des pré-finale, finale ou à l'issue des manches qualificatives. Un classement « étendu » sera établi à l'issue du Championnat par addition des points ainsi obtenus.

9.4. CRITERES DE SELECTION POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE ICA/JUNIOR

Sont sélectionnés pour la qualification ICA/Junior :

Les 45 premiers pilotes Junior et les 45 premiers pilotes Espoir du classement du Championnat de France après les trois premières journées.

Tous les pilotes sélectionnés doivent être titulaires d'une licence française en cours de validité :

- **Catégorie Junior : Licence internationale degré C Junior,**

- **Catégorie ICA : Licence internationale de degré B.**

5 jokers seront choisis parmi les pilotes Junior, Espoir et Elite du Championnat de France.

Ne pourront prétendre à la qualification au Championnat d'Europe, les pilotes exclus à au moins une des trois premières épreuves qualificatives du Championnat de France, tant sur l'aspect sportif que technique.

Les pilotes sélectionnés devront confirmer à la FFSA leur participation aux qualifications à la fin de la 3^{ème} épreuve des Grands Prix FFSA.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. DOTATION PAR EPREUVE

A l'issue de chaque finale, les trois premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise. Une dotation de **3240 €** de primes sera attribuée par épreuve et par catégorie.

Les primes suivantes seront distribuées aux 10 premiers de chaque catégorie sur chaque épreuve :

1 ^{er}	760 €	6 ^{ème}	210 €
2 ^{ème}	580 €	7 ^{ème}	180 €
3 ^{ème}	480 €	8 ^{ème}	150 €
4 ^{ème}	370 €	9 ^{ème}	130 €
5 ^{ème}	270 €	10 ^{ème}	110 €

Les trois premiers de chaque Championnat de France seront invités à la remise des prix de la FFSA.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIME / CADET

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** La FFSA organise le Championnat de France Minime/Cadet.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.
- 1.2.** Le Championnat de France Minime/Cadet se déroulera en une série de **3** épreuves selon le calendrier ci-dessous :

17 et 18 juin 2006	Lyon	ASK Lyon
8 et 9 juillet 2006	Douvrin	ASK Française Mécanique
26 et 27 août 2006	Sens	ASK Sens

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1.** Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2.** Le contrôle administratif **et le contrôle des extincteurs** débiteront **le jeudi** 14 heures et se termineront le vendredi à 10 heures.
- 1.3.3.** L'installation dans le paddock débutera le jeudi à **9 heures** et se terminera le vendredi à 10 heures.
- 1.3.4.** La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques, la distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi selon un horaire défini par l'opérateur FFSA.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France Minime/Cadet sera ouvert à tout pilote Minime et Cadet, détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote-Concurrent-Conducteur", en cours de validité dans sa catégorie, en fonction de la réglementation délivrée par la FFSA et aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence délivrée par une ASN étrangère.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1** Un maximum de 68 pilotes dans chaque catégorie sera admis dans chacune des épreuves dont deux places seront réservées aux pilotes d'Outre Mer **et trois places aux pilotes étrangers**, inscrits dans les délais de 21 jours avant l'épreuve. **En cas de places disponibles, la FFSA se réserve le droit d'ouvrir à d'autres pilotes.**
- 3.2.2.** Les pilotes **ayant été qualifiés au travers du Championnat Régional de leur CRK** et inscrits pour la totalité du Championnat de France seront retenus en priorité. Pour les engagés à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à l'opérateur FFSA, dans la limite des places disponibles. **Le pilote ne s'inscrivant pas à la totalité du Championnat ne pourra marquer des points qu'à 2 journées, maximum, du Championnat de France.**

- 3.2.3. La catégorie Minime est réservée aux pilotes âgés de 10 à 12 ans (âgés de 10 ans : atteignant l'âge de 10 ans en **2006**, âgés de 12 ans : atteignant l'âge de 12 ans en **2006**).
- 3.2.4. La catégorie Cadet est réservée aux pilotes âgés de 12 à 14 ans (âgés de 12 ans : atteignant l'âge de 12 ans en **2006**, âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en **2006**).
- 3.2.5. Le pilote ayant fini dans les trois premiers du Championnat de France Cadet **2005** pourra accéder à la catégorie Junior internationale **dans le cadre des Grands Prix Karting**.

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT

- 3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France Minime/Cadet devra envoyer à l'opérateur FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer.
Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **465 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat et d'un chèque de caution de 400 €. Ce chèque de caution ne sera pas encaissé et sera restitué au pilote à l'issue du championnat si sa participation a été effective sur l'ensemble du Championnat.
- 3.3.2. En cas de non participation à une épreuve, le pilote devra prévenir l'opérateur 21 jours avant ladite épreuve par lettre recommandée. Pour toute absence non justifiée, le chèque de caution sera immédiatement encaissé.
- 3.3.3. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat. Seule **l'aire de stationnement** pourra être facturée en supplément par l'organisateur.
- 3.3.4. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE

- 3.4.1. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer.
Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 175 € représentant l'engagement pour l'épreuve concernée.
- 3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, les droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et l'emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat. Seule **l'aire de stationnement** pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.5. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

113 € par engagé sont reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais qui suivent la manifestation par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
Ne seront autorisés que les châssis agréés 2000, extensions 2003 et agréés 2005 (liste n°2).
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et **d'un moteur non plombé**.
- 4.1.3. Les pilotes s'engageant pour l'ensemble du Championnat devront être propriétaires de leur transpondeur.
Les pilotes inscrits à l'épreuve pourront louer leur transpondeur sur place.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour les warm-up.

4.2.1.2. Le mélange essence-huile, utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent.

La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 10 pneus slick répartis comme suit :

- Essais libres et les warm up : 2 avant – 2 arrière (amenés par le pilote)

- Essais chronométrés, qualifications, phases finales : 3 avant – 3 arrière (tirés au sort) en gestion libre.

4.2.2.2. Les 4 pneus des essais libres et des warm up seront amenés par le pilote, marqués à la sortie de chaque séance d'essais libre et du premier warm up

Les 6 pneus des essais chronométrés, qualifications, phases finales seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve.

4.2.2.3. Les 6 pneus tirés au sort seront payants pour la première épreuve.

4.2.2.4. A compter de la seconde épreuve, et pour chaque catégorie, les 15 premiers de la finale de l'épreuve précédente se verront offrir 4 pneus slick (2 avant et 2 arrière), si le pilote est présent lors de l'épreuve suivante.

Il n'y aura pas de dotation en pneumatiques à l'issue de la dernière épreuve.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à 99 sur fond rose pour les Minimes, et de 1 à 99 sur fond jaune pour les Cadets), valable pour l'année en cours.

4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA.

Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification. 8 plaques maxi seront fournies par journée et par pilote.

4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devront figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

4.3.4. A partir de la deuxième épreuve, la FFSA attribuera au pilote en tête du classement provisoire de sa catégorie un fond de plaque spécifique.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant au Championnat de France Minime/Cadet devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant la première épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 h et 18 h.

7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.

7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais de carburation du samedi matin. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence.

Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes de 17 pilotes maximum. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

Lors de la première épreuve, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort.

Les groupes tirés au sort pour les essais chronométrés constitueront les séries pour les manches de qualification. La série A étant attribuée au groupe chrono ayant réalisé le meilleur temps absolu.

Pour les épreuves suivantes, les groupes chronos seront définis en fonction du classement provisoire du Championnat.

7.3.2. Qualifications

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie. Les pilotes seront répartis en **série** (nombre de **série** en fonction du nombre d'engagés) qui se rencontreront chacune l'une contre l'autre.

A l'issue des manches de qualification, les 34 premiers pilotes classés seront qualifiés pour disputer la phase finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

Les phases finales se dérouleront sur une distance de 40 km de la façon suivante :

- une pré-finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches de qualification,
- une finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de l'épreuve, et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" qui sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants). Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" ou "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. **ATTRIBUTION DES POINTS A TOUS LES FINALISTES**

Tout pilote prenant part à une épreuve du Championnat de France peut marquer des points. Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivante :

50 points au 1 ^{er}	19 points au 7 ^{ème}	13 points au 13 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
22 points au 5 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
20 points au 6 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
			1 point du 25 au 34 ^{ème}

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires.

9.2. **CLASSEMENT GENERAL FINAL DU CHAMPIONNAT**

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final du Championnat de France Minime/Cadet sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des résultats moins un. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

Dans chaque catégorie, un classement « rookies » (meilleure 1^{ère} année dans la catégorie) sera établi.

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. **CLASSEMENT NATIONAL**

Dans chaque catégorie, tout pilote ayant participé au minimum à une épreuve et ne s'étant pas qualifié pour la phase finale se verra attribuer des points en fonction de son classement à l'issue des manches qualificatives. Un classement « étendu » sera établi à l'issue du Championnat par addition des points ainsi obtenus.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Le podium final et la remise des prix du "Championnat de France Minime/Cadet" auront lieu à l'issue de la dernière épreuve ***pour l'ensemble des pilotes classés au Championnat de France et qui seront présents lors de cette remise de prix.***

Le Champion de France Cadet et le Champion de France Minime seront invités à la remise des prix FFSA.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra ***infliger une amende de 100 €.***

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE

PREAMBULE

La FFSA organise le Championnat de France d'Endurance composé de 5 épreuves. Les résultats de ces 5 épreuves seront comptabilisés dans le classement de l'Euro Endurance.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA confie l'organisation du Championnat de France d'Endurance à Kart Mag Organisation (KMO). A ce titre, KMO est nommé « Opérateur » du Championnat de France d'Endurance. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Ce Championnat de France se déroulera en une série de 5 épreuves :

11 mars 2006	Valence	5h de Rhône Alpes (Semi nocturne)	ASK Valence
6 mai 2006	Le Mans	6h du Mans (Semi nocturne)	ACO
3 juin 2006	Essay	5h de l'Orne	K 61
8 octobre 2006	Douvrin	6h de Nord Picardie	ASK CSFM
29 octobre 2006	Villeperdue	6h de Touraine	ASK Touraine

La FFSA et KMO se réservent le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

1.3.1 Les horaires seront envoyés aux équipages inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve.

1.3.2. Le contrôle administratif, la distribution et le marquage des pneumatiques se dérouleront le samedi de 9h à 12h. L'installation dans le paddock et le contrôle des extincteurs se dérouleront le samedi de 9h à 18h.

1.3.3. La manifestation débutera le samedi à 8h avec les essais libres. Possibilité de roulage le vendredi après midi et le samedi à la disposition de l'organisateur. Entre le lundi précédent la manifestation et les essais non officiels du vendredi, aucun roulage, même de location, ne sera autorisé sur le circuit aux membres des équipes engagées dans l'épreuve.

1.3.4. Les essais chronos se dérouleront le dimanche matin.

1.3.5. Les épreuves en semi-nocturne feront l'objet d'un horaire spécifique.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement technique du matériel et le contrôle vestimentaire auront lieu le samedi entre 14h30 et 17h30.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Le Championnat de France sera ouvert à tout pilote de plus de 15 ans ou atteignant l'âge de 15 ans au cours de l'année 2006 détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1 Le maximum d'équipages admis dans chacune des épreuves sera fonction de la capacité de chaque circuit (Article 28 du RSN). Ces équipages seront composés de 2 ou 3 pilotes.

Les équipages étrangers pourront participer, et ce aux mêmes conditions que les équipages nationaux.

- 3.2.2 Les équipages inscrits pour la totalité du Championnat de France et de l'Euro Endurance seront retenus en priorité. Pour les engagements à une épreuve, ils seront retenus selon l'ordre d'arrivée chez l'opérateur, dans la limite des places disponibles.
- 3.2.3 Avant le départ, dans le cas de forfait d'équipages engagés, il pourra être fait appel à des équipages suppléants présents sur le terrain.
- 3.3. INSCRIPTIONS**
- 3.3.1 Tout équipage désirant participer au Championnat de France devra envoyer à l'opérateur KMO (91, rue Parmentier. 93100 Montreuil. Tél : +33 (0)1.48.58.90.90) une demande d'inscription selon le modèle établi par KMO, au moins 15 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer.
 Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque, à l'ordre de Kart Mag Organisation, d'un montant de **1380 €** représentant l'engagement à la totalité du Championnat de France.
 Possibilité de fractionner le règlement en plusieurs fois.
 Les chèques devront obligatoirement être joints au formulaire d'inscription.
- 3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi, les laissez-passer-et emplacement paddock pour chacune des épreuves du Championnat de France.
 Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.
- 3.3.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.
- 3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE**
- 3.4.1. Tout équipage désirant participer à une épreuve du Championnat de France devra envoyer à l'opérateur une demande d'inscription, selon le modèle établi par l'opérateur.
 Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre Kart Mag Organisation d'un montant de **300 €** représentant l'engagement à une épreuve .
- 3.4.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi et emplacement paddock pour une épreuve du Championnat de France.
 Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.
- 3.4.3 En cas de non-participation d'un équipage à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement.

ARTICLE 4. MATERIEL ET EQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Le matériel admis reprend :
- Les catégories fédérales, 100 ou 125 avec ou sans embrayage et sans boîte de vitesses.
 - Les Coupes de Marque homologuées FFSA, 100 et 125 avec ou sans embrayage et sans boîte de vitesses.
 - Les Coupes de Marque homologuées FFSA, 4 temps sans boîte de vitesses.

Moteurs : Pour les catégories fédérales, préparation maximum du moteur de base, suivant la réglementation Formule A (FA).

Pour les moteurs des Coupes de Marque, la réglementation technique moteur de la Coupe de Marque doit être respectée.

Châssis/carrosserie : Normes CIK/FIA 2002 ou nouvelles normes 2003

Un seul châssis sera autorisé au cours de chaque épreuve. Seul le cadre pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation du châssis par les Commissaires Techniques et des Commissaires Sportifs.

Réservoir : Du commerce, à bouchon vissé. Le système de remplissage des réservoirs est imposé. Il doit s'effectuer par gravité. Afin de limiter le débit, il devra impérativement comporter une vanne 1/4 de tour, 3/4 de pouce gaz, boisseau sphérique, passage intégral.



Tube verseur Ø intérieur maximum 20 mm et de longueur 10 cm maximum

vanne ¼ de tour, ¾ de pouce gaz, boisseau sphérique passage intégral

Les caractéristiques de tube à la sortie de l'organe de fermeture du débit devront être :

- D'une longueur de 10 cm maximum.
- D'un diamètre inférieur de 20 mm maximum.

A tout moment du ravitaillement, la partie supérieure du bidon remplisseur ne devra pas se situer à une hauteur supérieure à 1,50 mètre par rapport au sol.

Lors des ravitaillements, l'étanchéité entre le tube verseur et le réservoir est fortement recommandée. Le bidon remplisseur devra comporter une mise à l'air libre, sa capacité ne devra pas être supérieure à 10 litres.

Le système de ravitaillement par changement de réservoir est recommandé.

- 4.1.2. Chaque équipage disposera d'un châssis et de deux moteurs identifiés, qui pourront être de marque identique ou différente, mais de même catégorie.

Les moteurs "Coupe de marque" devront être plombés par un professionnel représentant l'importateur, le plombage devra interdire tout démontage moteur, et, en particulier sur les moteurs 4 temps, l'ouverture du carter moteur et du cache culbuteur.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Libre, du commerce, 102 degrés d'octane maximum. L'usage d'un carburant sans plomb est obligatoire.

4.2.2. Pneumatiques

Chaque équipage disposera, par épreuve, de pneus slicks (3 avant - 3 arrière) et de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

La marque et le type de pneus seront identiques pour toutes les catégories admises dans le Championnat de France. Les pneus de course (slicks) devront impérativement être les pneus vendus sur place par l'opérateur, le jour précédent l'épreuve.

Les pneus slicks seront tirés au sort. Le tirage au sort sera effectué par l'opérateur, fournisseur de la catégorie et sous sa responsabilité. L'attribution se fera pendant les enregistrements administratifs le samedi de 10h à 12h. Les concurrents devront impérativement faire marquer leurs pneus dès leur attribution, à la sortie du camion du manufacturier. Seul les pneus achetés le jour même pourront être marqués et utilisés en course.

Tout pneu utilisé en course, pneus pluie inclus, doit impérativement être marqué sur les deux flans et à l'intérieur au numéro du kart. Aucun pneu ne pourra être marqué après la clôture des enregistrements techniques.

Il est de la responsabilité des équipes de faire marquer et de vérifier le marquage des pneus avant le début de la course.

Référence des pneumatiques

- Pneus slicks : Dunlop SL3. 150 € le train ou 225 € les 6 pneus (3 Av à 33 € l'unité + 3 Ar à 42 € l'unité)

- Pneus pluie : Dunlop KT10 W10

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. L'opérateur attribuera, à chaque équipage, 3 numéros de course et 3 plaques du numéro, sur lesquelles le nom de l'équipe (situation géographique) devra figurer, la 4^{ème} plaque (sur un des cotés) servant l'identité national par un drapeau.

4.3.2. Les plaques numéros, les numéros et les identifications seront fournies par l'opérateur et pourront inclure une publicité obligatoire.

4.4. POIDS

Le poids châssis-pilote devra être conforme au règlement à tout moment de la course. Les poids suivants devront être respectés :

Groupe 1 « Formule A » : 155 kg pour les catégories Fédérales (FA et ICA)

Groupe 2 « Grand Tourisme » : 160 kg pour les Coupes de Marque 2 temps et 4 temps.

Le lest éventuel devra être fixé de manière inamovible sur le châssis.

ARTICLE 5. PUBLICITE

- 5.1. Les pilotes auront la possibilité d'apposer des publicités.
En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA et l'opérateur ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, toute équipe se verra infliger une amende de 100 €.
- 5.2. Chaque équipe pourra poser une banderole sur le circuit aux places réservées par l'opérateur. Cette publicité ne pourra rentrer en concurrence avec les annonceurs du Championnat de France et/ou du circuit.
- 5.3. Chaque équipage doit être identifié par le nom d'une région, d'un département, d'une ville ou d'un club et pourra éventuellement y accoler le nom d'un partenaire.
- 5.4. Présentation
Les équipes devront faire un effort d'uniformité dans la présentation de leur combinaisons, et de leur kart.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. ESSAIS

Des essais libres se dérouleront le samedi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures.

Cas particuliers

Lors des épreuves en semi nocturne, où le départ de la course est fixé le samedi à 18 heures, les essais libres se dérouleront le vendredi de 13h30 à 18h30 et le samedi de 9 heures à 12 heures et de 13h30 à 16h30. La FFSA et KMO se réservent le droit de modifier les horaires.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres du samedi. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs.

L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront le dimanche matin (ou le samedi après-midi pour les épreuves en semi nocturne) par groupe de 20 équipages maximum sur une durée de 10 minutes. Lors de la première épreuve, les groupes chronométrés seront définis par tirage au sort. Pour les épreuves suivantes, les groupes chronos seront définis en fonction du classement provisoire du Championnat de France.

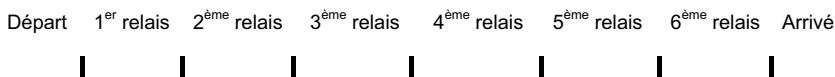
La grille de départ sera déterminée de la façon suivante :

le groupe ayant réalisé le meilleur temps absolu des essais chronométrés se verra attribué les places de n° impairs (1,3,5 etc.), par ordre croissants des temps réalisés dans la série.

Les places de n° pairs seront attribuées à l'autre groupe.

7.3.2. Course

La durée de chaque épreuve sera de 6 heures (possibilité de 5 heures, 2 fois 3 heures ou 500 km), avec un minimum de 6 relais avec changement de pilote (le départ de la course n'est pas considéré comme un relais). Exemple (schéma théorique) :



La durée maximum d'un relais est de 1h00 pour toutes les épreuves.

Le ravitaillement en carburant doit s'effectuer moteur arrêté et pilotes hors du kart.

A l'issue du temps réglementaire, le tour entamé sera poursuivi et comptabilisé jusqu'au passage sur la ligne du dernier de ce tour. Le drapeau à damiers sera présenté juste derrière le dernier du tour et devant le premier du classement.

7.3.3. Ramassage des karts

Les karts en panne sur la piste seront ramenés au stand, sans utilisation de matériel de transport, par 3 personnes maximum, le pilote et 2 mécaniciens ou chef de stand, et cela dans le respect des règles de sécurité.

ARTICLE 8. PENALITES

Les pénalités « stop and go » seront effectuées à l'endroit déterminé par le Directeur de Course lors du briefing et seront décidées par le Collège des Commissaires Sportifs sur proposition de la Direction de Course ou des Commissaires Sportifs.

- Non-respect de la configuration du circuit : 3 minutes (stop and go).
- Non-respect des 6 relais : 10 tours.
- Couper le circuit moteur en marche pour regagner le stand : hors-course.
- Entrée et sortie des stands non respectées : hors-course.
- Kart en panne ramené par plus de 3 personnes ou par un matériel de transport : 3 minutes (stop and go).
- Mécanique sur la piste : 3 minutes (stop and go) (sauf changement de bougie).
- Ravitaillement sur la piste : 3 minutes (stop and go).
- Présence sur la piste d'un membre de l'assistance du pilote sans raison évidente : 3 minutes (stop and go).
- Vitesse excessive dans les stands : 3 minutes (stop and go) (la notion de "vitesse excessive" sera laissée à l'appréciation des Commissaires Sportifs).
- Doubler sous un drapeau jaune : 3 minutes (stop and go).
- Tricherie dans les pneus : hors course.
- Pneus non marqués : hors course.
- Relais supérieur à une heure : 1 tour par minute au delà de une heure.

Il est toléré, en cas d'incident ou panne sur la piste, de se faire pousser par un mécanicien, celui-ci devant partir des stands.

ARTICLE 9. BAREME D'ATTRIBUTION DES POINTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

L'ensemble des équipages et des pilotes marquera des points.

Chaque course donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	18 points au 8 ^{ème}	11 points au 15 ^{ème}	4 points au 22 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	10 points au 16 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	9 points au 17 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	8 points au 18 ^{ème}	1 point du 25 ^{ème} au
22 points au 5 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	7 points au 19 ^{ème}	dernier classé
20 points au 6 ^{ème}	13 points au 13 ^{ème}	6 points au 20 ^{ème}	
19 points au 7 ^{ème}	12 points au 14 ^{ème}	5 points au 21 ^{ème}	

2 points supplémentaires pour la pôle position

1 point supplémentaire pour le meilleur tour en course

9.2. **CLASSEMENT PAR EQUIPAGE**

Lors de chaque épreuve du Championnat de France, un classement sera édité, dans lequel figurera le nom des pilotes et la catégorie dans laquelle sont inscrits les équipages. A l'issue de la saison, seule l'équipe en tête du classement final tout matériel confondu remportera l'un ou l'autre titre.

Chaque équipage totalisera les points obtenus au classement de chaque course.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante : le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la dernière épreuve les départagera.

Si aucun partage ne peut être effectué, ces équipages seront considérés comme ex æquo.

Le classement final du Championnat de France se fera sur la totalité des résultats. Une équipe pourra changer de pilote à son gré, mais seuls les 3 pilotes ayant inscrit le plus de points seront retenus dans le classement du Championnat de France.

9.3. **CLASSEMENT PAR PILOTE**

Les points seront donnés individuellement à chaque pilote à l'issue de l'épreuve. Un pilote pourra changer une seule fois d'équipage au cours du Championnat de France. Tous les pilotes seront classés, quelque soit le nombre d'épreuves auxquelles ils auront participé.

En cas d'ex æquo, ceux-ci seront départagés de la façon suivante : le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la dernière épreuve les départagera.

Si aucun partage ne peut être effectué, ces pilotes seront considérés comme ex æquo.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. **REMISE DES PRIX**

A l'issue de chaque épreuve, les trois premiers équipages classés, ainsi que le premier équipage de la catégorie Coupe de Marque, se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

Une coupe supplémentaire sera remise au Team Manager de l'équipe gagnante.

L'équipage Champion de France sera invité à la remise des prix FFSA.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de chaque épreuve, et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers équipages classés, ainsi que le premier équipage de la catégorie Coupe de Marque, seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée, avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERCART

DIVISION 1 et DIVISION 2

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1** La FFSA organise le Championnat de France FFSA Supercart.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques CIK/FIA.
- 1.2.** Le Championnat de France Supercart se déroulera en une série de 6 épreuves (soit 12 courses).
Le calendrier sera communiqué ultérieurement après validation par la Commission Nationale de Karting.

La FFSA se réserve le droit de modifier le calendrier.
- 1.3. HORAIRES ET INSTALLATION DANS LE PADDOCK**
- 1.3.1.** Les horaires de chaque épreuve seront envoyés aux pilotes inscrits.
- 1.3.2.** Les pilotes participant au Championnat de France Supercart devront obligatoirement s'installer dans le paddock à compter du vendredi, conformément au plan d'identification défini et transmis au préalable par la FFSA, à l'organisateur, aux officiels de la catégorie et **aux pilotes ayant confirmés leur engagement**. Les pilotes auront obligation de déclarer, à l'inscription au Championnat, la surface de leur structure pour l'année.
En aucun cas, la place et la superficie, définies par la FFSA, ne pourront être modifiées par les pilotes sans accord préalable. L'organisateur et la FFSA, suivant les cas, se réservent le droit de modifier le plan de paddock.
- 1.3.3.** Le contrôle administratif débutera le vendredi à partir de 14 heures ou, à défaut, selon l'horaire de la manifestation.
- 1.3.4.** Le meeting débutera officiellement dès l'ouverture des vérifications administratives et cela selon l'horaire de la manifestation.
- 1.4. VERIFICATIONS**
- 1.4.1.** L'enregistrement du matériel et le contrôle vestimentaire débiteront le vendredi à partir de 14 heures ou, à défaut, selon l'horaire de la manifestation.
Un extincteur en état de marche et conforme au Règlement Sportif National devra être présenté.
- 1.4.2.** Lors de l'enregistrement du matériel à chaque épreuve, il sera procédé à un marquage du châssis et, éventuellement, des pièces principales des moteurs.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. LICENCES**
Le Championnat de France Supercart sera ouvert à tout pilote âgé de 18 ans révolus, détenteur d'une licence nationale ou internationale de Karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité.
Les mécaniciens et pousseurs devront être en possession d'une licence « Personnel satellite » en cours de validité.
- 3.2. PILOTES ADMIS**
- 3.2.1.** Un maximum de 60 pilotes sera admis dans chacune des épreuves.
- 3.2.2.** Les pilotes inscrits pour la totalité du Championnat seront retenus en priorité, selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles.
Pour les engagements à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles.

3.3. INSCRIPTIONS AU CHAMPIONNAT ET CONFIRMATION D'ENGAGEMENT PAR EPREUVE

3.3.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France Superkart devra envoyer à la FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, au plus tard 30 jours avant la date de la première épreuve.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 1500 € représentant l'inscription au Championnat et l'engagement à toutes les épreuves. Le pilote pourra fractionner son paiement en 3 chèques maximum qui seront joints au formulaire d'inscription et endossés à échéances régulières. Le pilote aura obligation de confirmer son engagement à chaque épreuve à la FFSA afin d'établir la liste des inscrits et la réalisation du plan de paddock, **au moins 21 jours** avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer. Ceci afin de transmettre à l'organisateur les éléments pour validation et enregistrement.

3.3.2. En cas de non-participation du pilote à l'une des épreuves, il ne pourra prétendre à **aucun remboursement (sauf cas de force majeure)**.

3.4. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE (PILOTE HORS CHAMPIONNAT)

3.4.1. Tout pilote désirant participer à une épreuve du Championnat de France Superkart devra envoyer à la FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA au moins 30 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer.

Ce bulletin d'engagement devra être accompagné d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 310 € représentant l'engagement pour l'épreuve concernée, y compris pour les pilotes étrangers.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

4.1.2. En Superkart, chaque pilote pourra disposer d'un châssis et, éventuellement, de deux moteurs selon l'article 1.3. de la Réglementation Technique de la catégorie.

4.1.3. Tout cadre endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué technique FFSA.

Le Délégué technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du cadre accidenté.

En cas de remplacement, le cadre accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.1.4. Suite à l'enregistrement du matériel, l'échange de moteurs, de châssis et/ou de l'ensemble châssis-moteur est interdit entre les différents conducteurs.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé doit être conforme à la définition du règlement technique en la matière.

4.2.1.2. L'essence utilisée pour le Championnat de France Superkart doit obligatoirement être sans plomb de marque et de type définis par la FFSA, type qui sera communiqué après validation par la FFSA.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. La marque des pneus est libre dans la liste des pneus homologués CIK/FIA. Ils pourront comporter un marquage spécifique. Seuls ces pneus devront être utilisés pour l'épreuve.

La FFSA s'autorise à faire un échange de pneus, même référence, à tout moment de la manifestation, au pilote de son choix.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course valable pour l'année en cours. Ils devront être lisibles, de 20 cm minimum de haut pour 3 cm d'épaisseur de trait et collés sur un même plan.

4.3.2. Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction. Amende de : 100 €.

4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité

devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 4 cm.

- 4.3.4. A partir de la deuxième épreuve, le pilote en tête du classement provisoire au Championnat se verra attribuer un fond de plaque spécifique.

4.4. EQUIPEMENT VESTIMENTAIRE

- 4.4.1. Les casques homologués conformément à l'article 7 du RSN seront marqués en début de saison ou lors du renouvellement de ceux-ci en cours de saison. Tout casque ne comportant pas de marquages sera refusé et le pilote interdit de départ.

- 4.4.2. L'emploi d'une minerve est recommandé.

- 4.4.3. Seules sont autorisées les combinaisons cuir d'une seule pièce aux normes FIM-FFM et les combinaisons tissu homologuées et référencées dans l'article 7 du RSN. Les protections dorsales, aux coudes et aux genoux sont facultatives. Seuls les doublures et sous-vêtements soie, coton, NomexTM sont autorisés.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les pilotes participant au Championnat de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

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

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 € .

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

- 7.1. Pour les essais libres, les chronos comme pour la course, pilotes et karts devront être en pré-grille au plus tard 15 minutes avant l'heure du départ.

7.2. BRIEFING

La présence au briefing de tous les pilotes est obligatoire. Ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par une amende de 100 € par la commission sportive. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Deux séances d'essais chronométrés de 15 minutes minimum seront organisées ou une séance de 20 minutes minimum. Obligation pour le concurrent de se peser à chaque arrêt et à la fin de la séance d'essai sur la bascule située à l'entrée des stands.

La participation de chaque pilote à la séance, avec réalisation d'au moins un tour chronométré, est obligatoire. Tout pilote n'ayant pas participé à cette séance partira en dernière ligne et, cela, après le dernier du classement des essais chronométrés. Si plusieurs pilotes n'ont pas participé aux essais chronométrés, leur place leur sera désignée par la commission sportive.

L'horaire de ces essais chronométrés sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3.2. Grille de départ

Deux – deux non décalés.

7.3.3. Procédure de départ

Départ lancé roulant sur deux lignes non décalées, un premier tour de formation derrière le pacecar, puis départ à l'extinction du feu rouge.

7.3.4. Course

Deux courses seront disputées sur un nombre de tours entiers :

- 1 course 1 de 50 kilomètres par temps sec et de 40 kilomètres par temps de pluie,
- 1 course 2 de 50 kilomètres par temps sec et de 40 kilomètres par temps de pluie.

- 7.3.5 **Pénalités**
Les pénalités sont reprises dans l'article 19 du RSN.
- 7.3.6 **Course par temps de pluie**
Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, tous les pilotes devront monter des roues équipées de pneus pluie avant de prendre le départ, dans le temps imparti par la Direction de Course. La Direction de Course ordonne l'allumage du feu rouge.
- 7.3.7 **Protocole Podium FFSA**
A l'issue de chaque course et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront à disposition de l'organisateur pour la cérémonie du podium.
Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée.
A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. **ATTRIBUTION DES POINTS**

Tout pilote prenant part à une épreuve de Championnat de France peut marquer des points. Les points ne seront comptabilisés que si au moins un tour a été effectivement bouclé par le pilote concerné après le départ selon le barème suivant :

25 points au 1 ^{er}	9 points au 7 ^{ème}	3 points au 13 ^{ème}
20 points au 2 ^{ème}	8 points au 8 ^{ème}	2 points au 14 ^{ème}
16 points au 3 ^{ème}	7 points au 9 ^{ème}	
13 points au 4 ^{ème}	6 points au 10 ^{ème}	
11 points au 5 ^{ème}	5 points au 11 ^{ème}	
10 points au 6 ^{ème}	4 points au 12 ^{ème}	

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré en course, hors essais chronométrés, se verra attribuer 2 points supplémentaires.

Tout pilote ayant participé aux essais chronométrés et ne pouvant, pour une raison quelconque participer à l'épreuve, se verra attribuer 1 point.

9.2. **CLASSEMENT NATIONAL**

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque course.

Le classement final du Championnat de France sera établi en additionnant pour chaque pilote la totalité des résultats moins un résultat d'une course. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex aequo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera. Seuls les pilotes utilisant un matériel homologué ou enregistré CIK/FIA seront classés au Championnat de France.

Un classement « Rookies » (meilleur 1^{ère} année) sera établi.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. **DOTATION AU CHAMPIONNAT**

Le Champion de France sera invité à la remise des prix FFSA.

10.2. **PRIMES**

En fin d'année, les droits d'engagements, déduction faite des frais supportés par l'organisation, pourront être répartis sous forme de primes aux pilotes de la façon suivante :

20% au 1 ^{er}	8% au 5 ^{ème}
15% au 2 ^{ème}	5% du 6 ^{ème} au 12 ^{ème}
12% au 3 ^{ème}	
10% au 4 ^{ème}	

CHAMPIONNAT DE FRANCE FORMULE KART

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Le Championnat de France FFSA Formule Kart 2006 est organisé par La Filière FFSA, sous la tutelle de la Fédération Française du Sport Automobile et avec le concours :

Du partenaire officiel :

- Groupe Total,

Des partenaires institutionnels :

- Ministère de l'éducation Nationale par l'intermédiaire du rectorat de l'académie de Nantes et du Lycée Professionnel Le Mans Sud,

- Ministère des Sports,

- Région des Pays de la Loire,

- Conseil Général de la Sarthe.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales de la FFSA, des règlements sportifs et techniques de la FFSA.

Le présent règlement a été enregistré par la Fédération Française du Sport Automobile sous le permis d'organisation : (en cours)

- 1.2. Le calendrier du Championnat de France Formule Kart sera communiqué ultérieurement après validation par la Commission Nationale de Karting.
La Filière FFSA se réserve le droit de modifier le calendrier.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. **LICENCES**

- 3.1.1. Le Championnat de France FFSA Formule Kart est ouvert sur invitation aux pilotes titulaires d'une licence de concurrent-conducteur karting nationale ou internationale en cours de validité délivrée par la FFSA. Les pilotes seront engagés sous la licence concurrent « La Filière ».

- 3.1.2. Les conditions d'admission au Championnat de France FFSA Formule Kart sont les suivantes :

- Etre né entre le 01 janvier 1987 et le 31 décembre 1992.

- Avoir été sélectionné par « La Filière FFSA ».

3.2. **INSCRIPTIONS ET ENGAGEMENTS**

- 3.2.1. Inscription au Championnat

- 3.2.1.1. Tout pilote désirant participer au Championnat de France FFSA Formule Kart devra envoyer à :

LA FILIERE FFSA – Technoparc, Chemin aux bœufs - 72100 LE MANS

une demande d'inscription, avant le 1^{er} février 2006.

La Filière FFSA détermine la limite du nombre de participants à 30.

Seront retenus en priorité les candidats qui s'engageront à la totalité des épreuves du Championnat de France FFSA Formule Kart.

- 3.2.1.2. Les pilotes inscrits au Championnat de France FFSA Formule Kart devront respecter en tous points le contrat pilote qu'ils auront obligatoirement signé avec La Filière FFSA, sous peine d'exclusion immédiate du Championnat. Les conditions de leur participation au Championnat de France FFSA Formule Kart y sont notamment précisées, sur la base d'une participation financière de 21 500 € HT.

- 3.2.1.3. La Filière FFSA se réserve le droit d'examiner toute candidature présentant un caractère particulier, dans le but de préserver l'esprit du Championnat de France FFSA Formule Kart.

- 3.2.2. Engagement à l'épreuve

A titre exceptionnel, un engagement en cours de saison à une ou plusieurs épreuves pourra être accepté par La Filière FFSA. Dans ce cas, les pilotes concernés ne pourront prétendre à l'attribution des points, mais pourront prétendre, le cas échéant, à la cérémonie du podium.

Les conditions de leur participation seront fixées par contrat, sur la base d'une participation financière de 3 450 € HT par épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. KARTS ADMIS

4.1.1. Le Championnat de France FFSA Formule Kart se disputera avec des karts de type « Nationale » dans les conditions prévues au présent règlement.

4.1.2. Chaque pilote inscrit au Championnat de France FFSA Formule Kart se verra attribuer sur chaque circuit où se déroulera une épreuve de ce Championnat un moteur tiré au sort.

4.1.3. Chaque pilote ne pourra utiliser qu'un seul kart pour les essais et la course d'une même épreuve, sauf cas de force majeure, sur décision de La Filière FFSA et après avis du responsable technique de ce Championnat.

4.1.4. La maintenance technique du kart étant assurée par La Filière FFSA durant toute l'épreuve, aucune modification technique ne pourra être effectuée par un accompagnateur de pilote sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.

Dans un souci d'équité, toute sortie de route ou accident ne pourra donner lieu, pendant l'épreuve, à une réparation non prévue par la grille de réparation (voir annexe au contrat).

Un kart de remplacement pourra être mis à la disposition du pilote si La Filière FFSA en prend la décision, et ce dans un souci d'équité sportive.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Seul le carburant fourni par La Filière FFSA sera utilisé durant les épreuves (essais privés, essais qualificatifs et course). Aucun additif ou mélange de carburant ne sera admis, sous peine d'exclusion du Championnat.

4.2.2. Pneumatiques

Chaque pilote se verra attribuer un train de pneumatiques également tirés au sort. Ce train de pneumatiques sera attribué pour 2 meetings qui comprend les essais officiels, les courses et les essais libres.

Une roue de secours pourra être utilisée dans le cas d'une crevaisson dûment constatée ou pour tout autre raison de sécurité sur décision du responsable technique.

4.3. NUMEROS DE COURSE

La Filière FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course valable pour l'ensemble du Championnat de France FFSA Formule Kart (sur fond blanc). Ces plaques de numéros seront fournies par La Filière FFSA et ne pourront subir aucune modification d'identification. Les numéros noirs seront fournis par La Filière FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Se référer au contrat pilote.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. CONTROLES ADMINISTRATIFS

En raison des contraintes du pôle espoir karting, les contrôles administratifs, lors des meetings de compétitions, auront lieu le vendredi matin, avant 10 h.

7.2. ESSAIS

7.2.1. Essais privés

Les essais privés autres que ceux organisés par La Filière FFSA sont autorisés.

La participation à des compétitions de karting est autorisée, à l'exception de compétitions ayant lieu sur le même meeting que les courses du Championnat de France FFSA Formule Kart 2006.

7.2.2. Essais libres

Les essais libres officiels se dérouleront le vendredi de 10 h 30 à 19 h, en trois séances de 15 minutes espacées d'au moins deux heures (entre la fin d'une séance et le début de la suivante).

7.2.3. Essais chronométrés

Les essais chronométrés se dérouleront, sur une séance de 10 minutes le samedi matin entre 11h et 12h. Le résultat des essais chronométrés déterminera l'ordre de départ des deux manches qualificatives.

7.2.4. Essais qualificatifs

Les pilotes disputeront deux manches de qualification, sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Un écart de temps de deux heures (2 h) devra être observé entre le warm-up et la séance d'essais chronométrée, ainsi qu'entre la séance d'essais chronométrée et la première manche qualificative, de même entre la première manche qualificative et la deuxième manche qualificative.

7.2.5. Phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- un warm-up de 10 minutes.

- une pré-finale de 25 km par temps sec et 20 km par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches qualificatives.

- une finale de 25 km par temps sec et 20 km par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la pré-finale donnera lieu à une attribution de point identique à celle de la finale.

Le classement de la finale constituera le classement de l'épreuve.

Le vainqueur de la finale, le second et le troisième se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

L'écart de temps (2 h) des essais qualificatifs sera appliqué à l'identique pour les phases finales, tenant compte des contraintes liées au pôle espoir karting qui imposent l'arrivée de la finale avant 15 h 30.

7.2.6. Course par temps de pluie

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation de l'encadrement de La Filière FFSA.

ARTICLE 8. PENALITES

Toute infraction pendant une épreuve, quelle qu'en soit la nature, ou toute attitude non conforme à la bonne tenue de Formule Kart sera examinée par le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve qui pourra prendre une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve considérée. En cas d'exclusion, le Collège des Commissaires Sportifs pourra, s'il le juge utile, transmettre à l'ASN du pilote une demande pour comparution en Commission de Discipline.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. ATTRIBUTION DES POINTS

9.1.1. Chaque course du Championnat de France FFSA Formule Kart donnera lieu à l'attribution de points suivants :

50 points au 1^{er}
40 points au 2^{ème}
32 points au 3^{ème}
26 points au 4^{ème}
22 points au 5^{ème}
20 points au 6^{ème}
19 points au 7^{ème}

18 points au 8^{ème}
17 points au 9^{ème}
16 points au 10^{ème}
15 points au 11^{ème}
14 points au 12^{ème}
13 points au 13^{ème}
12 points au 14^{ème}

11 points au 15^{ème}
10 points au 16^{ème}
9 points au 17^{ème}
8 points au 18^{ème}
7 points au 19^{ème}
1 point au 25^{ème}
1 point au 26^{ème}

- 9.1.2. Le pilote ayant effectué le meilleur temps de la séance d'essais qualificative (pôle position) se verra attribuer 1 point supplémentaire.
Le pilote ayant effectué le meilleur temps en course pendant la pré-finale se verra attribuer 1 point supplémentaire.
Le pilote ayant effectué le meilleur temps en course pendant la finale se verra attribuer 1 point supplémentaire.

9.2. **CLASSEMENT FINAL**

Le classement final du Championnat de France FFSA Formule Kart sera établi en application de l'article 1 paragraphe A des Prescriptions Générales FFSA.

Chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final du Championnat de France FFSA Formule Kart 2005 sera établi en additionnant, pour chaque pilote, la totalité des résultats moins deux. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex æquo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisième places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

Les trois premiers pilotes classés du Championnat de France FFSA Formule Kart auront l'obligation de participer à toutes remises de prix ou festivités sportives auxquelles ils pourraient être invités.

ARTICLE 10. DOTATION

La Filière FFSA attribuera une dotation globale minimum de 50 000 € HT incluant une bourse qui permettra au meilleur espoir de participer au Championnat de France de Formule Campus Renault Elf.

COUPE DE FRANCE NATIONALE

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en catégorie Nationale.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera le :

9 et 10 septembre 2006	Valence	ASK Valence

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, les horaires ne subiront aucun changement.**

1.3.2. Le contrôle administratif **et le contrôle des extincteurs** débiteront le jeudi à 14 heures et se termineront le vendredi à 10 heures.

1.3.3. L'installation dans le paddock débutera le jeudi à 9 heures et se terminera le vendredi à 10 heures.

1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage (même de location) ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques, la distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France Nationale sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité pour **2006**, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.

3.2. PILOTES ADMIS

La Coupe de France Nationale est réservée aux pilotes âgés de 14 ans et plus (âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en **2006**).

3.3. CRITERES DE SELECTION

3.3.1. En fonction du résultat des Championnats Régionaux, **118** pilotes seront qualifiés. Dans les **118** pilotes qualifiés, 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer.

3.3.2. Le vainqueur de la Coupe de France **Nationale** de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France **2006**.

3.3.3. Après avoir reçu, au plus tard le **15 juin 2006**, le résultat des Championnats Régionaux, la FFSA calculera pour chaque Commission Régionale de Karting, sur la moyenne des participants aux 3 épreuves qualificatives de ces Championnats, le nombre de pilotes qualifiés.

3.4. CONFIRMATION DES PARTICIPANTS

3.4.1. **Au plus tard le 1^{er} juillet 2006**, les Commissions Régionales de Karting devront avoir confirmé à

la FFSA les noms des pilotes qualifiés ainsi que le ou les noms des remplaçants (en fonction de leur classement au Championnat Régional) qui s'engagent à participer.

3.4.2. Quinze jours au plus tard avant la date de la Coupe de France et en cas de défection d'un pilote qualifié, la Commission Régionale de Karting peut le remplacer par un pilote remplaçant issu de la liste déposée et ce suivant son classement au Championnat Régional.

3.4.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.5. DROITS D'ENGAGEMENT

3.5.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à **138 €** tout compris, notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, les 5 laissez-passer et emplacement paddock.

Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

Ces droits d'engagement devront être adressés à la Commission Régionale de Karting au plus tard trente jours avant l'épreuve. La CRK se chargera de reverser à la FFSA le montant total des engagements reçus en y joignant la confirmation des pilotes engagés.

3.5.2. Sur ces droits d'engagement, **115 €** seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
Ne seront autorisés que les châssis agréés 2001 (liste n°4).

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur non plombé.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.2.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.

4.2.1.2. Le mélange essence-huile utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).

4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois.
Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.

4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera de pneus slick (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve. **Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm-up.**

4.2.2.3. Deux pneus (1 avant – 1 arrière) seront à acheter sur place.

4.2.2.4. Quatre pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le fabricant fournisseur de la catégorie.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à **120** sur fond jaune).

4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA.

Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.

- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devra figurer à l'avant des caissons latéraux. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France Nationale devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.

- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais de carburation du samedi matin. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

- 7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort. Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes de 30 pilotes maximum. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

- 7.3.2. Manches qualificatives

- 7.3.2.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en **7 séries** en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A 1 ^{er} chrono 8 ^{ème} chrono	SERIE B 2 ^{ème} chrono 9 ^{ème} chrono	SERIE C 3 ^{ème} chrono 10 ^{ème} chrono	SERIE D 4 ^{ème} chrono 11 ^{ème} chrono
SERIE E 5 ^{ème} chrono 12 ^{ème} chrono	SERIE F 6 ^{ème} chrono 13 ^{ème} chrono	SERIE G 7 ^{ème} chrono 14 ^{ème} chrono etc.....	

- 7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

- 7.3.2.3. Déroulement des Manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C.. etc.. (soit un total de **21 manches qualificatives**).

Les manches qualificatives se disputeront sur une distance de 15 km par temps sec et 12 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales (Pré-finale et finale)

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 34 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec et **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- une finale de **30 km** par temps sec et **24 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France Nationale et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale,

- classés de la **35^{ème}** à la **68^{ème}** place, à l'issue des manches qualificatives, auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK" ;
- classés de la **69^{ème}** à la **102^{ème}** place, à l'issue des manches qualificatives, participeront à une « Coupe de la Ville ».

Ces Coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (**maximum 34 participants**) et se dérouleront sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" et de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

Une dotation de **4850 €** de primes sera attribuée. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 20 premiers :

1 ^{er}	660 €	6 ^{ème}	320 €	11 ^{ème}	160 €	16 ^{ème}	100 €
2 ^{ème}	545 €	7 ^{ème}	260 €	12 ^{ème}	150 €	17 ^{ème}	100 €
3 ^{ème}	485 €	8 ^{ème}	210 €	13 ^{ème}	150 €	18 ^{ème}	100 €
4 ^{ème}	430 €	9 ^{ème}	210 €	14 ^{ème}	100 €	19 ^{ème}	100 €
5 ^{ème}	370 €	10 ^{ème}	200 €	15 ^{ème}	100 €	20 ^{ème}	100 €

Le podium final et la remise des prix auront lieu à l'issue de l'épreuve.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE

N100 / N125

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. La FFSA organise **une Coupe de France N100** et **une Coupe de France N125**.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

- 1.2. **La Coupe de France N100 se déroulera les :**

29 et 30 juillet 2006	Belmont sur Rance	ASK Aveyron

La Coupe de France N125 se déroulera les :

23 et 24 septembre 2006	Laval	ASK Laval

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. **HORAIRES**

- 1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2. Le contrôle administratif **et le contrôle des extincteurs** débiteront le jeudi à 14 heures et se termineront le vendredi à 10 heures.
- 1.3.3. L'installation dans le paddock débutera le jeudi à 9 heures et se terminera le vendredi à 10 heures.
- 1.3.4. La manifestation débutera officiellement le vendredi à 8 heures avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage même avec un kart de location ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. **VERIFICATIONS**

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques, la distribution de l'essence, la préparation du mélange et le remplissage des réservoirs auront lieu le vendredi après midi en fonction de l'horaire établi par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. **LICENCES**

- La **Coupe de France N100** et la **Coupe de France N125** seront ouvertes à tout pilote détenteur :
- d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité dans sa catégorie pour **2006**, qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.
 - d'une licence internationale B ou C de Karting « Pilote Concurrent Conducteur » en cours de validité dans sa catégorie pour **2006**, **qui se sera qualifié lors du Championnat Régional.**
 - **Un pilote participant, la même saison, à :**
 - **plus de deux épreuves des Grands Prix Karting,**
 - **à 1 ou plusieurs épreuves du Championnat d'Europe, du Monde CIK,**
 - **et/ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation,****ne pourra aucunement prétendre à une qualification pour participer à une Coupe de France.**

3.2. **PILOTES ADMIS**

- 3.2.1. La Coupe de France N100 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans et plus (âgés de 15 ans : atteignant l'âge de 15 ans en **2006**).

- 3.2.2. La Coupe de France N125 est réservée aux pilotes âgés de 15 ans et plus (âgés de 15 ans : atteignant l'âge de 15 ans en **2006**).

3.3. CRITERES DE SELECTION

- 3.3.1. En fonction du résultat des Championnats Régionaux, **135** pilotes seront qualifiés par catégorie. Dans les **135** pilotes qualifiés, 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer.
- 3.3.2. Les vainqueurs de la Coupe de France de l'année précédente en catégorie N100 et N125 seront qualifiés d'office pour la Coupe de France, **dans les conditions répondant à l'article 3.1. du présent règlement.**
- 3.3.3. Après avoir reçu, au plus tard le **15 juin 2006**, le résultat des Championnats Régionaux, la FFSA calculera pour chaque Commission Régionale de Karting et dans chaque catégorie, sur la moyenne des participants aux 3 épreuves qualificatives de ces Championnats, le nombre de pilotes qualifiés.

3.4. CONFIRMATION DES PARTICIPANTS

- 3.4.1. **Au plus tard le 13 juillet 2006**, les Commissions Régionales de Karting devront avoir confirmé à la FFSA les noms des pilotes qualifiés ainsi que le ou les noms des remplaçants (en fonction de leur classement au Championnat Régional) qui s'engagent à participer.
- 3.4.2. Quinze jours au plus tard avant la date de la Coupe de France et en cas de défection d'un pilote qualifié, la Commission Régionale de Karting peut le remplacer par un pilote remplaçant issu de la liste déposée et ce suivant son classement au Championnat Régional.
- 3.4.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure) Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.5. DROITS D'ENGAGEMENT

- 3.5.1. Le montant des droits d'engagement est fixé à **140 €** tout compris, notamment les frais de dossier, droits de piste du vendredi, 5 laissez-passer et emplacement paddock.
Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.
Ces droits d'engagement devront être adressés à la Commission Régionale de Karting au plus tard trente jours avant l'épreuve. La CRK se chargera de reverser à la FFSA le montant total des engagements reçus en y joignant la confirmation des pilotes engagés.
- 3.5.2. Sur ces droits d'engagement, **117 €** seront reversés dans leur intégralité par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs plombés.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

- 4.2.1. Carburant
- 4.2.1.1. Le mélange utilisé lors des essais libres et des warm-up du samedi et du dimanche matin est fourni directement par le pilote. Obligation d'utiliser un 2^{ème} réservoir pour le warm-up.
- 4.2.1.2. Le mélange essence-huile utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications, phases finales) ne doit jamais quitter le parc d'assistance (parc fermé).
- 4.2.1.3. Le mélange, le remplissage et le stockage des réservoirs seront effectués exclusivement dans le parc d'assistance (parc fermé). Le mélange devra être préparé en une seule fois. Les réservoirs doivent être démontables rapidement pour pouvoir être stockés dans un local prévu à cet effet.
- 4.2.1.4. La fourniture et la distribution de l'essence se feront uniquement en parc d'assistance (parc fermé), en échange de "bons d'essence" préalablement achetés sur place par le pilote ou le concurrent.
La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent). Seuls les bidons neufs scellés d'origine suivant la liste des lubrifiants agréés par la CIK/FIA pourront pénétrer dans le parc fermé assistance prévu à cet effet.

- 4.2.2. Pneumatiques
- 4.2.2.1. Chaque pilote disposera de pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre.
- 4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve. **Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm-up.**
- 4.2.2.3. Deux pneus slick (1 avant – 1 arrière) seront à acheter sur place.
- 4.2.2.4. Quatre pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le fabricant fournisseur de la catégorie.
Les pneus pluie seront payants, fournis sur place par le fabricant et tirés au sort.
- 4.3. NUMEROS DE COURSE**
- 4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course (de 1 à **137** sur fond jaune pour la catégorie N100, et de 1 à **137** sur fond rouge pour la catégorie N125).
- 4.3.2. 8 plaques numéros maxi seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France N100 et N125 devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA envoyé aux concurrents avant l'épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.

En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1. Les essais libres se dérouleront le vendredi entre 8 heures et 18 heures.
- 7.1.2. Les séances du warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.
- 7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais de carburation du samedi matin. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

- 7.3.1. Essais chronométrés
Pour les essais chronométrés, les groupes sont tirés au sort.
Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par groupes de 30 pilotes maximum. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.
- 7.3.2. Manches qualificatives
- 7.3.2.1. Création des séries
Diviser les concurrents de la catégorie en 8 séries maximum en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A 1 ^{er} chrono 9 ^{ème} chrono	SERIE B 2 ^{ème} chrono 10 ^{ème} chrono	SERIE C 3 ^{ème} chrono 11 ^{ème} chrono	SERIE D 4 ^{ème} chrono 12 ^{ème} chrono
SERIE E 5 ^{ème} chrono 13 ^{ème} chrono etc..	SERIE F 6 ^{ème} chrono 14 ^{ème} chrono	SERIE G 7 ^{ème} chrono 15 ^{ème} chrono	SERIE H 8 ^{ème} chrono 16 ^{ème} chrono

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des Manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; A contre C ; B contre C... etc... (soit un total de **28 manches qualificatives**).

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème},
- 3 points au 3^{ème},
- 4 points au 4^{ème},
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales (pré-finales et finale)

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 34 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

- une pré-finale **20 km** par temps sec, de **17 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement des manches de qualification.
- Une finale de **30 km** par temps sec, de **24 km** par temps de pluie. Les positions de départ seront déterminées par le classement de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale :

- **Classés de la 35^{ème} à la 68^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives** auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK"
- **Classés de la 69^{ème} à la 102^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives, participeront à une « Coupe de la Ville ».**

Ces coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants) et se dérouleront sur une seule course de 25 km par temps sec et de 19 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" **et de la « Coupe de la Ville » sera établie** selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Une remise de prix aura lieu à l'issue de la Coupe de France.

Une dotation de **2450 €** de primes sera attribuée par catégorie. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 10 premiers de chaque catégorie :

1 ^{er}	550 €	6 ^{ème}	190 €
2 ^{ème}	375 €	7 ^{ème}	170 €
3 ^{ème}	320 €	8 ^{ème}	150 €
4 ^{ème}	250 €	9 ^{ème}	125 €
5 ^{ème}	210 €	10 ^{ème}	110 €

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur. Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur. A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie. A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews. Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE FORMULE FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1** La FFSA organise la Coupe de France Formule FFSA et la Coupe de France Formule FFSA Senior.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

- 1.2.** La Coupe de France Formule FFSA se déroulera le :

19 et 20 août 2006	Septfontaine	ASK L'Enclos

La Coupe de France Formule FFSA Senior se déroulera le :

1^{er} et 2 juillet 2006	Layrac	ASK CP Agenais

La FFSA se réserve le droit de modifier ces dates.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1.** Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits et aux organisateurs. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2.** L'installation dans le paddock, le contrôle administratif **et le contrôle des extincteurs** débiteront le vendredi à 10 heures et se termineront le samedi à 10 heures.
- 1.3.3.** La manifestation débutera officiellement le vendredi à 14 heures avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun essai, même avec un kart de location, ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant le meeting.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le samedi.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

- 3.1.1.** La Coupe de France Formule FFSA est ouverte aux pilotes titulaires d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité pour 2006.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1.** Un maximum de **119 pilotes** dans chaque catégorie sera admis à la Coupe de France Formule FFSA. Les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.
- 3.2.2.** La Coupe de France Formule FFSA ne sera pas ouverte aux pilotes finalistes des Championnats de France ou Coupe de France 2002, 2003, 2004 et 2005 dans les catégories suivantes : Junior, Espoir, Elite, 125, N100 et N125.
La FFSA examinera toute candidature présentant un caractère particulier dans le but de préserver l'esprit de la Coupe de France Formule FFSA.
- 3.2.3.** La Coupe de France Formule FFSA est réservée aux pilotes âgés de **14 à 21 ans** (âgés de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en 2006 - âgés de 21 ans : atteignant l'âge de 21 ans en 2006).
- 3.2.4.** La Coupe de France Formule FFSA Senior est réservée aux pilotes âgés de 22 ans et plus (âgés de 22 ans : atteignant l'âge de 22 ans en 2006).

3.3. INSCRIPTIONS A LA COUPE DE FRANCE

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France Formule FFSA devra envoyer à l'opérateur FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve.
Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **132 €**.

3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi, laissez-passer et emplacement paddock.

Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.3.3. Les pilotes inscrits à la Coupe de France Formule FFSA ne pourront prétendre à aucun remboursement en cas de forfait.

3.3.4. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure).

Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

Sur ces droits d'engagement, **112 €** seront reversés dans leur intégralité par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie correspondante.

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs plombés.

Le matériel devra rester dans sa configuration d'origine sous peine d'exclusion, à tout moment de l'épreuve.

4.1.3. Les finalistes se verront attribuer, à l'issue des qualifications, par tirage au sort, un moteur (sans pot d'échappement ni carburateur) fourni par la FFSA. Deux séances d'essais de carburation de 10 minutes seront organisées avant le début de la phase finale. Seul le moteur tiré au sort pourra être utilisé pour la phase finale.

4.1.4. En cas de problème technique, grave et justifié, constaté par **le délégué technique FFSA**, le concurrent pourra se voir allouer un autre moteur par le fournisseur de la catégorie. Il sera dans l'obligation d'utiliser ce moteur et ne pourra procéder à aucun essai de carburation supplémentaire. Les concurrents ne sont nullement autorisés à procéder à une quelconque intervention sur les moteurs, sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent).

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera de quatre pneus slick (2 avant - 2 arrière).

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort et marqués avant l'épreuve. **Après montage en parc fermé, ces pneumatiques seront les seuls à pouvoir être utilisés pendant la durée de l'épreuve. Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm-up.**

4.2.2.3. Les pneus slick seront **achetés sur place** auprès du fabricant fournisseur de la catégorie.

4.2.2.4. En cas de crevaison, le concurrent pourra remplacer le pneumatique défectueux après accord du **délégué technique FFSA**, le pneumatique de remplacement sera à la charge du concurrent.

4.2.2.5. L'utilisation de pneumatiques pluie ou de pneumatiques slick retallés est interdite.

4.3. NUMEROS DE COURSE

- 4.3.1. La FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course. De 1 à 120 sur fond blanc, pour la Coupe de France Formule FFSA et de 1 à 120, sur fond jaune, pour la Coupe de France Formule FFSA Senior.
- 4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction.
- 4.3.3. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc (ainsi que le drapeau de sa nationalité) devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

4.4. MECANICIENS ET ASSISTANCE

- 4.4.1. Un mécanicien par pilote sera autorisé à pénétrer dans le parc fermé et sur la pré grille. Ce mécanicien devra porter le badge spécifique fourni par l'organisation. Toute personne non licenciée et non accréditée se verra interdire l'accès au parc d'assistance (parc fermé) et à la pré-grille.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France Formule FFSA devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des véhicules définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes.
En cas de non respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

- 7.1.1 Des essais libres facultatifs se dérouleront **à partir du vendredi 14 heures** par groupe de 34 pilotes maximum.
- 7.1.2 La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres officiels. La présence de tous les pilotes et **tuteurs** (concurrent-conducteur) est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par la commission sportive. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

- 7.3.1. Essais chronométrés
Pour les essais chronométrés, les groupes seront tirés au sort.
Les essais chronométrés et sonométriques auront lieu le samedi par groupe de 34 pilotes maximum selon des horaires définis par l'opérateur. Ce nombre est susceptible de changer en fonction de la longueur de la piste, conformément à l'arrêté de 1996.
Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.
- 7.3.2. Manches qualificatives
- 7.3.2.1 Création des séries
Diviser les concurrents de la catégorie en **7 séries** en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A 1 ^{er} chrono 8 ^{ème} chrono	SERIE B 2 ^{ème} chrono 9 ^{ème} chrono	SERIE C 3 ^{ème} chrono 10 ^{ème} chrono	SERIE D 4 ^{ème} chrono 11 ^{ème} chrono
SERIE E 5 ^{ème} chrono 12 ^{ème} chrono	SERIE F 6 ^{ème} chrono 13 ^{ème} chrono	SERIE G 7 ^{ème} chrono 14 ^{ème} chrono	

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; B contre C ; etc.. (soit un total de **21 manches qualificatives**)

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème}, et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. En fonction de la capacité de la piste, les 34 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

Le tirage au sort des moteurs aura lieu à la fin des manches qualificatives et sera suivi des essais de carburation en séance de 2 fois 10 minutes selon un horaire défini par l'opérateur.

- une pré-finale de **20 km** minimum par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches qualificatives,
- une finale de **30 km** minimum par temps sec et de **24 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale :

- classés de la 35^{ème} à la 68^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives, auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK" ;
- classés de la 69^{ème} à la 102^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives, participeront à une « Coupe de la Ville ».

Ces Coupes seront organisées si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants) et se dérouleront sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la Ville" et de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

7.3.5. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, les courses se dérouleront sur les distances spécifiques prévues par temps de pluie.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Une remise de prix aura lieu à l'issue de la Coupe de France.

Une dotation de **2140 €** de primes sera attribuée par catégorie. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 15 premiers :

1 ^{er}	300 €	6 ^{ème}	150 €	11 ^{ème}	100 €
2 ^{ème}	250 €	7 ^{ème}	140 €	12 ^{ème}	90 €
3 ^{ème}	200 €	8 ^{ème}	130 €	13 ^{ème}	80 €
4 ^{ème}	180 €	9 ^{ème}	120 €	14 ^{ème}	70 €
5 ^{ème}	160 €	10 ^{ème}	110 €	15 ^{ème}	60 €

Seront également distribués :

70 € à la pôle.
70 € au meilleur tour en course.
70 € à la plus belle remontée.
70 € à la meilleure féminine.

D'autre part, le manufacturier prévoit également une dotation spécifique.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du Protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE FEMININE

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise la Coupe de France Féminine.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. La Coupe de France se déroulera le :

29 et 30 juillet 2006

Belmont sur Rance

ASK Aveyron

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**

1.3.2. L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs débiteront le vendredi à 14 heures et se termineront le samedi à 10 heures.

1.3.3. La manifestation débutera officiellement le samedi à 8 heures avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage même avec un kart de location ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le samedi après midi suivant l'horaire défini par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La Coupe de France sera ouverte à tout pilote féminin, détenteur d'une licence nationale ou internationale de karting "Pilote concurrent conducteur", en cours de validité dans sa catégorie.

La Coupe de France est également ouverte aux pilotes féminins titulaires d'un Titre de Participation National Formule FFSA.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de **68 pilotes** sera admis. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.

3.2.2. La Coupe de France Féminine est réservée aux pilotes féminins âgés de **14 ans et plus** (âgées de 14 ans : atteignant l'âge de 14 ans en **2006**).

3.3. INSCRIPTIONS A LA COUPE DE FRANCE

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France devra envoyer à l'opérateur FFSA, une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve.

Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **140 €**.

3.3.2. Le montant de l'inscription comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi, 5 laissez-passer et l'emplacement paddock. Seule l'aire de stationnement pourra être facturée en supplément par l'organisateur.

3.3.3. En cas de non-participation, le pilote ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure). Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

117 € par pilote seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie Formule FFSA.

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et **d'un moteur plombé**.

Le matériel devra rester dans sa configuration d'origine sous peine d'exclusion, à tout moment de l'épreuve.

4.1.3. Chaque pilote se verra attribuer, **avant la dernière séance d'essais libres**, par tirage au sort, un moteur (sans pot d'échappement, ni carburateur) fourni par la FFSA. Seul le moteur tiré au sort pourra être utilisé **pour la totalité de l'épreuve**.

4.1.4. En cas de problème technique, grave et justifié, constaté par **le délégué technique** de la FFSA, le concurrent pourra se voir allouer un autre moteur par le fournisseur, il sera dans l'obligation d'utiliser ce moteur et ne pourra procéder à aucun essai de carburation supplémentaire. Les concurrents ne sont nullement autorisés à procéder à une quelconque intervention sur les moteurs, sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote.
Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent)

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera par épreuve de 4 pneus slick (2 avant - 2 arrière) en gestion libre.

4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc assistance (parc fermé) avant l'épreuve. **Après montage en parc fermé, ces pneumatiques seront les seuls à pouvoir être utilisés pendant la durée de l'épreuve. Obligation d'utiliser un 2^{ème} jeu de jantes pour les warm-up.**

4.2.2.3. Les pneus slick seront payants et fournis par le manufacturier fournisseur de la catégorie Formule FFSA.

4.2.2.4. En cas de crevaison, le concurrent pourra remplacer le pneumatique défectueux après accord **du délégué technique FFSA**, le pneumatique de remplacement sera à la charge du concurrent.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. La FFSA attribuera, à chaque pilote, un numéro de course.

4.3.2. Les plaques-numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification sous peine de sanction.

4.4. MECANICIENS ET ASSISTANCE

4.4.1. Un mécanicien devra porter le badge spécifique fourni par l'organisation. Toute personne non licenciée et non accréditée se verra interdire l'accès au parc d'assistance (parc fermé) et à la pré-grille.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la Coupe de France devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités.

En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 100 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

7.1.1. Les essais libres se dérouleront le samedi selon des horaires définis par l'opérateur par séance de 10 minutes.

7.1.2. Une séance de warm up se déroulera le dimanche matin.

7.1.3. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) pendant les séances de warm-up est obligatoire sous peine d'une amende de 100 €.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres officiels. La présence de tous les pilotes **et tuteurs** (concurrent-conducteur) est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par la commission sportive. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de l'épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes seront tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques auront lieu le samedi par groupe de 34 pilotes maximum selon des horaires définis par l'opérateur. Ce nombre est susceptible de changer en fonction de la longueur de la piste, conformément à l'arrêté de 1996. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

7.3.2.1 Création de séries

En fonction du nombre de pilotes inscrits et en tenant compte de la capacité de la piste, création de séries réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono

7.3.2.2 Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; B contre C ; etc....

Si le nombre de pilotes ne permet que 3 séries (A/B/C), doubler les manches de qualification,

soit : 2 manches A/B

2 manches A/C

2 manches B/C

Les manches qualificatives se disputeront sur 15 km par temps sec et sur 12 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er},

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème}, et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex æquo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. Les 34 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales.

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **20 km** par temps sec et de **17 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches de qualification.
- une finale de **30 km** par temps sec et de **24 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France Féminine et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale classés de la 35^{ème} à la 68^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK" .

Cette Coupe sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 34 participants). Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. Une remise de prix aura lieu à l'issue de la Coupe de France Féminine.

Une dotation de **2450 €** de primes sera attribuée. Les primes seront distribuées de la façon suivante aux 10 premières :

1 ^{er}	550 €	6 ^{ème}	190 €
2 ^{ème}	380 €	7 ^{ème}	170 €
3 ^{ème}	320 €	8 ^{ème}	150 €
4 ^{ème}	260 €	9 ^{ème}	120 €
5 ^{ème}	210 €	10 ^{ème}	100 €

Une dotation spécifique sera prévue par le manufacturier.

10.2. **PROTOCOLE PODIUM**

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du Protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

COUPE DE FRANCE MINIKART

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1 La FFSA organise une Coupe de France en catégorie Minikart.
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.

1.2. Cette Coupe de France se déroulera les :

8 et 9 juillet 2006

Douvrin

ASK Française Mécanique

La FFSA se réserve le droit de modifier cette date.

1.3. HORAIRES

1.3.1. Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve.

1.3.2. L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs auront lieu le **samedi de 10 heures à 13 heures.**

1.3.3. La manifestation débutera officiellement le samedi avec les essais libres. Avant le début de ces essais libres, aucun roulage même de location ne sera autorisé sur le circuit à partir du lundi précédant la manifestation.

1.4. VERIFICATIONS

L'enregistrement du matériel, le contrôle vestimentaire, la distribution et le montage des pneumatiques auront lieu le samedi, selon des horaires définis par l'opérateur.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

La "Coupe de France Minikart" sera ouverte à tout pilote détenteur d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur", délivrée par la FFSA, en cours de validité dans sa catégorie pour **2006**.

3.2. PILOTES ADMIS

3.2.1. Un maximum de **60** pilotes sera admis. La FFSA se réserve la possibilité de modifier le nombre de pilotes.

3.2.2. La "Coupe de France Minikart" est réservée aux pilotes âgés de 8 à **10** ans (âgés de 8 ans : atteignant l'âge de 8 ans en **2006**, âgés de **10** ans : atteignant l'âge de **10 ans en 2006**), titulaires d'une licence Minikart et ayant obtenu une attestation d'aptitude à rouler en compétition délivrée par leur CRK (Test d'aptitude).

3.3. INSCRIPTION A LA COUPE DE FRANCE MINI KART

3.3.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France devra envoyer à l'opérateur FFSA une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA et disponible à la fin du présent ouvrage, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de 60 €. La demande d'inscription devra être validée par le Président de la CRK du pilote.

3.3.2. Le montant des droits d'inscription comprend notamment les frais de dossier, les droits de piste du samedi, les 5 laissez-passer et l'emplacement paddock.

Seule l'aire de stationnement pourra être facturée par l'organisateur.

3.4. REVERSEMENT DES ENGAGEMENTS

50 € par pilote seront reversés par la FFSA à l'organisateur. Ce reversement sera effectué dans

les plus brefs délais par une subvention pour l'organisation de l'épreuve.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. **MATERIEL ADMIS**

- 4.1.1. Définition du règlement technique de la catégorie Minikart de compétition.
- 4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et d'un moteur plombé.
- 4.1.3. Les finalistes se verront attribuer, à l'issue de la demi finale, par tirage au sort, un moteur fourni par la FFSA. Une séance d'essais sera organisée avant le début de la finale. Seul le moteur tiré au sort pourra être utilisé pour la finale.
- 4.1.4. En cas de problème technique, grave et justifié, constaté par **le délégué technique** FFSA, le concurrent pourra se voir allouer un autre moteur par le fournisseur, il sera dans l'obligation d'utiliser ce moteur et ne pourra procéder à aucun essai supplémentaire. Les concurrents ne sont nullement autorisés à procéder à une quelconque intervention sur les moteurs, sous peine d'exclusion immédiate de l'épreuve.

4.2. **CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS**

- 4.2.1. Carburant
 - 4.2.1.1. Le carburant utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.
- 4.2.2. Pneumatiques
 - 4.2.2.1. Chaque pilote disposera d'un train de pneus slick (2 avant - 2 arrière).
 - 4.2.2.2. Les pneus seront tirés au sort, marqués et montés en parc d'assistance (parc fermé) avant l'épreuve.
 - 4.2.2.3. Quatre pneus slick (2 avant et 2 arrière) seront fournis gratuitement par le manufacturier fournisseur de la catégorie.
- 4.3. **NUMEROS DE COURSE**
 - 4.3.1. La FFSA attribuera à chaque pilote un numéro de course.
 - 4.3.2. Les plaques numéros seront fournies par la FFSA et incluront la publicité FFSA. Elles devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les pilotes participant à la "Coupe de France Minikart" devront obligatoirement être identifiés conformément au plan d'identification défini par la FFSA, envoyé aux concurrents avant la première épreuve. Les pilotes auront la possibilité d'apposer d'autres publicités. En aucun cas, l'identification des karts définie par la FFSA ne pourra être modifiée par les pilotes. En cas de non-respect du plan d'identification, tout pilote se verra infliger une amende de 80 €.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. **ESSAIS**

- 7.1.1. Essais libres

Les essais libres se dérouleront le samedi en deux séances de 10 minutes par groupe de **24 pilotes maximum**, espacées d'une heure minimum.
- 7.1.2. La présence du transpondeur (en état de marche sous la responsabilité du pilote) est obligatoire pendant la 2^{ème} séance d'essais libres du samedi.

7.2. **BRIEFING**

Il aura lieu à l'issue des essais du **samedi après-midi**. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à

cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Pour les essais chronométrés, les groupes seront tirés au sort.

Les essais chronométrés et sonométriques auront lieu **le samedi après-midi** par groupe de **24 pilotes maximum** selon des horaires définis par l'opérateur. Chaque groupe effectuera une séance de 7 minutes.

7.3.2. Manches qualificatives

7.3.2.1 Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en **5 séries** réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C	SERIE D	SERIE E
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono	4 ^{ème} chrono	5 ^{ème} chrono
6 ^{ème} chrono	7 ^{ème} chrono	8 ^{ème} chrono	9 ^{ème} chrono	10 ^{ème} chrono

7.3.2.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.3.2.3. Déroulement des manches qualificatives

Dans le cadre des manches qualificatives, toutes les séries se rencontreront suivant le schéma ci-dessous :

A contre B ; B contre C ; etc.. (soit un total de **10 manches qualificatives**)

Les manches qualificatives se disputeront sur 7 km par temps sec et sur 5 km par temps de pluie.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir le classement des manches qualificatives.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.3. Phases finales

A l'issue des manches qualificatives, un classement de tous les pilotes sera établi. Les 24 premiers pilotes seront qualifiés pour les phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

Le tirage au sort des moteurs aura lieu à la fin des manches qualificatives et sera suivi des essais de carburation en 1 séance de 5 minutes selon un horaire défini par l'opérateur.

- une pré-finale de **10 km** minimum par temps sec et de **8 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue des manches qualificatives,
- une finale de **12 km** minimum par temps sec et de **8 km** par temps de pluie, positions de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale déterminera le classement de la Coupe de France et les 3 premiers pilotes classés se rendront au podium.

7.3.4. Consolante

Les pilotes, non qualifiés pour la phase finale :

classés de la 25^{ème} à la 48^{ème} place, à l'issue des manches qualificatives, auront la possibilité de disputer une "Coupe de la CRK" ;

Cette Coupe sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent (maximum 24 participants) et se dérouleront sur une seule course de 10 km par temps sec et de 8 km par temps de pluie. La grille de départ de la "Coupe de la CRK" sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualification.

7.3.5. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Lorsque la Direction de Course déclarera qu'il s'agit d'une course par temps de pluie, les courses se dérouleront sur les distances spécifiques prévues par temps de pluie.

- 7.3.6. Les essais libres, les essais de carburation, les essais chronométrés, la pré-finale, la finale et la Coupe de la CRK seront espacés d'une heure minimum entre-eux.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** A l'issue de la finale, les 3 premiers classés se rendront au podium où une coupe leur sera remise.

10.2. *PROTOCOLE PODIUM*

A l'issue de la finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'opérateur.

Pendant toute la durée du Protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du motoriste fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** La FFSA organise une Coupe de France Long Circuit en catégories N125 et Intercontinentale C. Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des règlements sportifs et techniques FFSA.
- 1.2.** Cette Coupe de France se déroulera en une série de 3 épreuves :

10 et 11 juin 2006	Carole	ASK Rosny
22 et 23 juillet 2006	A déterminer	A déterminer
7 et 8 octobre 2006	Croix en Ternois	ASK Côte d'Opale

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

1.3. HORAIRES

- 1.3.1.** Les horaires seront établis en fonction du nombre d'engagés et seront envoyés aux pilotes inscrits, aux organisateurs et aux officiels de l'épreuve. **Sauf cas de force majeure, ils ne subiront aucune modification.**
- 1.3.2.** L'installation dans le paddock, le contrôle administratif et le contrôle des extincteurs débiteront le vendredi à 10 heures et se termineront **le samedi à 10 heures.**
- 1.3.3.** La manifestation débutera officiellement le samedi à 8 heures avec les essais libres officiels. Avant le début de ces essais libres, des essais non officiels pourront être organisés le vendredi. Les horaires de ces essais libres non officiels seront définis dans le règlement particulier de chaque épreuve.
- 1.4. VERIFICATIONS**
L'enregistrement du matériel et le contrôle vestimentaire auront lieu le samedi de 9 heures à 12 heures.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

- La Coupe de France Long Circuit sera ouverte à tout pilote détenteur
- d'une licence nationale de karting "Pilote concurrent conducteur" en cours de validité dans sa catégorie pour **2006**.
 - d'une licence internationale A, B ou C de Karting « Pilote Concurrent Conducteur » en cours de validité dans sa catégorie pour **2006**.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1.** Un maximum de **100 pilotes** en N125 et un maximum de **40 pilotes** en Intercontinentale C seront admis à la Coupe de France Long Circuit.
- 3.2.2.** La Coupe de France en catégorie Intercontinentale C est réservée aux pilotes âgés de 16 ans et plus (âgés de 16 ans : révolus).
- 3.2.3.** La Coupe de France en catégorie N125 est réservée aux pilotes âgés de 16 ans et plus (âgés de 16 ans : atteignant l'âge de 16 ans en **2006**).

3.3. CRITERES DE SELECTION

- 3.3.1.** Les pilotes inscrits pour la totalité de la Coupe de France Long Circuit seront retenus en priorité. Pour les engagements à une épreuve, les engagements seront retenus selon l'ordre d'arrivée à la FFSA, dans la limite des places disponibles.

3.4. INSCRIPTION A LA COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT

3.4.1. Tout pilote désirant participer à la Coupe de France Long Circuit devra envoyer à la FFSA une demande d'inscription selon le modèle établi par la FFSA, disponible à la fin du présent règlement, au moins 21 jours avant la date de la première épreuve à laquelle il souhaite participer.

3.4.2. Cette demande d'inscription devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de la FFSA d'un montant de **100 €** représentant l'inscription à la Coupe de France Long Circuit. Seuls les pilotes inscrits à la Coupe de France seront classés et pourront prétendre à la dotation prévue à l'issue de la dernière manche.

3.5. ENGAGEMENT A UNE EPREUVE DE LA COUPE DE FRANCE

3.5.1. Pour chaque épreuve de la Coupe de France Long Circuit, chaque concurrent devra envoyer à l'organisateur une demande d'inscription, au moins 21 jours avant la date de l'épreuve à laquelle il souhaite participer.

3.5.2. Cette demande devra être accompagnée d'un chèque à l'ordre de l'organisateur d'un montant fixé par l'organisateur représentant l'engagement à une épreuve de la Coupe de France Long Circuit.

Le montant de l'engagement comprend notamment les frais de dossier, droits de piste du samedi et emplacement paddock pour l'épreuve concernée. Seule l'aire de stationnement et les essais du vendredi pourront être facturés en supplément par l'organisateur.

3.5.3. En cas de non participation du pilote à l'épreuve, il ne pourra prétendre à aucun remboursement (sauf cas de force majeure).

3.5.4. Aucun pilote ne pourra être engagé ou remplacé sur place.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATERIEL ADMIS

4.1.1. En particulier :

Empattement : empattement maximum des châssis admis : 106 cm.

Poids : kart complet plus pilote en tenu 170 kg minimum (rappel).

Plancher : le plancher s'étendra uniquement depuis la traverse centrale du cadre jusqu'au tube principal avant du cadre (rappel).

Carrosserie : suivant les catégories, la carrosserie sera aux normes CIK/FIA 2002 et/ou homologuée CIK/FIA 2003 à l'exception de tout élément aérodynamique supplémentaire.

Note : une homologation de carrosserie présentant un spoiler avant ayant une profondeur supérieure à 450mm n'est pas admise. En conséquence, l'homologation CIK/FIA 134/CA/08 n'est pas admise.

4.1.2. Chaque pilote pourra disposer d'un châssis et de deux moteurs plombés qui pourront être de marque identique ou différente.

Toutefois, à partir des essais chronométrés officiels du samedi et jusqu'aux finales du dimanche, tout châssis endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au Délégué Technique FFSA.

Le Délégué Technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du châssis accidenté. En cas de remplacement, le châssis accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra être réutilisé durant l'épreuve.

4.2. CARBURANT - PNEUMATIQUES - ÉQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

4.2.1.1. Le mélange utilisé pour la compétition (essais libres, essais chronométrés officiels, qualifications et phases finales) est fourni directement par le pilote. Des substitutions d'essence pourront être effectuées au cours des épreuves.

4.2.1.2. La fourniture de l'huile sera à la charge du pilote (ou du concurrent).

4.2.2. Pneumatiques

4.2.2.1. Chaque pilote disposera de 6 pneus slick (3 avant - 3 arrière) et de 6 pneus pluie (3 avant - 3 arrière) en gestion libre correspondant à la catégorie.

4.2.2.2. Les pneus slick vendus sur place par l'organisateur seront marqués à l'arrivée des essais chronométrés.

4.2.2.3. Les pneus pluie seront apportés par le pilote et marqués à l'issu des essais chronométrés.

4.3. NUMEROS DE COURSE

4.3.1. L'organisateur fournira les numéros de course à chaque pilote :

De 1 à 81 sur fond rouge pour la catégorie Intercontinentale C,

De 1 à 161 sur fond jaune pour la catégorie N125.

Les plaques numéros devront être placées selon le plan d'identification de la FFSA et ne devront subir aucune modification. 8 plaques maximum seront fournies par journée pour les pilotes des catégories ICC et N125.

4.3.2. Le nom du pilote en lettres noires adhésives sur fond blanc ainsi que le drapeau de sa nationalité devront figurer à l'avant des carrosseries latérales. La hauteur minimum du rectangle contenant la reproduction devra être de 3 cm.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. ESSAIS

Les essais libres officiels se dérouleront le samedi matin à partir de 8 heures.

7.2. BRIEFING

Il aura lieu à l'issue des essais libres officiels. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.3. COURSE

7.3.1. Essais chronométrés

Les essais chronométrés et sonométriques se dérouleront par catégorie par groupes de 40 pilotes maximum. Chaque groupe effectuera une séance de 10 minutes.

Les groupes tirés au sort pour les essais chronométrés constitueront les **séries** pour les manches de qualification. La **série A** étant attribuée au groupe chrono ayant réalisé le meilleur temps absolu.

7.3.2. Qualifications

7.3.2.1. Nombre de participants dans la catégorie inférieur ou égal à 40 pilotes

Les pilotes disputeront 3 manches de qualification, sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème}

3 points au 3^{ème}

4 points au 4^{ème}

5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.3.2.2. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 40 pilotes et inférieur ou égal à 80 pilotes

Les pilotes sont répartis en deux **séries** de qualification correspondant aux groupes des essais chronométrés.

Chaque **série** disputera 3 manches de qualification, sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème}
- 3 points au 3^{ème}
- 4 points au 4^{ème}
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les 40 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale.

7.3.2.3. Nombre de participants dans la catégorie supérieur à 80 :

Les pilotes sont répartis en trois **séries** de qualification correspondant aux groupes des essais chronométrés.

Chaque **série** disputera 3 manches de qualification, sur 15 km minimum par temps sec et sur 12 km minimum par temps de pluie.

L'ordre de départ des manches de qualification est établi par le résultat des essais chronométrés.

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

- 0 point au 1^{er}
- 2 points au 2^{ème}
- 3 points au 3^{ème}
- 4 points au 4^{ème}
- 5 points au 5^{ème}

et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

Les 40 premiers classés seront qualifiés pour la phase finale.

7.3.3. Phases finales

Les phases finales se dérouleront de la façon suivante :

- une pré-finale de **25 km** minimum par temps sec et **20 km** minimum par temps de pluie, position de départ selon le classement à l'issue des manches qualificatives,
- une finale de **25 km** minimum par temps sec et **20 km** minimum par temps de pluie, position de départ selon le classement à l'issue de la pré-finale.

Le classement de la finale constituera le classement de l'épreuve.

7.3.4. Course par temps de pluie déclarée par la Direction de Course

Le choix des pneumatiques est laissé à l'appréciation des pilotes, la Direction de Course se réservant le droit de recourir au drapeau noir si elle juge un pilote mal équipé en pneumatiques, trop lent et dangereux pour les autres concurrents.

7.3.5. Consolante

Les pilotes non qualifiés pour la phase finale auront la possibilité de disputer une « Coupe de la CRK » qui sera organisée si un minimum de 15 pilotes y participent avec un maximum de 40 pilotes. Cette Coupe se déroulera sur une seule course de 15 km par temps sec et de 12 km par temps de pluie. La grille de départ de la « Coupe de la CRK » sera établie selon le classement à l'issue des manches de qualifications.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. **ATTRIBUTION DES POINTS A TOUS LES FINALISTES**

Les finalistes se verront attribuer des points.

Tout pilote prenant part à une épreuve de la Coupe de France peut marquer des points. Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivants :

50 points au 1 ^{er}	19 points au 7 ^{ème}	3 points au 23 ^{ème}
40 points au 2 ^{ème}	18 points au 8 ^{ème}	2 points au 24 ^{ème}
32 points au 3 ^{ème}	17 points au 9 ^{ème}	1 point du 25 ^{ème} au 34 ^{ème}
26 points au 4 ^{ème}	16 points au 10 ^{ème}	
22 points au 5 ^{ème}	15 points au 11 ^{ème}	
20 points au 6 ^{ème}	14 points au 12 ^{ème}	.....

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires.

9.2. CLASSEMENT GENERAL FINAL

Chaque pilote inscrit à la Coupe de France Long Circuit (article 3.4) totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement final de la Coupe de France sera établi en additionnant pour chaque pilote la totalité des résultats moins un résultat. Un résultat nul consécutif à une exclusion ne pourra être décompté.

En cas d'ex æquo, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisième places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé, où s'il subsiste encore des ex æquo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. CLASSEMENT NATIONAL

Dans chaque catégorie, tout pilote ayant participé, au minimum à une épreuve, n'ayant pas marqué de points lors des pré-finale et finale ou ne s'étant pas qualifié pour la phase finale, se verra attribuer des points en fonction de son classement à l'issue des pré-finale, finale ou à l'issue des manches qualificatives. Un classement « étendu » sera établi à l'issue de la Coupe par addition des points ainsi obtenus.

ARTICLE 10. PRIX

- 10.1.** Une remise de prix aura lieu à l'issue de la Coupe de France.
Des primes seront attribuées aux meilleurs pilotes de chaque catégorie en fin d'année.

10.2. PROTOCOLE PODIUM

A l'issue de chaque finale et après avoir répondu au contrôle du poids, les trois premiers pilotes classés seront sous la responsabilité de l'organisateur.

Pendant toute la durée du protocole, les pilotes devront uniquement porter leur combinaison de course fermée avec la casquette du manufacturier fournisseur de la catégorie. Ils se rendront au véhicule destiné à la parade des pilotes, afin d'effectuer un tour d'honneur.

A la suite du tour d'honneur, les pilotes se rendront au podium afin de procéder à la cérémonie.

A l'issue de la cérémonie de podium, les pilotes seront à la disposition de la presse pour répondre aux différents interviews.

Tout pilote ne respectant pas l'intégralité des points cités ci-dessus se verra retirer la totalité de ses primes d'arrivée.

CHAMPIONNAT REGIONAL

Ce règlement est un règlement standard sur lequel les CRK doivent s'appuyer pour établir le règlement de leur Championnat Régional. Seul le règlement de la CRK visé par la FFSA fera foi.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1.** Les Commissions Régionales de Karting (CRK) organisent, avec le concours de la FFSA, le Championnat Régional de Karting. Les CRK sont responsables de l'organisation de ce Championnat.
Ce Championnat se déroule en une série d'épreuves dont le nombre est déterminé par la CRK sur une période allant de février à fin octobre (minimum 3 épreuves).
Tous les points non prévus au présent règlement relèvent du Code Sportif International, des prescriptions générales FFSA, du règlement standard des épreuves de Karting ou figureront dans le règlement particulier de chaque épreuve.
Ce Championnat sera organisé conformément aux prescriptions du règlement technique national sans dérogation.
- 1.2.** Les CRK devront établir un règlement du Championnat Régional, reprenant notamment le calendrier et le nombre d'épreuves prises en compte pour le classement.
- 1.3.** Un règlement particulier sera par ailleurs établi pour chacune des épreuves du Championnat Régional.
Les CRK qui le souhaitent, peuvent s'organiser pour que la Direction de Course, les Commissaires Sportifs et Techniques soient des personnes extérieures à la CRK, détentrices de la licence correspondant à la fonction.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

- 3.1.1.** Le Championnat Régional sera ouvert à tout pilote détenteur d'une licence nationale ou internationale de Karting « Pilote concurrent conducteur » en cours de validité dans sa catégorie.
- 3.1.2.** Les pilotes titulaires d'une licence internationale de Karting « Pilote Concurrent Conducteur A » peuvent exclusivement participer au Championnat Régional dans les catégories FA, ICC.
- 3.1.3.** Les pilotes titulaires d'une licence internationale de Karting « Pilote Concurrent Conducteur B ou C » peuvent s'engager au Championnat Régional, uniquement en N100 et N125, **dès lors qu'ils ne sont pas inscrits et n'auront pas participé :**
- à plus de deux épreuves des Grands Prix Karting,
 - à 1 ou plusieurs épreuves du Championnat d'Europe, du Monde CIK,
 - et/ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation.

3.2. PILOTES ADMIS

- 3.2.1.** Seuls seront classés dans le Championnat Régional, les pilotes licenciés auprès d'une association sportive du ressort de la CRK ou du Comité Régional de Sport Automobile et régulièrement affiliée à la FFSA.
- 3.2.2.** Un pilote ne pourra disputer le Championnat Régional que dans une seule catégorie, celle dans laquelle il aura participé lors de la première épreuve.
- 3.2.3.** Un pilote qui change de CRK en cours de saison ne pourra pas être classé dans le Championnat Régional d'une autre CRK.
- 3.2.4. Qualification aux Championnats de France Minime/Cadet et aux Coupes de France Nationale, N100 et N125.**
- 3.2.4.1.** Le Championnat Régional est qualificatif **pour les Championnats de France Minime et Cadet** et pour les Coupes de France Nationale, N100 et N125.

- 3.2.4.2. La qualification pour ces Championnats de France et pour ces Coupes de France se fera sur la base des trois épreuves du Championnat Régional expressément désignées par la CRK dans le règlement du Championnat Régional.
- 3.2.4.3. Le classement des catégories **Minime, Cadet**, Nationale, N100 et N125 devra être adressé à la FFSA à l'issue de ces trois épreuves qualificatives au moyen de l'imprimé FFSA, avant une date fixée au **23 mai 2006**.
- 3.2.4.4. Pour chaque CRK, dans chaque catégorie **Minime, Cadet**, Nationale, N100 et N125, le coefficient de participation sera calculé sur la moyenne de participation aux trois épreuves qualificatives retenues par la CRK.
- 3.2.4.5. Dans chaque catégorie N100 et N125, en dessous de 6 pilotes classés à l'issue des 3 épreuves qualificatives, seul un pilote de la CRK est qualifié pour la Coupe de France N100 et N125. Dans les catégories **Minime, Cadet** et Nationale, en dessous de 6 pilotes classés à l'issue des 3 épreuves qualificatives, 2 pilotes de la CRK maximum sont qualifiés pour la Coupe de France Nationale.
- 3.2.4.6. Un pilote participant à plus de deux épreuves des Grands Prix Karting et/ou participant à **1 ou plusieurs épreuves du** Championnat d'Europe, du Monde CIK ou inscrit dans un Championnat National d'une autre Nation ne pourra aucunement prétendre à une qualification pour participer à une Coupe de France.
- 3.2.5. Autres catégories
L'organisation d'un Championnat Régional en Formule FFSA est obligatoire.
L'organisation d'un Championnat Régional est facultative dans les catégories non qualificatives aux différentes Coupes de France.
- 3.3. ENGAGEMENTS**
- 3.3.1. Sous réserve des places disponibles, tout pilote désirant participer au Championnat Régional devra avoir la possibilité de s'engager à une ou plusieurs épreuves ou à la totalité du Championnat Régional.
- 3.3.2. Catégories Minime, Cadet, Nationale, N100 et N125
Les pilotes souhaitant se qualifier pour les Championnats et les Coupes de France devront s'engager et participer obligatoirement aux trois épreuves qualificatives.

ARTICLE 4. MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENTS

4.1. MATÉRIEL ADMIS

- 4.1.1. Définition du Règlement Technique de la catégorie correspondante. Tous les points du Règlement Technique devront être scrupuleusement respectés.
- 4.1.2. Pour les 3 épreuves qualificatives en catégorie Nationale, seuls les pilotes participant à la qualification pour la Coupe de France ont obligation d'utiliser les châssis agréés 2001 (liste n°4). Les fiches d'enregistrement du matériel devront être adressées à la FFSA avec les engagements et contrôlées par la Commission Technique
- 4.1.3. Chaque pilote ne pourra disposer, pour chaque journée, que d'un châssis et d'un moteur plombé en catégorie **Minime, Cadet**, Nationale.
Chaque pilote ne pourra disposer, pour chaque journée, que d'un châssis et deux moteurs plombés en catégorie N100 et N125.
- 4.1.4. Des mesures de niveau sonore pourront être effectuées dans toutes les catégories, pour tous les karts, avec ou sans boîte de vitesses et cela conformément au Règlement Sportif National.

4.2. PNEUMATIQUES

- 4.2.1. Pour les épreuves qualificatives en catégories **Minime, Cadet**, Nationale, N100 et N125, un pilote ne pourra disposer que de 3 pneus avant et 3 pneus arrière en gestion libre.
Pour les N100 et N125, les pneus pluie seront en gestion libre.
- 4.2.2. Pour les autres catégories et pour chaque épreuve, il sera possible d'utiliser 3 pneus avant et 3 pneus arrière, en gestion libre. Il en sera de même pour les pneus pluie.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

7.1. GENERALITES

- 7.1.1. Les épreuves du Championnat Régional devront obligatoirement se dérouler selon le schéma défini par le Règlement Sportif National, **sauf pour la catégorie Minikart.**
Pour la catégorie Minikart, il faudra appliquer le schéma sportif du règlement de Coupe de France Minikart.

- 7.1.2. Le briefing est organisé par le Directeur de Course à l'issue des essais libres. La présence de tous les pilotes et tuteurs est obligatoire et ils devront impérativement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le Collège des Commissaires Sportifs. L'horaire de ce briefing sera notifié dans l'horaire officiel communiqué aux concurrents lors de chaque épreuve.

7.2. EPREUVES QUALIFICATIVES POUR LES CHAMPIONNATS DE FRANCE MINIME/CADET ET LES COUPES DE FRANCE NATIONALE, N100 ET N125.

Pour les catégories **Minime**, **Cadet**, Nationale, N100 et N125, les trois épreuves qualificatives pour le Championnat de France devront obligatoirement se dérouler selon le schéma suivant :

7.2.1. Principe de déroulement

L'épreuve se déroulera de la façon suivante : essais chronométrés, manches qualificatives, Pré-finale et Finale. Il n'y a pas de repêchage.

Chaque catégorie disputera 1 ou 2 manches qualificatives en fonction du nombre d'engagés. Si le nombre d'engagés est supérieur à la capacité d'accueil du circuit, les séries se dérouleront suivant l'article 7.2.4.1 du règlement.

L'organisateur pourra prévoir une consolante pour les non qualifiés.

7.2.2. Longueur des courses

Manches qualificatives : 10 km par temps sec
8 km par temps de pluie
Pré Finale : 17 km par temps sec
14 km par temps de pluie
Finale : 17 km par temps sec
14 km par temps de pluie

7.2.3. Essais chronométrés

Les essais chronométrés pourront se dérouler conjointement avec des mesures de niveau sonore, pendant une séance limitée dans le temps avec un système de pointage électronique et mentionné dans le règlement particulier. Si nécessaire, les concurrents d'une même catégorie seront divisés en groupes selon le processus employé dans les épreuves nationales.

7.2.4. Manches qualificatives

7.2.4.1. Création des séries

Diviser les concurrents de la catégorie en 3 séries ou plus, en tenant compte de la capacité de la piste, réparties suivant le processus ci-dessous :

SERIE A	SERIE B	SERIE C
1 ^{er} chrono	2 ^{ème} chrono	3 ^{ème} chrono
4 ^{ème} chrono	5 ^{ème} chrono	6 ^{ème} chrono etc...

7.2.4.2. Places de départ pour les manches qualificatives

Les places de départ pour les manches qualificatives sont celles du classement des essais chronométrés.

7.2.4.3. Déroulement des Manches qualificatives (en fonction du nombre de séries)

3 séries :	A contre B	A contre C	B contre C	
4 séries :	A contre B	C contre D	A contre D	
	B contre C	A contre C	B contre D	
5 séries :	D contre E	A contre B	C contre D	A contre E
	B contre C	A contre D	B contre E	A contre C
			B contre C	C contre E

7.2.5. Pré-finale

Les résultats obtenus par chaque pilote dans chacune des manches qualificatives sont additionnés et permettent d'établir la grille de départ de la pré-finale.

Les points seront attribués comme suit :

0 point au 1^{er}

2 points au 2^{ème},

3 points au 3^{ème},

4 points au 4^{ème},

5 points au 5^{ème}, et ainsi de suite par progression croissante d'un point par place de classement jusqu'au dernier classé.

Les éventuels ex aequo seront départagés en fonction du classement des essais chronométrés.

7.2.6. Finale

Les places de départ de la finale seront attribuées selon l'ordre d'arrivée de la pré-finale.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

9.1. **QUALIFICATION AUX CHAMPIONNATS DE FRANCE MINIME ET CADET ET AUX COUPES DE FRANCE NATIONALE, N100 ET N125**

Dans le cadre des trois épreuves qualificatives pour **les Championnats de France Minime et Cadet** et pour les Coupes de France Nationale, N100 et N125, chaque pilote totalisera les points obtenus lors de chaque pré-finale et finale.

Le classement de la pré-finale et de la finale de chaque épreuve donnera lieu à l'attribution des points suivants :

25 points au 1^{er}

20 points au 2^{ème}

16 points au 3^{ème}

13 points au 4^{ème}

11 points au 5^{ème}

10 points au 6^{ème}

9 points au 7^{ème}

8 points au 8^{ème}

7 points au 9^{ème}

6 points au 10^{ème}

5 points au 11^{ème}

4 points au 12^{ème}

3 points au 13^{ème}

2 points au 14^{ème}

1 point au 15^{ème}

Le classement sera établi en fonction de la totalité des résultats moins un.

Le pilote ayant réalisé le meilleur tour chronométré lors de la pré-finale ou de la finale se verra attribuer 2 points supplémentaires.

En cas d'ex aequo, sur la base de la totalité des résultats, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, puis de troisièmes places et ainsi de suite. Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

En fonction du résultat des épreuves qualificatives, pour les catégories N100 et N125, **135 pilotes seront qualifiés.**

Dans les 135 pilotes qualifiés : 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre-Mer.

Le vainqueur de la Coupe de France en catégorie N100 et le vainqueur de la Coupe de France N125 de l'année précédente seront qualifiés d'office pour la Coupe de France, **dans les conditions répondant à l'article 3.1 du règlement de la Coupe de France N100/N125.**

En fonction du résultat des épreuves qualificatives, pour la catégorie Nationale, **118 pilotes seront qualifiés.**

Dans les 118 pilotes qualifiés : 3 places seront réservées pour des pilotes d'Outre Mer.

Le vainqueur de la Coupe de France Nationale de l'année précédente sera qualifié d'office pour la Coupe de France.

En fonction du résultat des épreuves qualificatives, pour les catégories Minime et Cadet, 68 pilotes seront qualifiés par catégorie.

Un maximum de 68 pilotes dans chaque catégorie sera admis dans chacune des épreuves dont deux places seront réservées aux pilotes d'Outre Mer et trois places aux pilotes étrangers.

9.2. **CLASSEMENT GENERAL FINAL DU CHAMPIONNAT REGIONAL**

Tout pilote prenant part à une épreuve du Championnat Régional peut marquer des points.

Chaque CRK déterminera, dans son règlement du Championnat Régional, le mode d'attribution des points servant au classement du Championnat.

En cas d'ex aequo, sur la base de la totalité des résultats, le plus grand nombre de premières places sera pris en considération, puis de secondes places, de troisièmes places et ainsi de suite.

Si le vainqueur ne peut toujours pas être déterminé ou s'il subsiste encore des ex aequo, le classement de la finale de la dernière épreuve les départagera.

9.3. EXCLUSION

Tout pilote faisant l'objet d'un rapport, Sportif ou Technique, aboutissant à l'exclusion de l'épreuve, ne marquera aucun point (zéro point) au titre de cette épreuve. Ce résultat ne sera pas repris comme l'épreuve à décompter.

ARTICLE 10. PRIX

Les récompenses seront offertes par la CRK. Elles seront réparties par celle-ci suivant des modalités définies dans le règlement particulier du Championnat Régional.

ARTICLE 11. COMMUNICATION DES RESULTATS

11.1. NOMBRE DE PARTICIPANTS

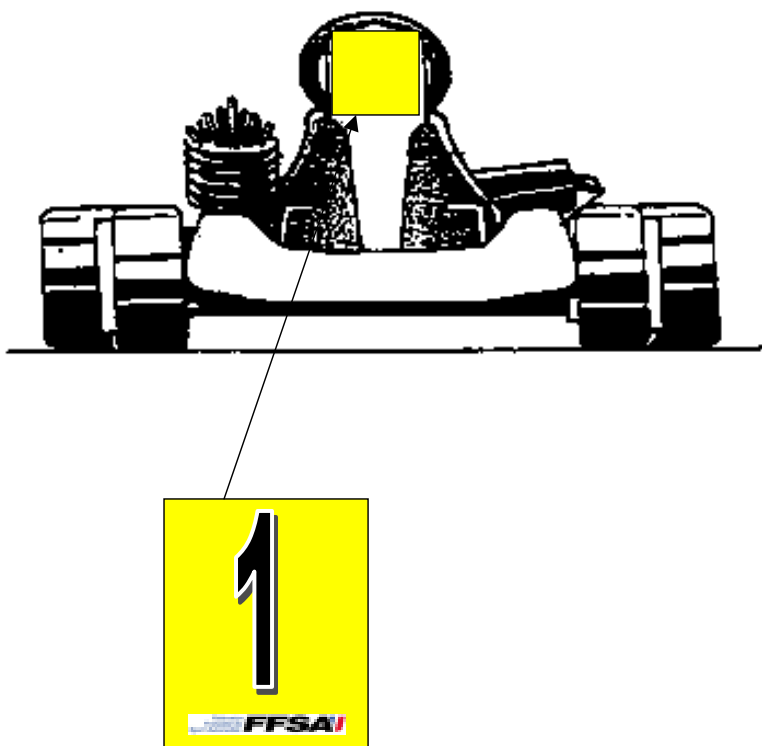
Les organisateurs doivent fournir toute facilité aux membres de la Commission Nationale de Karting de la FFSA, aux Commissaires Sportifs et Techniques Nationaux pour contrôler le nombre de participants de chaque épreuve et cela sans préavis.

11.2. RAPPORT DE CLOTURE

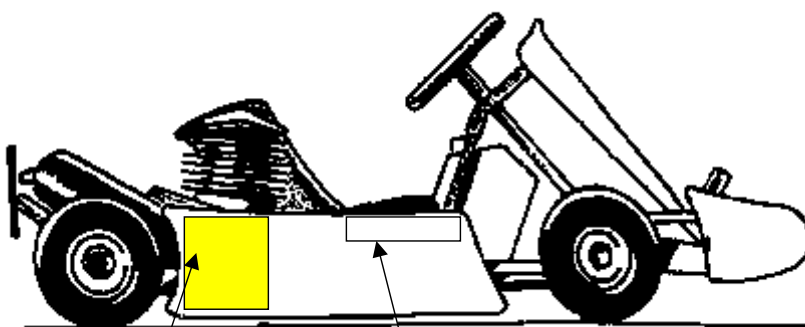
Les résultats de chaque épreuve de Championnat Régional devront faire l'objet d'une rédaction complète des engagés et des participants classés dans le rapport de course obligatoire, signé par les responsables de l'épreuve en question.

Aucun résultat ne sera entériné par la FFSA si ce rapport ne parvient pas au secrétariat de la FFSA dans les 8 jours qui suivent chaque journée.

PLAN D'IDENTIFICATION CHÂSSIS GRAND PRIX KARTING FFSA 2006 (vue de face)



PLAN D'IDENTIFICATION CHÂSSIS GRAND PRIX KARTING FFSA 2006 (vue de profil)



3
C
M

Nom du pilote +
Drapeau

RÈGLEMENT TECHNIQUE NATIONAL

A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée. Par modification, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les cotes d'une pièce d'origine.

Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, un retrait de licence est encouru.

TITRE 1 - DÉFINITIONS ET MÉTHODES DE CONTRÔLE

SECTION 1 - LEXIQUE

CIK/FIA

Commission Internationale de Karting.

Normes CIK/FIA

Réglementation de base définissant les spécifications techniques exigées par le Règlement International de Karting.

Enregistrement CIK/FIA

Formalité qui consiste à transcrire sur une liste ou un registre de la CIK/FIA, le dépôt de la marque et du modèle de l'objet (châssis, carrosserie, moteur, silencieux d'aspiration, carburateur, échappement, etc.). L'acte d'enregistrement s'effectue moyennant le paiement d'un droit, pour une période donnée.

Homologation CIK/FIA

C'est la constatation officielle par la CIK-FIA qu'un modèle de châssis, de moteur ou de matériel déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les catégories du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la CIK-FIA par l'ASN du pays de construction du matériel et donner lieu à l'établissement d'une Fiche d'Homologation (Article 2.1.6).

Elle doit être établie en respectant le Règlement d'Homologation établi par la CIK/FIA. Tout constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) devra s'engager à en respecter les prescriptions.

Normes FFSA

Réglementation définissant les spécifications techniques particulières exigées par la Fédération Française du Sport Automobile.

Homologation FFSA

Cette homologation signifie que le produit (châssis, éléments de carrosserie, moteur, carburateur, pneus, échappement, vêtements, casque, minerve, etc.) est reconnu conforme aux normes spécifiques FFSA. L'acte d'homologation peut, dans certains cas, faire l'objet d'une fiche descriptive et/ou du dépôt d'un exemplaire du produit faisant référence "étalon" au siège de la FFSA.

Pièces d'origine

Pièces auxquelles on ramène tout repérage ou toute mesure (pièce étalon). Les pièces d'origine doivent toujours être identifiables.

Télémétrie

On entend par télémétrie la transmission à distance d'un signal porteur d'un résultat de mesure.

Acquisition de données

Définition : tout système, à mémoire ou non, permettant au pilote pendant ou après la course de lire, indiquer, acquérir, enregistrer, informer ou transmettre toute information.

ARTICLE 1. PROCÉDURES

1.1. Contrôle du volume de la chambre de combustion

Il est impératif de ne pas effectuer le contrôle du volume de la chambre de combustion avant que le moteur ne soit complètement refroidi.

1.1.2. Burettes

Les burettes de contrôle de volume de chambre de combustion doivent respecter les normes suivantes :

- burette tube verre : de classe A ou AS.
- burette digitale contrôlée selon la norme ISO DIS 8655 : précision 0,02%.

1.1.3. Méthode A (Toutes catégories sauf ICC, ICA Junior et N 125 « à eau »)

Attendre que moteur soit à la température ambiante.

Faire déposer la bougie et la culasse.

Mettre le piston au point mort haut (PMH).

Bloquer avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.

Faire reposer la culasse.

Faire serrer au couple préconisé par le constructeur.

Mettre le moteur de niveau.

S'assurer de la position du piston au point mort haut à l'aide d'un comparateur.

En utilisant le mélange contenu dans la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique)

Remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile 2 temps et 50% de carburant) jusqu'au mouillage du plan de joint de la bougie.

Lire la valeur de la quantité de mélange écoulé et comparer avec la valeur précisée dans le règlement particulier de la catégorie concernée.

1.1.4. Méthode B (obligatoire uniquement, en ICC, ICA Junior et N 125 « à eau »)

Faire démonter le moteur du châssis.

Attendre que moteur soit à la température ambiante.

Faire démonter la culasse pour contrôler le dépassement de la bougie.

Faire démonter la bougie (contrôler la cote de 18,5 mm).

Visser « l'insert de bougie » à la place de la bougie. « L'insert de bougie » serré sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion. Il doit être fixé dans la culasse de façon identique à la bougie de 18,5 mm de long). *En d'autres termes, l'insert de bougie sera fixé dans la culasse, directement, sans aucune pièce ajoutée comme joint, cale, etc...*

Mettre le piston au point mort haut et bloquer le vilebrequin avec une cale entre rotor et stator en partie supérieure.

Rendre étanche à l'aide de graisse la partie supérieure du piston et la périphérie du cylindre.

Essuyer soigneusement l'excédent de graisse.

Faire reposer la culasse et la serrer au couple préconisé par le constructeur.

S'assurer de la position du piston au point mort haut à l'aide d'un comparateur.

A l'aide de la burette de laboratoire graduée (mécanique ou électronique), remplir la chambre de combustion (avec un mélange de 50% d'huile 2 temps et 50% de carburant) jusqu'au ras du bord supérieur de « l'insert de bougie » (mouillage du plan de joint).

En Nationale : le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm³) ne doit pas être inférieur à la valeur de la fiche d'homologation du moteur et/ou épouser le calibre spécifique.

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à (volume de la fiche d'homologation plus 2 cm³).

En N 125 « à eau » et en ICC: le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm³) ne doit pas être inférieur à 11 cm³.

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à 13 cm³.

En ICA Junior : le volume alors mesuré moins le volume de « l'insert de bougie » (2 cm^3) ne doit pas être inférieur à 12 cm^3 .

Note : Le volume total mesuré (chambre et « insert de bougie ») ne doit pas être inférieur à 14 cm^3 .

1.1.5. Appareil de mesure des diagrammes

Dans les catégories où un ou plusieurs angles sont imposés par le règlement de la catégorie, afin de rendre la mesure plus rapide, un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur pourra être utilisé.

Caractéristiques de l'appareil :

Afficheur digital avec une précision de 1/10 de degré.

Ordre de remise à zéro de l'affichage par bouton à n'importe quel point de la mesure.

La vérification de l'étalonnage du système devra pouvoir être effectuée sur 1 tour = 360 degrés.

La mesure devra être faite en degrés.

Le codeur rotatif de l'appareil devra avoir une résolution au moins égale à celle de l'afficheur (1/10 de degré).

L'immobilisation en rotation de la partie fixe du codeur devra être suffisamment rigide afin d'éviter tout déplacement angulaire. L'accouplement vilebrequin-axe codeur se fera à l'aide d'un manchon : rigide à soufflet ou à membranes, à l'exclusion de tout système à cardan.

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière.

Entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement).

Entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).

Seront considérés comme début et fin de mesure de l'angle, la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

En aucun cas la cale n'a l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

Dans le cas de l'utilisation d'un disque gradué de 200 mm de diamètre, la même cale sera utilisée de la même manière qu'avec l'appareil de mesures de diagrammes.

Toutes les mesures qui ne seront pas contrôlables avec la cale de 0,20 x 10 seront vérifiées à l'aide d'une corde à piano de 2/10e (exemple : booster).

1.1.6. Contrôle des rapports de boîte de vitesses

Faire déposer le moteur, le pignon d'entraînement et la bougie.

Accoupler l'axe du codeur avec l'arbre de sortie à l'aide d'un manchon rigide.

Monter un comparateur à la place de la bougie.

Faire tourner le moteur dans le sens de marche, 2 tours minimum, afin de rattraper le jeu des pignons.

Mettre le piston au P.M.H ou P.M.B, et l'afficheur à zéro.

Retenir légèrement l'arbre de sortie, afin de supprimer le jeu, et faire 3 tours moteur complet.

Lire la valeur indiquée par l'afficheur et la comparer avec les données de la fiche d'homologation.

1.1.7. Procédure de pesage à respecter en cas de non-conformité

Vérifier que le zéro est bien affiché.

Peser l'ensemble kart + pilote (confirmation d'arrivée).

Faire contrôler par le pilote, tuteur, concurrent, le poids indiqué par l'afficheur.

Enlever tout le matériel du plateau et faire surveiller l'ensemble kart + pilote.

Faire constater le zéro affiché.

Etalonner la balance avec les 100 kg de poids.

Faire constater que l'afficheur indique 100 kg.

Repeser l'ensemble kart + pilote.

Faire contrôler le poids indiqué par l'afficheur.

Rédiger un constat d'incident.

Faire signer : Pilote – Tuteur – Concurrent.

S'il y a refus de signature, le préciser sur le constat.

Donner ce constat immédiatement à la Commission Sportive.

1.1.8. Tolérances

Sauf indications particulières, les tolérances sont celles mentionnées dans le règlement technique CIK/FIA et à défaut d'indication doivent être considérées tolérances de mesure et de fabrication comprises. Les longueurs sont exprimées en millimètres, les angles en degrés, les dimensions de pneumatiques sont indiquées en pouces (un pouce = 25,4 mm). Le nombre (pi) par défaut est : 3,1416.

TITRE 2 - DISPOSITIONS POUR TOUTES LES CATÉGORIES

ARTICLE 1. SECURITE – FREINAGE

- 1.1. Sur les châssis N 100 / N 125 / OPEN / FC et les châssis homologués 1997/2000 ICA J / ICA / ICC et enregistrés 1997/2000 ou le système de freinage n'est pas soumis à homologation, ainsi que sur les châssis participant à des épreuves du Championnat de France d'Endurance, l'ensemble maître cylindre / étrier(s) ne doit subir aucune modification non prévue par le constructeur de ce système. Les ensembles maître-cylindre/étrier(s) des circuits séparés avant et arrière sur un même châssis peuvent être différents. Dans ces catégories lorsque le freinage n'est pas obligatoire sur les 4 roues, une commande manuelle est autorisée pour actionner le circuit des freins avant.
Sur les châssis Minikart / Minime / Cadet / *Promo* de la catégorie Nationale / Formule FFSA sur lesquels le système de freinage est homologué avec le châssis, le remplacement ou la modification de ce système ne sont pas autorisés.
Sur les châssis homologués 2003 ICA J / ICA / ICC et enregistrés 2003 FA ou les systèmes de freinage doivent être homologués CIK, la modification de ces systèmes n'est pas autorisée.
- 1.2. Les freins doivent être efficaces et agir simultanément au moins sur les deux roues arrière. Pour les catégories 125 cc à boîte de vitesses, les freins doivent agir simultanément et de façon efficace sur les 4 roues avec un système indépendant pour l'avant et l'arrière (2 circuits séparés). Dans le cas où l'un des systèmes ne fonctionnerait pas, l'autre doit garantir le fonctionnement sur 2 roues, avant ou arrière. Ce système doit être hydraulique et installé de manière à être protégé efficacement des heurts ou détériorations possibles (principalement pour les durits et raccords).
- 1.3. L'encagement des plaquettes de frein est fortement recommandé sur tous les étriers de frein. Tous les châssis agréés Minikart de compétition à partir de janvier 2004, Minime/Cadet à partir de janvier 2000, et tous les châssis *Promo* de la catégorie Nationale agréés à partir de janvier 2001, doivent obligatoirement être équipés d'un étrier de freins à plaquettes encagées.
- 1.4. L'immobilisation par un fil frein de toutes les vis maintenant les plaquettes de frein qui ne sont pas immobilisées par un écrou type Nylstop ou une goupille d'arrêt ou qui ne sont pas encagées (encagement sur 3 côtés de la plaquette) est obligatoire.
- 1.5. Pour les châssis comportant des freins hydrauliques, les durits de freinage doivent être renforcées type aviation.
- 1.6. La commande de frein (liaison entre la pédale et le ou les leviers de la ou des pompes ou de l'étrier dans le cas d'un frein à câbles) doit être doublée. Le diamètre minimum d'un câble de sécurité doublant la commande de frein est, pour toutes les catégories, au minimum de 1,8 mm. Le serre câble approprié, à la dimension du câble, doit être exclusivement du type serrage à plat à 2 vis ou double, avec écrous freinés.
- 1.7. Un patin de protection efficace du disque de frein en Téflon® ou en Nylon®, Delrin®, fibre de carbone, Kevlar®, carbone ou Rilsan® est obligatoire dans toutes les catégories si le disque de frein dépasse en dessous des longerons du châssis. Cette protection sera placée latéralement par rapport au disque dans le sens longitudinal du châssis ou sous le disque.
- 1.8. Toute fuite ou suintement d'un point quelconque d'un système de freinage hydraulique ainsi que toute usure anormale de ses parties constituantes sera irrémédiablement refusé à l'enregistrement du matériel ou lors d'un éventuel contrôle inopiné. Il en sera de même pour toute défaillance apparente d'un système de freinage mécanique (plaquettes de freins décollées notamment).
- 1.9. Les disques de freins fêlés ou ébréchés seront refusés.

- 1.10.** Dans toutes les catégories, les disques de freins en carbone sont interdits.
- 1.11.** Dans les catégories Nationales, les disques de freins doivent être réalisés uniquement en fonte ou en acier magnétique, sans revêtement, à l'exclusion de tout autre matériau.

ARTICLE 2. TRANSMISSION

- 2.1.** Sans différentiel, ni variateur.
- 2.2.** L'arbre arrière doit être en acier magnétique exclusivement.
Dans les catégories où l'arbre arrière (essieu) n'a pas de dimensions spécifiques réglementaires, le diamètre maximum sera de 50 mm, avec une épaisseur de paroi minimum en tout point de 1,9 mm (excepté dans les logements de clavettes). Le tableau CIK/FIA d'équivalence des épaisseurs en fonction des diamètres externes doit être respecté.

Diamètre externe maximum (mm)	Épaisseur minimum (mm)	Diamètre externe maximum (mm)	Épaisseur minimum (mm)
50	1.9	37	3.4
49	2.0	36	3.6
48	2.0	35	3.8
47	2.1	34	4.0
46	2.2	33	4.2
45	2.3	32	4.4
44	2.4	31	4.7
43	2.5	30	4.9
42	2.6	29	5.2
41	2.8	28	Plein
40	2.9	27	Plein
39	3.1	26	Plein
38	3.2	25	Plein

- 2.3.** Un carter intégral enveloppant entièrement le pignon, la chaîne et la couronne est obligatoire dans toutes les catégories sans boîte de vitesses. Les karts avec transmission côté baquet et les karts à transmission par courroie doivent faire l'objet d'une protection enveloppante efficace.

ARTICLE 3. DIRECTION

- 3.1.** Sur les châssis comportant des supports de colonne de direction démontables présentant un risque de déboîtement d'un ou des tubes de leur douille soudée au cadre rendant de ce fait la direction partiellement ou totalement inactive, il est obligatoire de mettre en place des goupilles fendue ou type "Beta" d'un diamètre minimum de 2 mm traversant les tubes afin d'empêcher le déboîtement.

ARTICLE 4. CARROSSERIE

La carrosserie comprend : les caissons (pontons), le carénage avant et le panneau frontal.

NOTE :

Les carrosseries/fixations/pare-chocs/freins sur châssis CIK des homologations 2003, 2006 sont également admis dans certaines catégories, en conformité avec les articles 5 et 7 de l'annuaire CIK/FIA (catégories concernées : FA/ICA/ICA Junior/ICC/N 100/N 125/FC/Open/Nationale).

Dans toutes les catégories concernées, une homologation de carrosserie CIK/FIA présentant un spoiler avant ayant une profondeur supérieure à 450 mm n'est pas admise.

En conséquence, l'homologation CIK/FIA 134/CA/08 n'est pas admise.

Dans les catégories N 100/N 125/FC/Open (où le châssis aux normes CIK n'est pas homologué), il est permis d'adapter une carrosserie homologuée CIK 2003, 2006 sur un châssis aux normes CIK 2002 et antérieures ainsi qu'une carrosserie CIK 2002 sur un châssis aux normes CIK 2003, soit par des pare-chocs adaptés, soit par le changement des supports du châssis.

Dans la catégorie Nationale, il est permis d'adapter une carrosserie homologuée CIK 2003, 2006, soit par des pare-chocs adaptés, soit par le changement des supports du châssis. Pour les châssis de la liste N°4, le changement des supports devra être conforme à l'extension de la fiche d'homologation du châssis.

La carrosserie CIK 2003 ne concerne pas les catégories Minikart/Minime/Cadet/Formule FFSA qui ont leurs carrosseries spécifiques.

- 4.1.** Sauf règlement spécifique, dans toutes les catégories, la carrosserie doit être homologuée CIK-FIA suivant la réglementation 2002.
Pour les catégories Minime/Cadet : système de fixation rapide, obligatoire, assuré au pare-chocs par collier (ex. Rilsan) et n'empêchant pas son ouverture.
Pour les autres catégories : système de fixation rapide, assuré au pare-chocs par collier (ex. Rilsan) ou étriers à vis facilement démontables sans outillage.
- 4.2.** La découpe des caissons latéraux est autorisée sur les carrosseries norme 2002 pour l'incorporation d'un radiateur et/ou d'un silencieux d'aspiration, sous réserve des restrictions suivantes :
1°/ La forme et la taille sont limitées aux dimensions de la pièce à incorporer, plus 25 mm maximum.
2°/ Au maximum deux côtés du ponton peuvent être découpés.
La découpe des caissons latéraux n'est pas autorisée sur les carrosseries homologuées aux normes 2003 à l'exception de la catégorie Nationale, afin de dégager le radiateur, dans le respect des 25 mm maximum.

ARTICLE 5. PARE-CHOC

Ce sont des protections avant, arrière et latérale. Ces pare-chocs doivent être en acier magnétique.

NOTE : les pare-chocs avants et latéraux/carrosseries/fixations/freins sur châssis CIK de l'homologation 2003 sont également admis dans les catégories considérées, en conformité avec les articles 5 et 7 de l'annuaire CIK/FIA 2005.

Les pare chocs aux normes CIK/FIA suivant la réglementation 2002 sont obligatoires dans toutes les catégories.

5.1. Pare-chocs avant

Hauteur par rapport au sol : 20 cm minimum. À monter verticalement au-dessus de l'élément avant du châssis. Le pare-chocs doit consister en un ou plusieurs tubes d'un diamètre de 15 mm soudés entre eux. Il doit permettre la fixation du carénage avant homologué obligatoire.

NOTE : Les pare-chocs en conformité avec les règlements antérieurs doivent être modifiés par un tube soudé sous le pare-chocs principal afin de relever celui-ci dans le respect des 20 cm minimum et permettre la fixation du spoiler réglementaire (obligatoire en ICA Junior/ICA/FA/ICC) (recommandé en Minime/Cadet/Formule FFSA/Nationale/N.100/ 125/FC/Open ou la hauteur des pare-chocs peut être suivant l'ancienne réglementation).

5.2. Pare-chocs arrière

Obligatoire et composé d'une barre anti-encastrement d'un diamètre de 15 mm minimum ou d'une section équivalente et d'une barre supérieure d'un diamètre de 19 mm minimum ou d'une section équivalente, située à une distance par rapport au sol de 200 mm minimum. L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum et éventuellement par un système souple.

Les pare-chocs arrière avec recouvrement des roues de la réglementation CIK/FIA de début 2003 ne sont plus admis en 2005.

5.3. Pare-chocs latéraux (Nerf bars)

La hauteur par rapport au sol ne doit pas dépasser celle de l'essieu arrière.

Les pare-chocs doivent avoir un diamètre minimum de 15 mm.

ARTICLE 6. PORTE NUMERO

- 6.1. Pour toutes les épreuves, il doit être apposé sur le kart 4 emplacements porte-numéros de couleur jaune de 22 cm de côté, un sur chaque caisson, un sur le panneau frontal et une plaque sur le pare-chocs arrière. Sur les caissons, les numéros doivent être placés près de la roue arrière, sur la face verticale externe de façon à être visible des officiels. Les portes-numéros devront être constitués par des plans à angles arrondis en plastique, flexible et opaque. Les chiffres seront de type ARIAL de couleur noire sur fond jaune, d'une hauteur minimale de 15 cm (20 cm sur longs circuits) et d'un trait d'une largeur de 2 cm (3 cm sur longs circuits). Les numéros doivent être placés dès les essais.

ARTICLE 7. FIXATIONS

- 7.1. Fixation des sièges et des raidisseurs de sièges
Tous les boulons de fixation doivent être en place sur toutes les pattes de fixation principales du cadre et ce, quelles que soient les conditions atmosphériques.
Un renfort en métal ou plastique à tous les points d'ancrage du baquet est recommandé. Il est préconisé que ces renforts aient une épaisseur minimum de 1,5 mm, une superficie minimum de 13 cm² ou un diamètre minimum de 40 mm.
A l'exception du Minikart et du Minime/Cadet où ils ne sont pas admis, si des éléments supplémentaires sont montés en accessoire afin de rigidifier l'ensemble (raidisseurs de sièges), ces éléments doivent être boulonnés à chacune de leurs extrémités.
- 7.2. Le lest doit être fixé par au moins deux vis (diamètre 8 mm minimum) avec rondelles larges et écrous freinés.
Le lest ne doit pas être fixé sur la carrosserie.

ARTICLE 8. SILENCIEUX D'ADMISSION.

8.1. Généralités

Sur les moteurs 2 temps, un silencieux d'aspiration (boîte à air) enregistré ou homologué CIK/FIA ou homologué FFSA est obligatoire dans toutes les catégories. Le silencieux d'aspiration devra être toujours raccordé hermétiquement au carburateur. Le silencieux d'aspiration ne doit pas être modifié.

Sous réserve de ce qui précède, l'adjonction d'un clapet entièrement mécanique, commandé manuellement depuis le volant est autorisé au niveau du raccord entre le carburateur et le silencieux d'aspiration.

Ce silencieux d'aspiration ne devra pas comporter d'autres éléments ajoutés, sauf éventuellement : des filtres à l'extérieur recouvrant l'entrée d'air dans les trompettes du silencieux et/ou un filtre à l'intérieur du silencieux ceux-ci n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) et une écope ou boîte additionnelle pour la pluie (élément statique)...

8.2. Particularités.

8.2.1. Moteur 4 temps.

Un silencieux d'aspiration libre mais efficace est obligatoire dans toutes les catégories. Le silencieux d'aspiration devra être toujours raccordé hermétiquement au carburateur. Sont autorisés des éléments filtrants à intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique)

8.2.2. Catégories internationales ICA Junior et ICA

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués groupe 2 CIK/FIA.

8.2.3. Catégories internationales FA et ICC

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués groupe 1 CIK/FIA.

8.2.4. Catégories nationales N100, N125 FC et Open 2 temps

Un silencieux d'aspiration enregistré CIK/FIA. Dans ce cas, des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) sont permis.

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués groupe 1 CIK/FIA.

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués FFSA.

8.2.5. Catégories nationales Minime, Cadet, Formule FFSA

Un silencieux d'aspiration enregistré CIK/FIA de la catégorie. Dans ce cas, des éléments filtrants à l'intérieur n'ayant pas d'autre fonction que de filtrer l'air d'admission (élément statique) sont permis.

8.2.6. Catégories Minikart et Nationale

Un silencieux d'aspiration et filtre homologués FFSA avec le moteur.

ARTICLE 9. POT D'ÉCHAPPEMENT

- 9.1.** Pour toutes les catégories, l'échappement devra s'effectuer derrière le pilote et ne pas être à une hauteur supérieure à 45 cm, être conforme aux normes de bruit, ne pas comporter d'arêtes vives. Il doit être compris à l'intérieur d'un quadrilatère passant à l'extérieur des roues et le pare-chocs arrière. Une protection efficace devra exister empêchant tout contact avec le conducteur en position normale de conduite.
- 9.2.** Catégories sans boîte de vitesses : un silencieux d'échappement Adac est recommandé. Si celui-ci est monté, il devra être conforme, fixé à l'extrémité du pot d'échappement et sera protégé par un tube de diamètre 12 mm minimum.
- 9.3.** Catégories 125 cc à boîte de vitesses : le diamètre extérieur minimal de la sortie du silencieux sera de 3 cm. Le silencieux sera perpendiculaire au sens de marche.
- 9.4.** Moteurs 4 temps : le diamètre extérieur minimal de la sortie du silencieux sera de 3 cm. Lorsque la sortie d'échappement de la culasse s'effectue vers l'avant, le collecteur doit être isolé de l'environnement du pilote par une protection thermique.

ARTICLE 10. CARBURANT

- 10.1.** Libre, du commerce, vendu dans les stations-service françaises 102 degrés d'octane maximum. L'usage d'un carburant sans plomb est obligatoire. Le carburant utilisé doit provenir uniquement de stations-service.
- 10.2.** Seul l'air servira de comburant.
- 10.3.** La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est notamment valable pour le lubrifiant dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant. En outre, lors de sa combustion, ce lubrifiant ne doit pas contribuer à accroître la puissance des moteurs. L'adjonction de composés nitrés, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs est strictement interdite.

10.4. Prélèvement de carburant

Dans les épreuves où un carburant unique est fourni par l'organisateur, des contrôles pourront être effectués à tout moment de la manifestation par prélèvement de 3 flacons de 0,5 litre chacun de carburant afin d'analyse comparative. Dans les catégories où le réservoir a une capacité réglementaire minimum de 5 litres, les contrôles seront effectués jusqu'au moment du départ des chronos, manches, finales... Dans les deux cas, l'appoint éventuel se fera sous régime de parc fermé.

Dans les épreuves où un carburant unique n'est pas fourni par l'organisateur, des contrôles pourront être effectués jusqu'au moment du départ des chronos, manches, finales... par prélèvement de 3 flacons d'1 litre chacun de carburant afin l'analyse. L'appoint éventuel se fera sous régime de parc fermé.

10.5. **Substitution de carburant**

Dans les épreuves où un carburant unique est fourni par l'organisateur, il pourra être demandé aux pilotes de vidanger leur réservoir et d'utiliser en échange le carburant de référence fourni par l'organisateur.

Dans les épreuves où un carburant unique n'est pas fourni par l'organisateur, il pourra être demandé aux pilotes de vidanger leur réservoir et d'utiliser en échange un carburant qui sera fourni par l'organisateur, qui sera du 98 sans plomb provenant d'une station service, sans exigence de marque.

Dans les deux cas le lubrifiant ajouté au carburant de substitution sera versé sous le contrôle des commissaires par le pilote qui devra utiliser pour le mélange un bidon d'huile scellé ou cacheté avec sa capsule d'origine.

10.6. **Lubrifiants**

Pour toutes les courses, ne doivent être utilisées, pour les mélanges de carburants, que des huiles agréées par la CIK/FIA, suivant la liste publiée chaque année, et ce pour toutes les catégories.

ARTICLE 11. RESERVOIRS

- 11.1.** Minime, Cadet, Nationale : la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 5 litres. Minikart et Formule FFSA : le réservoir sera d'origine.
Endurance : la contenance maximum du réservoir ne pourra être supérieure à 8,5 litres. Système de remplissage étanche et/ou sous-pression interdit.
Autres catégories : la contenance minimum du réservoir ne pourra être inférieure à 8 litres.
Dans toutes les catégories, une fixation rapide du réservoir au châssis est recommandée.

ARTICLE 12. ROUES ET PNEUMATIQUES

- 12.1.** En général, il n'est autorisé qu'un seul jeu de quatre pneumatiques slick, plus un pneu avant et un arrière en secours pour toute la durée de la compétition (sauf règlement spécifique comme, en particulier, Championnat de France, Coupe France).
- 12.2.** Il en est de même pour les pneus pluie dans les catégories où le règlement prévoit l'utilisation de ce type de pneus (sauf règlement spécifique comme, en particulier, Championnat de France, Coupe France).
- 12.3.** L'utilisation simultanée de pneus slick et de pneus pluie sur un même kart est interdite en toute circonstance.
- 12.4.** Chauffage et refroidissement des pneus interdits.
- 12.5.** Les pneumatiques ne doivent recevoir aucun traitement quel qu'il soit sur la surface externe ou interne. Voir article 23 du règlement sportif national.
- 21.6.** Une forme de retenue du pneu est recommandée sur les roues avant et arrière avec au minimum 3 fixations du côté extérieur.
- 12.7.** Il est recommandé que la fixation des roues comporte un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).
- 12.8.** La largeur hors tout qui est générée par les roues arrière ne doit pas être supérieure à 140 cm. Sauf en Minikart et ICA Junior (voir règlements spécifiques).

ARTICLE 13. TELEMETRIE

- 13.1.** Il est interdit d'utiliser tout système de télémétrie.

ARTICLE 14. ACQUISITION DE DONNEES

- 14.1.** Autorisée uniquement en FA, FC et Open. Sous réserve que ce système, à mémoire ou non, puisse seulement permettre la lecture : du régime moteur, de deux indications de température, d'une vitesse roue, d'un accéléromètre X/Y et du temps au tour.
- 14.2.** Dans toutes les autres catégories, il est interdit d'utiliser tout système d'acquisition de données : calculateurs, sondes, palpeurs, faisceaux, etc., à l'exception de ceux gérant les 3 fonctions suivantes avec ou sans mémoires :
- 1°/ Un compte-tours.
 - 2°/ Un indicateur de température, équipé d'une seule sonde.
 - Sur les moteurs refroidis par air : système de prise de température autorisé sur la culasse, par une seule sonde et un seul afficheur,
 - Sur les moteurs refroidis par eau : système de prise de température autorisé sur le circuit d'eau, par une seule sonde et un seul afficheur.
 - 3°/ Un chronomètre.
- 14.3.** Dans toutes les catégories, dans le cas où un système de chronométrage embarqué à déclenchement magnétique est utilisé, la bande magnétique de déclenchement de ce système ne doit pas se situer à proximité de la boucle du chronométrage officiel. Seul le chronométrage officiel fait foi.

ARTICLE 15. PREPARATION INTERDITE

Dans les catégories où la préparation est interdite, le moteur doit :

- 15.1.** Etre utilisé comme tel que fourni par le constructeur sous peine de sanctions disciplinaires.
- 15.2.** Les modifications sont strictement interdites.
- 15.3.** Toutes les pièces qui constituent le moteur (culasse, cylindre, piston, bielle, vilebrequin, carters) et ses accessoires (carburateur, allumage, pipe et pot d'échappement) devront être d'origine constructeur, non retouchées, identiques en forme, en nombre et en dimension à la nomenclature du constructeur pour le type de matériel considéré.
- 15.4.** Il est interdit de modifier les diagrammes, le volume de la chambre de combustion ou d'opérer des traitements de surface ou thermiques.
Toute modification de l'état de surface à l'intérieur du moteur, carburateur, système d'échappement, etc. par procédés de : sablage, microbillage, évaurage électrolytique, ou autre, est formellement interdite.
- 15.5.** L'apport ou le retrait de matière est interdit.
- 15.6.** Le réalésage du cylindre est autorisé sans toutefois dépasser la cylindrée maximum, ou la cote du diamètre maximum, si celle-ci est précisée dans le règlement particulier de la catégorie : il est possible également de réparer les filetages défectueux par des filets rapportés permettant uniquement de retrouver les filetages aux dimensions d'origine.
- 15.7.** La réparation des portées de roulement de vilebrequin par chromage ou métallisation de la partie défectueuse est autorisée dans le seul objectif de rétablir les dimensions d'origine de la pièce.

ARTICLE 16. PREPARATION AUTORISEE

- 16.1.** Dans les catégories internationales, les pièces d'origine moteur doivent toujours être identifiables. Les modifications sont autorisées sauf :
Catégories ICA - ICA junior - ICC

La course,
L'alésage (en dehors des limites maximum),
L'entre axe de la bielle (bielle magnétique obligatoire),
Le nombre de carburateurs et leurs diamètres,
Les caractéristiques extérieures du moteur monté,
Il est interdit de modifier le nombre de lumières de transfert et de canaux d'échappement.

ARTICLE 17. ENREGISTREMENT DU MATERIEL

- 17.1.** Pour les Championnats et les Trophées nationaux, une fiche technique sera remise en deux exemplaires minimum aux pilotes par l'organisateur. Les pilotes les rempliront sous leur responsabilité et remettront l'original aux commissaires techniques pendant les contrôles d'enregistrement du matériel. En cas de contestation ou de réclamation, seules les indications portées sur la fiche remise aux commissaires techniques seront prises en considération. Un livret technique pourra également être utilisé. L'enregistrement du matériel n'a pas valeur de conformité ou de contrôle technique.
- 17.2.** En général, il peut être enregistré au maximum un châssis et deux moteurs, de même marque ou non, (sauf règlement spécifique voir en particulier Grand Prix, Nationale, Cadet, Minime, Minikart...). En général, le nombre de pneus sera 3 avant et 3 arrière slick et, dans les catégories autorisées, 3 avant et 3 arrière pluie (sauf règlement spécifique voir en particulier GP FFSA, Coupe de France Nationale, Championnat de France Minime/Cadet, Minikart...). Gestion de l'utilisation de ces pneus : libre.
- 17.3.** Carrosserie : voir article 4 du présent règlement.
- 17.4.** A partir de la 1ère séance des essais chronométrés ou après le départ de la 1re manche pour les épreuves sans essais chronométrés, il n'est plus possible de changer quelque matériel enregistré que ce soit.
Après l'enregistrement sont interdits :
- le changement de conducteur sauf règlement particulier,
- l'échange du matériel entre pilotes.

ARTICLE 18. PLOMBAGE

- 18.1** Dans les catégories concernées et dans toutes les manifestations, les moteurs seront plombés pour toute la durée de l'épreuve (sauf en FA, FC, Open et Championnat de France Minime/Cadet et Coupe de France Nationale et dans les Grand Prix pour toutes les catégories admises). Lors de l'enregistrement du matériel, il sera effectué un plombage du matériel à l'aide d'au moins un plomb officiel. Le plombage doit être présent et intact sur la grille de départ, tout plomb cassé ou perdu entraînera l'exclusion de la manifestation. A l'arrivée, le contrôle du plombage relève de la seule responsabilité du pilote.
En cas de bris survenu après le départ, le pilote doit le signaler aux commissaires techniques qui remplaceront le plomb manquant ou défectueux uniquement dans ce cas et à condition que le matériel n'ait pas quitté le parc d'assistance ou le parc fermé. Il est interdit de mettre un matériau quelconque autour des fils et du plomb sous peine d'exclusion de la manifestation. De même, sur les scellés plastiques, il est interdit d'appliquer une substance quelconque pouvant détériorer le mécanisme. En conséquence et en particulier, des solvants de nettoyage, essence, huile etc... ne doivent pas être mis en contact avec ce type de scellé. De par sa seule présence sur un moteur, ou sur un châssis, tout dispositif ou artifice permettant ou facilitant un démontage, ou la séparation, d'une manière frauduleuse, d'un ou plusieurs éléments protégés par des scellés officiels sera passible de sanctions sportives. Dans le cas où des scellés officiels portant un numéro d'identification auront été apposés par les commissaires techniques sur un matériel, seul le numéro de ces scellés fera foi en cas de litige. Sur la feuille d'enregistrement du matériel de chaque concurrent devra obligatoirement figurer le numéro de chaque scellé correspondant au moteur, châssis et échappement, et ce sous la responsabilité du pilote qui devra en vérifier l'exactitude.

ARTICLE 19. PARC D'ASSISTANCE - PARC FERME - CONTROLE TECHNIQUE

- 19.1. Le parc d'assistance, le parc fermé et le contrôle technique sont soumis aux dispositions de l'article 35 du règlement sportif national et du règlement particulier de l'épreuve.
- 19.2. Les pilotes sont tenus de se soumettre aux vérifications techniques sous peine d'exclusion de l'épreuve.
- 19.3. Les duromètres ou tout appareil de mesure de dureté des pneumatiques sont interdits dans les parc d'assistances et parc fermés.

ARTICLE 20. CONFORMITE DU MATERIEL

- 20.1. Tout pilote doit se présenter au départ d'un entraînement, d'un essai ou d'une compétition en conformité avec le présent règlement.
- 20.2. Il appartient au pilote à tout moment et lors d'un contrôle technique d'apporter la preuve de la conformité de son matériel. Il lui appartient de présenter les fiches d'homologation ou d'enregistrement FFSA ou CIK/FIA comme par exemple, et en rapport avec la catégorie : châssis, carrosseries, moteurs, carburateurs, freins, allumages, échappements.
- 20.3. Organes de sécurité : le rôle des Commissaires Techniques s'arrête aux défauts apparents, il s'agit d'un contrôle visuel sans obligation de résultat, le pilote et les professionnels revendeurs ou préparateurs demeurent responsables de la conformité et du bon fonctionnement du matériel.

ARTICLE 21. MODIFICATIONS AUTORISEES.

- 21.1. La commande de boîte de vitesses à câbles sans moyen d'assistance est tolérée.
- 21.2. Sous réserve de répondre au règlement spécifique carburateur de la catégorie, l'adaptation d'un dispositif exclusivement mécanique ou d'une rondelle pour le réglage d'une ou des vis du carburateur est autorisée.
- 21.3. **Ecran de radiateur.** A l'exception de la catégorie Nationale ou aucun système d'écran n'est admis, dans toutes les autres catégories à refroidissement par eau, les écrans sont autorisés, mécaniques ou par adhésif sous réserve de ne pas être retirés kart roulant sur la piste. A cette fin, chaque ruban adhésif fera le tour complet du radiateur et les extrémités seront jointes et superposées sur au moins 20 mm.

ARTICLE 22. APPLICATION DU REGLEMENT

- 22.1. Les commissaires techniques contrôleront les matériels et établiront un "rapport", en cas de constat d'infraction au règlement technique en vigueur.
- 22.2. En cas de difficultés d'application du règlement, il convient de se référer aux dispositions des règlements de la CIK/FIA.
- 22.3. Toutefois, en cas de changement de la réglementation internationale, le présent règlement fera foi dans les catégories internationales pour toutes les courses nationales tant que la commission nationale n'aura pas adopté les nouvelles mesures internationales, ni n'aura pas publié sa décision dans la revue fédérale.
- 22.4. La FFSA se réserve le droit de modifier des paramètres du règlement technique si cela s'avère nécessaire pour des raisons de sécurité, de cohérence avec la catégorie ou de différenciation de performance entre les catégories.

MINIKART ENTRAÎNEMENT

Généralités

Cette catégorie Minikart est réservée exclusivement à l'entraînement, la compétition est exclue.
Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis

Les châssis utilisés devront avoir :

Empattement : 900 +/- 5 mm.

Largeur minimum : deux tiers de l'empattement.

Largeur maximum : 1200 mm.

Longueur hors-tout maximum : 1500 mm.

Tube : diamètre 28 mm +/- 0,5 mm.

Arbre arrière : diamètre 25 mm plein en acier magnétique.

Frein : mécanique, disque plein et opérant sur l'arbre AR seulement.

Pare-chocs : idem minime.

Plancher : doit être plat et rigide allant de l'avant du châssis jusqu'au siège, sans que les pieds du pilote puissent glisser au-delà. S'il est perforé, les trous ne doivent pas avoir un diamètre excédant 10 mm.

Direction : la géométrie du train AV doit être non réglable.

Jantes : peuvent être en deux pièces embouties acier ou monobloc en aluminium, largeur maximum 115 mm AV, 150 mm AR.

Panneau frontal, caissons et carénage AV mini-kart obligatoires.

Le magnésium, le titane, le kevlar ou la fibre de carbone sont interdits.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro.

Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro.

Article 4. Moteur

Comer type S 60 conforme à la fiche d'homologation FFSA, équipé avec démarreur à enrouleur, embrayage centrifuge.

Cylindrée de 60 cc.

Volume de chambre de combustion au minimum 6 cc.

Cylindre chromé dur.

Article 5. Carburateur

Carburateur Tillotson HL 326 A ou HL 166 B, diamètre maximum du venturi 16 mm, strictement d'origine.

Article 6. Échappement

Pot d'origine Comer S 60 sans modification.

Article 7. Allumage

Allumage d'origine Comer S 60.

Article 8. Transmission

Par chaîne.

Article 9. Poids

Kart complet avec pilote en tenue 85 kg minimum.

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.
Tout les éléments d'origine constitutifs du kart complet ne doivent subir aucune modification à l'exception des deux éléments suivants : le siège, en fibre de verre, devra être adapté à la taille du pilote et le modèle de volant sera conforme aux prescriptions générales.

Le cadre est d'un dessin FFSA unique pour tout constructeur.

Toutes les pièces constituant le kart figurent sur la fiche d'homologation FFSA.

Le châssis est composé d'accessoires propres à chaque constructeur mais décrit très précisément dans la fiche d'homologation de chaque châssis (dessins cotés et photos de toutes les pièces).

Le moteur est unique et décrit très précisément dans la fiche d'homologation moteur (dessins cotés et photos).

Le rapport est unique quel que soit le circuit.

Le type de pneus est unique.

Les voies avant et arrière sont uniques pour tous les châssis.

Article 1. Châssis

Châssis homologués FFSA Minikart de Compétition.

Largeur hors tout à l'axe des roues avant : 1025 mm (Tolérance de contrôle +/- 5 mm).

Largeur hors tout à l'axe des roues arrière : 1130 mm (Tolérance de contrôle +/- 2 mm).

Article 2. Pneus

Pneus Homologués FFSA Minikart (voir annexe).

Article 3. Porte-numéro

Il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteur

Moteur 4 temps Homologué FFSA Minikart de compétition.

Plombage obligatoire de l'ensemble des vis suivantes : une carter sous lanceur, une couvre culasse et une cuve du carburateur.

Le concurrent devra présenter son moteur avec les vis en référence, percées.

A tout moment de l'épreuve, la quantité d'huile de lubrification dans le moteur ne doit pas être inférieure à 0,5 litre (tolérance de mesure : 0,1 litre).

Article 5. Carburateur

Carburateur du moteur 4 temps homologué FFSA Minikart de Compétition.

Article 6. Échappement

Echappement du moteur 4 temps homologué FFSA Minikart de Compétition.

Article 7. Allumage

Allumage du moteur 4 temps homologué FFSA Minikart de Compétition.

Coupure de l'allumage.

Le système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.

A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.

La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.

La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.

Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Article 8. Transmission

Rapport unique : $16 \times 68 = 0,235$.

Article 9. Poids

Kart complet avec pilote en tenue 90 kg minimum.

MINIME

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis

1°/ Les châssis de fabrication française de type FF, homologation FFSA. Voir liste N°1.

(Ces châssis ne sont pas autorisés dans les épreuves du Championnat de France Minime).

Tous ces châssis ont fait l'objet d'une fiche d'identification à la FFSA.

Ces châssis doivent correspondre aux normes CIK/FIA 2002 avec les restrictions suivantes :

- cadre simple berceau.
- carrosserie aux normes FFSA, (voir tableau).
- empattement : 1040 mm +/- 10 mm,
- arbre arrière acier magnétique plein de diamètre 25 mm,
- frein mécanique simple ou double effet, disque plein non percé et non rainuré, surfaces de freinage planes, sans aspérités.
- hauteur des pare chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Fusées : un seul type de fusées défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

2°/ Les châssis agréés à partir de janvier 2000 et extensions 2003. Voir liste N°2 (seuls ces châssis sont autorisés dans les épreuves du Championnat de France Minime).

Ils doivent obligatoirement être équipés d'étriers de frein à plaquettes encagées, ainsi que d'une pédale de frein s'articulant sur une pièce en forme de chape.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, toute autre matière composite sera interdite. Le siège doit être uniquement en fibre de verre.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée à l'avant du châssis ou sur un palier arrière.

A partir de janvier 2000, la plaque d'identification est soudée à la traverse arrière du cadre, les indications portées doivent être conformes au standard d'homologation FFSA.

Hauteur des pare chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Carrosserie normes FFSA (voir tableau).

Fusées : un seul type de fusées défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur bleue.

Article 4. Moteur

Constructeur I.A.M.E., type : PARILLA, version : PUMA 85 cc, exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

La présence de la plaque antivibratoire entre la platine et le moteur, ainsi que du support additionnel de démarreur, est obligatoire.

L'empilage de joints n'est pas autorisé. Il n'est autorisé qu'un seul joint d'embase de 4/10 (code EBP 85045).

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode A » du présent règlement (8 cc minimum).

Alésage maximum conforme à la fiche moteur déposée à la FFSA.

Méthode de mesure des diagrammes : Voir section 2-Mesures et contrôles du présent règlement.

Pour permettre le plombage du moteur, un trou de diamètre 4 mm, légèrement chanfreiné de chaque côté, sera percé dans une ailette de la culasse et un autre en vis à vis dans un écrou de fixation de la culasse.

Article 5. Carburateur

TILLOTSON type : H.L. 334 A ou B (avec prise de dépression collée ou vissée), brut d'origine, sans aucune modification, diamètre du venturi 19,9 maximum, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Il est permis d'aléser les orifices d'origine de passage du carburant afin d'en augmenter le diamètre sans en changer le nombre.

Le cône des vis de réglage est libre.

Les joints de la pompe sont libres ainsi que leur nombre.

Le ressort et le tarage du ressort sont libres.

L'épaisseur de la membrane est libre.

La fourchette d'origine pourra être ajustée.

Le pointeau est libre.

Silencieux d'aspiration : enregistré CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS, la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air. L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera vissé sur le carburateur et devra être conforme en tous points à la fiche d'homologation moteur.

Article 6. Échappement

Origine I.A.M.E., strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage

Origine SELETTRA, aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur et du catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

- Clavette de rotor non modifiée obligatoire.
- Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie :

- Marque libre.
- Batterie sèche.
- 12 V.
- Cosses mâles plates 6,3.
- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.
- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.
- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.
- Poids : 2500 g mini.
- Se montant dans le support d'origine IAME.

Coupure de l'allumage :

Un système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système est libre sous réserve de respecter les points suivants :

- Le circuit électrique doit resté d'origine.
- Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.
- A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.
- La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.
- La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.
- Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission

Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement un 10 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $10 \times 71 = 0,141$ sur tous les circuits (y compris en Championnat de France).

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle côté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

Embrayage : toutes les pièces doivent être conformes à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 115 kg minimum.

CADET

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis

1°/ Les châssis de fabrication française de type FF, homologation FFSA. Voir liste N°1.

(ces châssis ne sont pas autorisés dans les épreuves du Championnat de France Cadet).

Tous ces châssis ont fait l'objet d'une fiche d'identification à la FFSA.

Ces châssis doivent correspondre aux normes CIK/FIA 2002 avec les restrictions suivantes :

- type simple berceau,
- carrosserie aux normes FFSA (voir tableau).
- empattement : 1040 mm +/- 10 mm,
- arbre arrière acier magnétique plein de diamètre 25 mm,
- frein mécanique simple ou double effet, disque plein non percé et non rainuré, surfaces de freinage planes, sans aspérités.
- hauteur des pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Fusées : un seul type de fusées défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

2°/ Les châssis agréés à partir de janvier 2000 et extensions 2003. Voir liste N°2 (seuls ces châssis sont autorisés dans les épreuves du Championnat de France Cadet).

Ils doivent obligatoirement être équipés d'étriers de frein à plaquettes encagées, ainsi que d'une pédale de frein s'articulant sur une pièce en forme de chape.

Le plancher doit être métallique, en matière plastique ou polyester, toute autre matière composite sera interdite. Le siège doit être uniquement en fibre de verre.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée à l'avant du châssis ou sur un palier arrière.

A partir de janvier 2000, la plaque d'identification est soudée à la traverse arrière du cadre, les indications portées doivent être conformes au standard d'homologation FFSA.

Hauteur des pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Carrosserie Normes FFSA (voir tableau).

Fusées : un seul type de fusées défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Moyeux : les moyeux avant sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Roues avant : un seul type de roues avant défini par le constructeur et déposé à la FFSA sans aucune modification permise doit être monté sur le châssis considéré à l'exception de tout autre.

Raidisseurs de siège : le siège sera fixé en quatre points, les raidisseurs de siège sont interdits sur tous les châssis même s'ils sont montés à l'origine par le constructeur.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur orange.

Article 4. Moteur

Constructeur I.A.M.E., type : PARILLA, version : PUMA 100 cc, exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA et livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposée à la FFSA.

En particulier :

La présence de la plaque antivibratoire entre la platine et le moteur, ainsi que du support additionnel de démarreur, est obligatoire.

L'empilage de joints n'est pas autorisé. Il n'est autorisé qu'un seul joint d'embase de 4/10 (code EBP 85045).

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode A » du présent règlement (8,7 cc minimum).

Piston d'origine IAME (Asso/Vertex).

Alésage maximum conforme à la fiche moteur déposée à la FFSA.

Méthode de mesure des diagrammes : Voir section 2-Mesures et contrôle du présent règlement.

Pour permettre le plombage du moteur, un trou de diamètre 4 mm, légèrement chanfreiné de chaque côté, sera percé dans une ailette de la culasse et un autre en vis à vis dans un écrou de fixation de la culasse.

Article 5. Carburateur

TILLOTSON type : IAME 23 mm brut d'origine, sans aucune modification tolérée, diamètre du venturi 23 mm maximum, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Il est permis d'aléser les orifices d'origine de passage du carburant afin d'en augmenter le diamètre sans en changer le nombre.

Le cône des vis de réglage est libre.

Les joints de la pompe sont libres ainsi que leur nombre.

Le ressort et le tarage du ressort sont libres.

L'épaisseur de la membrane est libre.

La fourchette d'origine pourra être ajustée.

Le pointeau est libre.

Silencieux d'aspiration : enregistré CIK/FIA type Free-Line AL 22 PS. La bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air. L'adaptateur entre carburateur et silencieux d'aspiration sera vissé sur le carburateur et devra être conforme en tous points à la fiche d'homologation moteur.

Article 6. Échappement

Origine I.A.M.E., strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage

Origine SELETTRA, aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

- Clavette de rotor non modifiée obligatoire.
- Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie :

- Marque libre.
- Batterie sèche.
- 12 V.
- Cosses mâles plates 6,3.
- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.
- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.
- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.
- Poids : 2500 gr mini.
- Se montant dans le support d'origine IAME.

Coupure de l'allumage :

Un système de coupure de l'allumage est obligatoire.

Ce système est libre sous réserve de respecter les points suivants :

- Le circuit électrique doit rester d'origine.
- Ce système doit interdire la mise en route du moteur si le pilote n'est pas en position de conduite et couper l'allumage en cas d'éjection du pilote.
- A cette fin, la clé de cet accessoire devra être fixée à la ceinture du pilote par une courte cordelette.
- La longueur de la cordelette sera telle que la coupure du moteur s'effectuera dès que le pilote est debout à l'aplomb du ponton le plus proche du contacteur.
- La manœuvre de cette cordelette sera le seul geste mettant en fonction le système.
- Ce système devra être maintenu en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve et faire l'objet de vérifications rigoureuses.

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission

Par chaîne. Le pignon moteur sera impérativement un 10 dents. Le rapport final le plus court autorisé sera : $10 \times 75 = 0,133$ sur tous les circuits (y compris en Championnat de France).

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle coté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

Embrayage : toutes les pièces doivent être conformes à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 125 kg minimum.

FORMULE FFSA

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis

Châssis Formule FFSA.

Le cadre, les fusées et l'arbre doivent être marqués. Toutes les pièces du châssis doivent être d'origine, à l'exception des accessoires suivants : siège, volant, visserie, porte-couronne, rotules, roulements, réservoir, moyeux de volant, bague de pivot et de voie.

Hauteur du pare- chocs avant : voir Titre 2 article 5.

La fixation du spoiler peut être CIK ou vissée (voir article 4.1).

Les anciens Châssis Formule France 1998 et 1999 (arbre de 30 mm) doivent être en conformité avec le marquage (cadre, fusée, arbre), depuis le 1^{er} janvier 2001.

Conformité impérative avec la fiche technique.

Carrosserie (voir Titre 2 article 4).

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Idem dispositions générales.

Article 4. Moteur

Moteur « Formule FFSA 2001 » exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

Marquage du carter, de la culasse, et du cylindre obligatoire.

Numérotation FFSA sur le carter droit.

Plaque d'identification obligatoire, avec le marquage FFSA et la numérotation française.

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Méthode A » du présent règlement.

Alésage maximum conforme à la fiche moteur déposée à la FFSA.

Piston d'origine IAME (Asso/Vertex).

Méthode de mesure des diagrammes : Voir section 2-Mesures et Contrôles du présent règlement.

La distance d'admission doit rester d'origine.

Toutes les pièces doivent être d'origine.

La présence de la plaque antivibratoire entre la platine et le moteur, ainsi que du support additionnel de démarreur, est obligatoire.

Article 5. Carburateur

Carburateur TILLOTSON HL 304, brut de fonderie, diamètre maxi du venturi 22,7 mm, avec prise de dépression d'un diamètre intérieur maximum de 3 mm toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Les joints de carburateur adaptables sont autorisés, sous réserve qu'ils soient en tous points conformes à ceux d'origine (dimensions, forme, matière).

Silencieux d'aspiration : enregistré CIK/FIA type Free line AL 22 PS, la bride de liaison caoutchouc doit rester celle d'origine livrée avec la boîte à air. L'adaptateur plastique entre carburateur et silencieux d'aspiration sera d'origine.

L'entretoise thermique (épaisseur 5 mm +/- 0,5), ainsi que les deux joints d'admission sont obligatoires.

Article 6. Échappement

Pot marqué. Strictement conforme à la fiche d'homologation du moteur, doit être utilisé sans aucune modification. Le flexible de l'échappement peut être remplacé par un tube rigide. L'ADAC n'est pas obligatoire.

Article 7. Allumage

Allumage SELETTA, 4 pôles d'origine. Aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine et à la fiche d'homologation du moteur, clavette de rotor non modifiée obligatoire et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

En particulier :

- Clavette de rotor non modifiée obligatoire,
- Boîtier électronique, alternateur : aucune modification permise.

Batterie :

- Marque libre.
- Batterie sèche.
- 12 V.
- Cosses mâles plates 6,3.
- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.
- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.
- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.
- Poids : 2500 g mini.
- Se montant dans le support d'origine Formule FFSA.

Bougie : marque libre. Cotes et caractéristiques identiques à la bougie d'origine du moteur, montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

Bougie à une seule électrode de masse non annulaire, le culot de la bougie serrée sur la culasse ne devra pas dépasser le dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission

Par chaîne.

Il est autorisé de pratiquer une ouverture dans le couvercle coté embrayage par fraisage dans le respect du dessin joint à la fiche d'homologation du moteur.

Embrayage : toutes les pièces doivent être conforme à la fiche d'homologation.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine "IAME", sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche d'homologation (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux (marquage "IAME", dimensions et tolérances suivant fiche technique).

Article 9. Poids

Formule FFSA: Kart complet plus pilote en tenue 140 kg minimum.

Formule FFSA « Senior »: Kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

Article 10. Précision

Sauf éléments contraires dans le présent règlement, toutes les dispositions générales sont applicables.

Les spécifications du règlement de la Formule FFSA, particulièrement en ce qui concerne les pièces d'origine, sont explicitées dans le manuel "Formule FFSA : Réglementation et contrôle".

NATIONALE

Généralités

Préparation interdite. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée.

Article 1. Châssis

1.1/ Sont admis de manière restrictive :

Ces châssis définis en 1° ne seront pas admis dans l'épreuve de la Coupe de France Nationale.

1°/ Les châssis agréés 2000 Minime/Cadet et extensions 2003 à l'exception des agréés 2005 et uniquement dans leur configuration d'agrément Minime/Cadet, sans aucune modification tolérée (voir liste N°2).

1.2/ Sont admis sans restriction :

2°/ Les châssis et freins agréés 2001 en Promo. Voir liste N°4 (seule l'utilisation de ces châssis définis dans cet article 1.2 permettra de marquer des points dans les épreuves de sélection pour la Coupe de France Nationale).

Seuls ces châssis seront admis dans l'épreuve de la Coupe de France Nationale.

Le cadre et le frein devront correspondre en tous points, aux cotes et éléments mentionnés sur le plan de fabrication agréé par la FFSA.

Les châssis doivent porter obligatoirement une plaque d'identification soudée ou gravée comportant le numéro d'identification en référence à la liste N°4.

- Angles de chasse et carrossage : réglables uniquement par excentriques.

- Frein : uniquement sur l'arbre AR.

Type mécanique simple ou double effet.

Disque de frein en fonte ou acier magnétique, plein, percé transversalement et/ou rainuré.

- Pédale de frein : articulation sur le cadre constituée de 2 points fixes, à l'intérieur desquels la pédale pivote, sur un axe de 8 mm minimum (système de chape).

- Arbre arrière : en acier magnétique, plein, de diamètre 25 mm +/- 0.2, monté obligatoirement sur 3 paliers à billes (tout système raidisseur d'arbre est strictement interdit).

- Le plancher : doit être en alliage léger d'aluminium, épaisseur 15/10 minimum.

- Le siège : doit être uniquement en fibres de verre avec ou sans rembourrage.

- Tous les accessoires devront être conformes aux normes CIK et Règlements particuliers de la Fédération, en cours de validité pour la catégorie concernée.

- Carrosserie : voir Titre 2 article 4.

- Hauteur du pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteur

ROTAX J125 MAX FFSA et ses accessoires exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à sa fiche d'homologation déposée à la FFSA, livrée avec chaque moteur et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

Article 5. Carburateur

DELL'ORTO type : VHSB 34 brut d'origine, sans aucune modification tolérée, toutes cotes et pièces d'origine à l'exception de ce qui suit.

Le gicleur principal peut être changé.

La hauteur de l'aiguille peut être ajustée en utilisant les crans d'origine.

Boîte à air et filtre strictement d'origine.

Article 6. Échappement

Strictement d'origine.

Article 7. Allumage

Strictement d'origine.

Batterie :

- Marque libre.

- Batterie sèche.

- 12 V.

- Cosses mâles plates 6,3.
- Longueur 14 cm mini et 16 cm maxi.
- Largeur : 6 cm mini et 7 cm maxi.
- Hauteur 9 cm mini et 10 cm maxi.
- Poids : 2500 g mini.
- Se montant dans le support d'origine.

Bougie : DENSO Iridium IW (indice libre), montée avec son joint d'étanchéité d'origine en toute circonstance.

L'interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire.

Il doit être situé de telle façon que le pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

Article 9. Transmission

Par chaîne.

Embrayage : Toutes les pièces seront d'origine et conforme à la fiche d'homologation.

Article 10. Poids

kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

N100

Article 1. Châssis

Châssis normes CIK/FIA : 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie: voir Titre 2 article 4.

Hauteur du pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Freins mécaniques ou hydrauliques.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur bleue.

Article 4. Moteur

1°/ Classement B : moteurs 100 cc à clapets ou à valve, refroidissement à air. homologués CIK/FIA groupe 1 de 1992 à 1998.

2°/ Classement A : moteurs 100 cc à valve ou à clapets, refroidissement à air ou à eau, avec un seul circuit, homologués CIK/FIA 1998, 2001, 2004 extensions comprises.

Règlement : idem FA à l'exception de ce qui suit :

Volume de chambre de combustion : 9cc minimum.

Méthode de mesure du volume de la chambre de combustion : suivant « Méthode A » du présent règlement.

Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 1 mm minimum.

L'épaisseur de la baguette d'étain utilisée pour mesurer le « squish » doit être comprise entre 1,2 et 1,5 mm.

Article 5. Carburateur

Carburateur du type papillon à axe central, avec un diamètre maximum du venturi de 24 mm.

Respect de l'esquisse CIK/FIA.

Article 6. Échappement

Idem dispositions générales.

Article 7. Allumage

Homologué CIK/FIA.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

N125

Article 1. Châssis

Châssis normes CIK/FIA : 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie : voir Titre 2 article 4.

Hauteur du pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur rouge.

Article 4. Moteur

1°/: Moteurs 125 cc monocylindre à boîte de vitesses à refroidissement à air exclusivement, homologués par la FFSA.

Admission dans le cylindre : par clapets ou par clapets et jupe de piston ou par jupe de piston.

L'apport de matière est interdit. Le retrait est interdit sur toutes les pièces en mouvement, sauf piston et clapets.

Boîte à clapets d'origine constructeur et du type du moteur, nombre et épaisseur des clapets libres.

Volume de chambre : 13,5 cc minimum.

Méthode de mesure du volume de la chambre de combustion : suivant « Méthode A » du présent règlement.

Cylindre d'origine du constructeur et du type du moteur, nombre de transferts suivant la fiche d'homologation.

Carter : nom du constructeur identifiable.

Tout système d'injection est interdit.

Boîte de vitesses : 3 rapports minimum et 6 maximum.

Systèmes modifiant la section de la lumière d'admission de l'échappement ou du régime moteur interdits.

2°/: Moteurs homologués CIK/FIA en ICC 1998 et 2001 extensions comprises. Homologations 2004 interdites.

Cylindrée maximum : 125 cc.

Monocylindre refroidi par eau exclusivement, par un seul circuit.

Admission par clapets.

Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la fiche d'homologation. Couvercle de la boîte à clapet : libre.

Volume nominal de la chambre de combustion : mesuré avec « l'insert de bougie », selon la « Méthode B » du présent règlement.

Angle d'ouverture total d'échappement 199° maximum.

Boîte de vitesses homologuée CIK/FIA, (y compris le couple primaire), 3 rapports mini, 6 rapports maximum.

Contrôle des rapports avec disque gradué (diamètre 200 mm) ou avec appareil à affichage digital commandé par codeur.

Article 5. Carburateur

Deux types de carburateurs sont admis :

1° / Dell'Orto : type PHBE 30

2° / Dell'Orto : type VHSB 30

Carburateurs en aluminium, avec diffuseur « venturi » d'un diamètre maximum de 30 mm rond.

Ces carburateurs doivent rester strictement d'origine. Les seuls réglages autorisés sont ceux de : le boisseau/la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à

essence incorporé et l'assiette (pièce n° 26 du dessin technique CIK/FIA n°7 peuvent être supprimés ; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origine).

Article 6. Échappement

Marque et dimensions libres.

Voir dispositions générales.

Article 7. Allumage

- Moteur à refroidissement par air :

Motoplat sans avance variable référence 9600903-1, 9600935-1, 0619029 ou PVL référence : 105458 Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par deux vis minimum, sans modification du rotor homologué.

- Moteur à refroidissement par eau (ICC) :

Homologué CIK/FIA. Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par deux vis minimum, sans modification du rotor homologué.

Bougie : marque libre, dimension : longueur 18.5 mm, filetage de la culasse de diamètre 14 x 125. Le culot de la bougie, serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Récupérateur

Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

Article 1. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 170 kg minimum.

FORMULE C (FC)

Article 1. Châssis

Châssis normes CIK/FIA: 2003, 2002 et antérieures.

Carrosserie : voir Titre 2 article 4.

Hauteur du pare-chocs avant : voir Titre 2 article 5.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur verte.

Article 4. Moteurs

1°/ Moteur enregistré CIK/FIA avant mars 2000.

Admission par valve rotative ou par clapets.

Cylindrée maximum 125 cm³.

Monocylindre refroidi par air ou par eau exclusivement et par un seul circuit.

Boîte de vitesses - 3 rapports mini - 6 rapports maximum.

2°/ Moteur homologué par la CIK/FIA en ICC.

Admission par clapets.

Cylindrée maximum 125 cm³.

Monocylindre refroidissement par eau, par un seul circuit.

Volume de chambre de combustion : libre.

Boîte à clapets : libre.

Boîte de vitesses : homologuée par la CIK/FIA suivant fiche d'homologation, contrôle suivant même méthode que l'ICC.

Tout système quelconque de turbo et/ou de suralimentation est interdit. Tout système de power-valve est interdit.

Commande de boîte de vitesses sans système d'assistance.

Article 5. Carburateur

1 carburateur, libre, diamètre maximum du diffuseur (venturi) : 38,1 mm cylindrique.
Tout système d'injection et/ou de pulvérisation de produit autre que le carburant est interdit.

Article 6. Échappement

Idem dispositions générales.

Article 7. Allumage

Conforme au règlement CIK/FIA sans dispositif d'avance ou de retard variable.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 170 kg minimum.

Article 10. Récupérateur

Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

OPEN

Article 1. Châssis

Châssis normes CIK/FIA 2003, 2002 et antérieures.
Carrosserie aux normes CIK/FIA 2002 ou homologuée CIK/FIA 2003. (voir Titre 2 article 4).
Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Article 2. Pneus

Homologués CIK/FIA 2002 « Médium » ou « Hard ». Homologués « Soft » interdits.
Note : la Marque et le type sont moulés d'origine sur le flanc du pneu.
Le panachage sur le châssis de type et de marque est interdit.
Slicks homologués: MG MZ, MG XZ, Conti CAB, Vega FM, Vega SL7, Le Cont H, Le Cont M, Vega XS, Bridgestone YHC, Bridgestone YHB, Dunlop DBH, Dunlop DBM, Maxxis MM.
Sont également admis : Dunlop SL3, Maxxis HG1, Maxxis HG2, Maxxis HG3, Vega FF, MGS S5, Bridgestone YEZ, Bridgestone YEQ, VEGA XLL.

Pluies : Marque et type libres.

Article 3. Porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs

1°/ Moteur libre, atmosphérique, 2 temps, monocylindre, cylindrée maximum 125 cc.
2°/ Moteur libre, atmosphérique, 4 temps deux cylindres maximum, quatre soupapes maximum, cylindrée maximum 250 cc.

Article 5. Carburateur

Carburateur libre. Injection interdite.

Article 6. Échappement

Marque et dimensions libres. Idem dispositions générales.

Article 7. Allumage

Libre.

Article 8. Transmission

Sans boîte de vitesses.
Avec ou sans embrayage.
Finale libre. Idem dispositions générales.

Article 9. Poids.

Kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

B - CATÉGORIES INTERNATIONALES CIK/ FIA**INTERCONTINENTALE A JUNIOR (ICA JUNIOR)****Article 1. Châssis.**

- 1°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.
Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.
Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.
- 2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/2003 et 1/1/2006.
Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins : homologués CIK/FIA 2003 et 2006.
En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Largeur hors tout : 136 cm maximum.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteur

Moteur monocylindre de série à admission par jupe du piston, refroidi par écoulement d'air, sans boîte de vitesses, homologué par la CIK/FIA (groupe 2).

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la fiche d'homologation.

Cylindrée maximum : 100 cm³.

Course minimum : 46,0 mm.

Course maximum : 54,5 mm.

Angle d'ouverture total maximum d'échappement et d'admission: en fonction de la course homologuée selon, respectivement le schéma « A » et le schéma « B » de la fiche d'homologation, (lecture par cercle gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou appareil digital).

La largeur (mesure cordale) des lumières d'échappement et d'admission ne doit pas dépasser les 22,3% de la circonférence intérieure du cylindre obtenue par l'alésage théorique maximum homologué par la CIK/FIA + l'épaisseur des de la/des paroi(s) de la/des division(s) entre les lumières.

Les lumières d'échappement doivent avoir la configuration d'une figure géométrique dont les côtés sont égaux deux à deux et comportant 4 rayons de valeur inférieure ou égale à 4 mm.

Angle d'ouverture et mesures cordales selon dessin technique CIK/FIA n°10.

Angle d'ouverture des lumières : tout dispositif ou artifices pouvant modifier les angles réglementés d'ouverture des lumières ou permettant d'augmenter directement ou indirectement le cycle d'admission ou d'échappement est interdit.

Interdiction de tout usinage de la chemise et/ou du piston permettant un écoulement de mélange à l'intérieur du cylindre quand le bord inférieur du piston a fermé la lumière d'admission. Ceci concerne (mais n'est pas limité à) : décalage de l'axe du vilebrequin par rapport à l'axe de l'alésage de quelque façon que ce soit, usinage asymétrique (rainurage) de la couronne du piston ou de la jupe, « cassure » des arrêtes du piston et des lumières de la chemise au-delà de ce qui est nécessaire à l'usinage d'une arête.

La distance entre la face arrière du carburateur et l'axe du cylindre ne doit pas être inférieure à 91 mm minimum (mesurée selon critères définis par la CIK/FIA, voir dessin en annexe). Les angles

(Alpha) et (Beta) définissant les 91 mm ne peuvent pas être modifiés. Tout branchement induisant un volume supplémentaire au niveau du conduit d'admission est interdit (excepté le canal de transfert situé entre le carburateur et le conduit de pression du carter de vilebrequin).

Le conduit pour la prise de pression dans le carter doit avoir un diamètre intérieur maximum de 3,25 mm.

Volume de la chambre de combustion : minimum 12 cm³ mesuré avec «l'insert de bougie», selon la « Méthode B » du présent règlement. Tout dispositif ou artifice pouvant modifier le volume réglementé de la chambre de combustion ou permettant de diminuer directement ou indirectement ce volume est interdit.

Le « squish » (distance entre piston et culasse) doit être, en tout point, de 1,2 mm minimum. L'épaisseur de la baguette d'étain utilisée pour mesurer le « squish » doit être comprise entre 1,2 et 1,5 mm. Les mesures doivent être prises avec le moteur en condition de course à tout moment de la manifestation.

Un interrupteur pour l'arrêt du moteur est obligatoire.

Il doit être situé de telle façon que le pilote assis en position normale de conduite puisse l'actionner.

Article 5. Carburateur

Carburateur homologué CIK/FIA à papillon à axe central, avec un diamètre maximum du diffuseur (venturi) de 24 mm. Il est permis d'ajouter un conduit de Ø intérieur = 3,25 mm maximum au corps principale de la pompe à essence, pour permettre le raccord du carburateur à la prise de pression dans le carter du moteur.

Article 6. Échappement

Le pot d'échappement doit être homologué par la CIK-FIA, un par modèle de moteur, et doit inclure deux boucles pour le plombage, et porter le numéro d'homologation CIK-FIA. L'épaisseur de la tôle doit être de 0,75 mm minimum et le poids du pot d'échappement ne peut être inférieur à 90% du poids homologué lors des homologations antérieures à 2000.

Article 7. Allumage

Homologué CIK/FIA.

Bougie : marque libre, dimension : longueur 18.5 mm, filetage de la culasse de diamètre 14 x 125.

Le culot de la bougie serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Embrayage

Embrayage à sec, centrifuge et homologué CIK/FIA, (*estampage du numéro d'homologation apparent*). L'embrayage du moteur doit s'opérer à 5000 tours/mn maximum et provoquer l'avancement du kart, pilote à bord.

Une protection efficace (faite en aluminium coulé), recouvrant l'embrayage tout en laissant un libre accès à la chaîne ou à la courroie, doit être montée.

Le démarrage se fera avec un démarreur électrique qui pourra être embarqué et alimenté par une batterie sèche réservée à cet usage.

La couronne du démarreur sera obligatoirement en acier magnétique et sera fixée sur la cloche d'embrayage.

Article 10. Poids

Kart complet plus pilote en tenue : 135 kg minimum. Poids minimum du kart (sans carburant) : 65 kg.

INTERCONTINENTALE A (ICA)

Article 1. Châssis

Toute épreuve sauf Championnat de France :

Châssis homologués CIK/FIA : voir Titre 2 article 4.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA. Voir Titre 2 article 5.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Toute épreuve plus Championnat de France :

1°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/2003 et 1/1/2006.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins : homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Pour toutes les épreuves, il y a lieu d'apposer sur le kart 4 porte-numéro avec en partie inférieure une bande de 1,5 cm de large de couleur blanche.

Article 4. Moteurs

Moteurs 100 cc à clapets homologués CIK/FIA groupe 2.

Le nombre de lumières devra être conforme à la fiche d'homologation CIK/FIA groupe 2. Le diagramme d'échappement doit être de 177° maximum, nombre de lumières conforme à la fiche d'homologation.

Article 5. Carburateur

Carburateur homologué CIK/FIA du type papillon à axe central, avec un diamètre maxi du venturi de 24 mm, respect de la fiche d'homologation.

Article 6. Échappement

Le pot d'échappement doit être homologué par la CIK/FIA, un par modèle de moteur et doit inclure deux boucles pour le plombage, et porter le numéro d'homologation CIK/FIA. L'épaisseur de la tôle doit être de 0,75 mm minimum, le poids du pot d'échappement ne peut être inférieur à 90% du poids homologué lors des homologations antérieures à 2000.

Article 7. Allumage

Homologué CIK/FIA.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

FORMULE A (FA)

Article 1. Châssis

Toute épreuve sauf Championnat de France :

Châssis normes CIK/FIA 2002 et antérieures.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA (voir Titre 2 article 4).

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

Toute épreuve plus Championnat de France :

1°/ Châssis enregistré CIK/FIA groupe 1 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir titre 2 article 5.

2°/ Châssis norme CIK/FIA groupe 1 au 1/1/2003 et 1/1/2006.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs : normes CIK/FIA 2003 et 2006.

En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs

1°/ Moteurs 100 cc à valve exclusivement, homologués CIK/FIA groupe 1 de 1992 à 1998.

2°/ Moteurs 100 cc à valve ou à clapets, refroidissement à air ou à eau, avec un seul circuit, homologués CIK/FIA groupe 1 au 1/1/2001 et 1/1/2004

Article 5. Carburateur

Carburateur du type papillon à axe central, avec un diamètre maximum du venturi de 24 mm. Respect de l'esquisse CIK/FIA.

Article 6. Échappement

Marque et dimensions libres. Idem dispositions générales.

Article 7. Allumage

Homologué CIK/FIA.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 150 kg minimum.

INTERCONTINENTALE C (ICC)**Article 1. Châssis**

Toute épreuve sauf Championnat de France :

Châssis homologués CIK/FIA.

Carrosserie aux normes CIK/FIA ou homologuée CIK/FIA. Voir Titre 2 article 4.

Toute épreuve plus Championnat de France :

1°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/97 et au 1/1/2000.

Carrosserie homologuée CIK/FIA suivant la réglementation 2002.

Pare-chocs : voir Titre 2 article 5.

2°/ Châssis homologués CIK/FIA groupe 2 au 1/1/2003 et au 1/1/2006.

Carrosseries/Fixations/Pare-chocs/Freins : homologués CIK/FIA 2003 et 2006.

En conformité avec les articles 5 à 7 de l'annuaire CIK/FIA 2006.

Article 2. Pneus

Voir annexe.

Article 3. Porte-numéro

Voir dispositions générales.

Article 4. Moteurs

Homologués CIK/FIA (1998, 2001 et 2004).

Cylindrée maximum : 125 cc.

Monocylindre refroidi par eau exclusivement, par un seul circuit.

Admission par clapets.

Boîte à clapets (dimensions et dessin) conforme à la fiche d'homologation. Couvercle de la boîte à clapets : libre.

Volume nominal de la chambre de combustion : mesuré avec «l'insert de bougie», selon la « Méthode B » du présent règlement.

Angle d'ouverture total d'échappement 199° maximum.

Boîte de vitesses homologuée CIK/FIA (y compris le couple primaire), 3 rapports mini, 6 rapports maximum.

Contrôle des rapports avec disque gradué (diamètre 200 mm) ou avec appareil à affichage digital commandé par codeur.

Article 5. Carburateurs

Deux types de carburateurs sont admis :

A / Dell'Orto : type PHBE 30

B / Dell'Orto : type VSH 30.

Carburateurs en aluminium, avec diffuseur « venturi » d'un diamètre maximum de 30 mm rond.

Ces carburateurs doivent rester strictement d'origine.

Les seuls réglages autorisés sont ceux de : le boisseau/la guillotine, l'aiguille, les flotteurs, le puits d'aiguille (pulvérisateur), les gicleurs et le kit pointeau, à la condition que toutes les pièces interchangeables soient d'origine Dell'Orto. Le filtre à essence incorporé et l'assiette (pièce n°26 du dessin technique CIK/FIA n°7 peuvent être supprimés ; s'ils sont conservés, ils doivent être d'origines.

Article 6. Échappement

Homologué (voir complément à la fiche d'homologation).

Article 7. Allumage

Homologué CIK/FIA.

Bougie : marque libre, dimension : longueur 18.5 mm, filetage de la culasse de diamètre 14 x 125.

Le culot de la bougie serrée sur la culasse, ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

Il est permis d'ajouter une masse sur le rotor d'allumage, fixée par deux vis minimum, sans modification du rotor homologué.

Article 8. Transmission

Libre.

Article 9. Récupérateur

Un récupérateur d'huile et d'essence, d'une contenance de 1/3 litre minimum, doit être fixé solidement à l'arrière du châssis.

Article 10. Poids

Kart complet plus pilote en tenue 170 kg minimum.

SUPERKART 250 (ICE ET FE)

Article 1. Châssis

Normes CIK/FIA.

Dimension hors tout : largeur 140 cm,
longueur 210 cm,
hauteur 60 cm maximum par rapport au sol (exception baquet, voir 1).

Aucun élément du châssis ne devra être en titane.

L'arbre arrière doit avoir un diamètre maximum de 40 mm, une épaisseur de paroi minimum en tout point de 2.5 mm et être en acier magnétique.

Aucune partie du châssis, y compris les ailerons et les plaques de terminaisons :

1/ ne sera plus haute que 60 cm par rapport au sol (à l'exception d'une structure conçue exclusivement comme appui-tête devant faire partie intégrante du baquet, soit par moulage, soit par stratification postérieure, sans renforts apparents et sans qu'un effet aérodynamique soit possible).

2/ ne dépassera le pare-chocs arrière (qui doit être en acier magnétique).

3/ ne dépassera latéralement l'extérieur des roues avant et arrière (roues avant non braquées), sauf s'il s'agit d'une course par temps de pluie. (Voir esquisse dans le règlement technique).

- 4/ ne dépassera une largeur maximale de 140 cm.
- 5/ devra avoir un espace minimum de 25mm entre les pneus et toute partie de carrosserie.
- 6/ Empattement : minimum 106 cm et maximum 127 cm.
- 7/ Longueur hors-tout : 210 cm maximum.

La carrosserie, la bulle et l'aileron doivent être d'un matériau non métallique.

Dans le cas où une carrosserie complète et une bulle seraient utilisées, la bulle ne sera pas fixée à la carrosserie par plus de quatre attaches à déclenchement rapide, sans autre dispositif de fixation. Si la bulle est d'une structure séparée, sa largeur maximale sera de 50 cm et celle du cadre de fixation de 25 cm minimum.

Le point le plus haut de la bulle ne doit pas être situé au-dessus du plan horizontal passant par le haut du volant, ni à moins de 5 cm d'une partie quelconque du volant.

Vers le bas, la bulle devra se terminer symétriquement à au moins 15 cm de toute pédale dans sa position normale de repos, et devra exposer les pieds et les chevilles. Dans tous les cas, lorsque la bulle est retirée, aucune partie de la carrosserie ne couvrira une partie quelconque du pilote assis en position normale vue de dessus.

L'avant du nez de la carrosserie ne doit pas constituer un angle aigu, mais il doit avoir un rayon de 20 mm au minimum.

Le profilage avant doit être fait de manière à ce que le pare-chocs avant soit conforme au règlement et ne doit pas dépasser en largeur les roues avant non braquées.

1.2. Plancher

Le plancher sera d'une construction plane et devra présenter des bords arrondis.

23 cm en avant de l'essieu arrière, le plancher peut présenter un angle l'orientant vers le haut (extracteur). Si ce dernier présente une ou deux dérives latérales, celles-ci ne doivent pas dépasser le plan formé par la partie plane du plancher. Ni le plancher, ni toute autre partie de la carrosserie ne formera de quelque façon que ce soit une jupe. Il ne dépassera ni le pare-chocs avant, ni le pare-chocs arrière. Sa largeur ne dépassera pas les dimensions de la carrosserie, y compris les ailerons et les plaques de terminaison.

Il n'est pas permis de pratiquer des trous d'allègement dans le plancher.

1.2.1. Pares chocs

Ce sont des protections obligatoires avant, arrière et éventuellement latérales en cas d'utilisation de réservoir latéral (Voir article : Réservoir).

Obligatoirement réalisés en acier magnétique.

- Pare chocs avant :

Hauteur par rapport au sol : 150 mm minimum. A monter parallèlement au-dessus de l'élément avant du châssis.

Le pare choc doit être constitué en un ou plusieurs tubes d'un même diamètre de 15 mm soudés entre eux.

Il doit permettre la fixation du carénage avant.

- Pare chocs arrière :

Composé d'au moins une barre d'un diamètre de 18 mm minimum et d'une épaisseur de 1.5 mm minimum, situé à une distance par rapport au sol de 150 mm +/- 20 mm.

L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum, éventuellement par un système souple, et doit avoir une largeur minimale de 1100 mm et, maximale égale à la voie arrière du kart.

Ses extrémités ne peuvent présenter aucune partie anguleuse et doivent comporter des cintrages d'un rayon minimum de 60 mm.

1.3. Matériel autorisé

Catégorie Superkart (division 1) :

1 châssis,

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement deux cylindres ; enregistrés, agréés ou homologués CIK/FIA.

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement deux cylindres (pour les épreuves se déroulant en France), suivant conditions d'agrément de la FFSA. Dans ce cas, la conception de ce matériel devra respecter tous les critères techniques de la réglementation CIK pour la période en cours et la division concernée.

L'autorisation d'utiliser un tel matériel devra être considérée comme une période de pré-homologation et ne pourra en aucun cas dépasser 2 années à compter du début de l'année de la demande d'agrément à la FFSA.

Catégorie ICE (division 2) :

1 châssis,

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement un cylindre ; agréés par la CIK/FIA.

2 moteurs ou 1 moteur et éventuellement un cylindre (pour les épreuves se déroulant en France), suivant conditions d'agrément de la FFSA. Dans ce cas, la conception de ce matériel devra respecter tous les critères techniques de la réglementation CIK pour la période en cours et la division concernée.

L'autorisation d'utiliser un tel matériel devra être considéré comme une période de pré-homologation et ne pourra en aucun cas dépasser 2 années à compter du début de l'année de la demande d'agrément à la FFSA.

Il sera toutefois possible, dans le cas où plusieurs pilotes ne possèderaient qu'un seul moteur chacun, d'enregistrer un moteur de secours en commun.

Ce moteur de secours pourra être alternativement utilisé par chacun des pilotes sous conditions que le numéro de ce moteur de secours ait été inscrit sur sa fiche au moment de l'enregistrement.

A chaque changement, l'utilisation de ce moteur de secours devra obligatoirement être signalé au Délégué Technique de la catégorie Superkart.

Tout cadre endommagé lors d'un fait de course constaté par la Direction de Course ou par le Collège des Commissaires Sportifs pourra être signalé au délégué technique FFSA.

Le délégué technique FFSA sera la seule personne habilitée à juger ou non le remplacement du cadre accidenté.

En cas de remplacement, le cadre accidenté se verra retirer son numéro d'enregistrement et ne pourra pas être réutilisé durant l'épreuve

Article 2. Roues / Pneus

2.1. Roues

La largeur maximale des roues est de 250 mm. Le diamètre hors-tout est de 350 mm. Le diamètre maximum des jantes est fixé à 6 pouces. Toutes les roues doivent être équipées d'un système de retenue du talon du pneu. Pour les roues arrière, il doit être réalisé par au moins 3 chevilles du côté extérieur de la roue et 3 chevilles du côté intérieur de la roue.

La fixation des roues doit comporter un système de sécurité (écrous goupillés ou autobloquants, circlips, etc.).

Les fusées de roues ne doivent pas être chromées.

2.2. Pneus

Les pneus seront d'un type homologué par la CIK/FIA pour la catégorie et la période en cours. La FFSA se réserve chaque année la possibilité d'imposer une marque et un type de pneu pour les épreuves se déroulant en France.

La FFSA s'autorise à faire un échange de pneus, même référence, à tout moment de la manifestation, au pilote de son choix.

Article 4. Numéro de course

Attribués au pilote pour l'année. Ils devront être lisibles, de 20 cm minimum de haut pour 3 cm d'épaisseur de trait, collés sur un même plan et représentés par une police de type Arial. Les numéros devront être au nombre de 4 (bulle, caissons droit et gauche, arrière du châssis). Les numéros devront impérativement être en place dès les essais libres.

Il sera toléré d'utiliser la face du radiateur arrière comme surface d'affichage du N°, sous réserve de parfaite lisibilité.

Les chiffres seront de couleur noire sur fond jaune pour les karts de division 1.

Les chiffres seront de couleur noire sur fond blanc pour les karts de division 2.

Article 5. Moteur.

5.1 Motorisations autorisées en 2006.

1) SUPERKART (division 1)

A) Rotax 256 tel qu'ayant été enregistré par la CIK/FIA avec bielle de 110, 113 ou 115mm d'entraxe. Tout autre moteur ayant été enregistré par la CIK/FIA.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

B) Rotax 256 avec pièces de substitutions reconnues par la CIK/FIA (selon un cahier des charges fourni par le constructeur et quota de production de 15 kits moteur).

Pièces de substitutions autorisées : carters et cylindres, culasses.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

C) Moteurs issus de la compétition moto Grand Prix 250 cm3 antérieurs à 1998 et conformes au modèle de base commercialisé par les constructeurs (selon catalogue officiel des constructeurs).

Allumage : respect de l'article 8 : Allumage.

D) Nouveaux moteurs spécifiques reconnus par la CIK/FIA (selon un cahier des charges fourni par le constructeur et quota de production de 10 moteurs complets).

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

E) 2 moteurs monocylindre homologués en ICC de même marque, boîtes de vitesses conformes à la fiche d'homologation.

- Volume de chambre de combustion : libre.

- Carburateur : libre, mais mécanique.

- Type d'échappement : libre dans le respect de l'article 7.

- Allumage : suivant descriptif de la CIK/FIA.

F) Nouveaux moteurs spécifiques agréés et utilisés suivant conditions de la FFSA ainsi qu'un cahier des charges et une nomenclature détaillée, fournis par le constructeur et quota de production de 10 moteurs minimum complets.

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports.

Carburateurs mécaniques sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

2) INTERCONTINENTALE (division 2)

A) Moteurs enregistrés par la CIK/FIA.

B) Tout moteur monocylindre moto de grande série (reconnu par la CIK/FIA selon catalogue de base fourni par le constructeur).

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports et 5 maximum.

Toutes les motorisations et pièces de substitution enregistrées par la CIK/FIA sont autorisées.

Tout concurrent/conducteur doit être en mesure de fournir la preuve de l'enregistrement et/ou de l'agrément CIK/FIA du moteur ou des pièces de substitution ainsi que le catalogue constructeur lors de l'enregistrement du matériel.

Carburateur mécanique sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

C) Nouveaux moteurs spécifiques agréés et utilisés suivant conditions de la FFSA, ainsi qu'un cahier des charges et une nomenclature détaillée, fournis par le constructeur et quota de production de 10 moteurs minimum complets.

Boîte de vitesses : au moins 3 rapports et 5 maximum.

Carburateur mécanique sans aucun élément ou commande électrique ou électronique interne ou externe.

Allumage libre sous réserve du respect de l'article 8 : Allumage.

Agrément a été donné pour la fabrication des carters Rotax 256 (dans le cadre du Championnat de France sans limite de durée ou de quantité) en date du 25/02/99 à :

Fabricant « 01 » (Steve EDWARDS).

Fabricant « 02 » (FP Engineering).

Les plans ont été déposés à l'ASN.

5.2. Equipage mobile (bielle et vilebrequin)

Magnétique.

5.3. Cylindrée

250cc maximum sans tolérance.

5.4. Valve à l'échappement

Autorisée en division 1.

Autorisée suivant restriction de la CIK/FIA en division 2.

5.5. Identification-plombage

Un trou de diamètre 3 mm minimum devra obligatoirement être réalisé sur chaque carter qui pourra être identifié lors de l'enregistrement du matériel par un plomb numéroté.

Tous les moteurs devront obligatoirement posséder un N° d'identification individuel, gravé à un endroit parfaitement lisible, sur les carters moteur.

Article 6. Carburateur

6.1 Diamètre du venturi : libre.

6.2 Admission d'air

Toute mise en œuvre d'un moyen mécanique, électrique, pneumatique, automatique ou autre permettant une admission d'air forcé variable est interdite sur le kart en mouvement. Boîte à air obligatoire. Boîte à air à volume variable interdite.

6.3 Comburant

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

6.4 Injection

Aucun système d'injection de carburant ni de système électronique d'injection de carburant n'est permis.

Articles 7. Echappement

L'échappement devra s'effectuer derrière le conducteur et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol. Une protection efficace devra exister empêchant tout contact avec le conducteur en position normale de conduite.

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le conducteur assis dans sa position normale de conduite.

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 103 dB/A maximum.

Des contrôles pourront être effectués à tout moment d'une épreuve.

Toute infraction constatée lors d'un contrôle sera notifiée aux Commissaires Sportifs.

Article 8. Allumage

Le boîtier électronique et la bobine ne doivent recevoir que : une alimentation (source d'énergie du rotor/stator ou d'une batterie) et une commande provenant du top- vilebrequin pour fixer le signal d'allumage.

L'avance et la cartographie ne peuvent en aucun cas être modifiables du poste de pilotage en condition de course.

Article 9. Poids

Catégorie Superkart (division 1) : poids conforme au règlement CIK pour l'année en cours.

Catégorie ICE (division 2) : poids conforme au règlement CIK pour l'année en cours.

Article 10. Sécurité

10.1. Freins

Les freins doivent fonctionner sur les 4 roues, avec des systèmes d'opération indépendants avant et arrière. Les freins doivent obligatoirement être hydrauliques. Doublage de la liaison leviers de commande maîtres-cylindres pédale, par un câble de 18/10 minimum. Serre-câble double serrage à plat adapté au diamètre du câble obligatoire.

Toute fuite ou suintement d'un point quelconque du système de freinage ainsi que toute usure anormale de ses parties constituantes sera irrémédiablement refusé à l'enregistrement du matériel ou lors d'un éventuel contrôle inopiné.

10.1.1. Pare-chaîne

Obligatoire, devra recouvrir efficacement le pignon et la couronne jusqu'à hauteur de chacun de leurs axes, il comportera si possible une protection latérale.

10.2. Feu rouge arrière

Obligatoire et homologué CIK/FIA (modèle horizontal à leds recommandé) puissance 21 Watts, 25 leds minimum, exclusivement alimenté par batterie sèche de 12 volts minimum, commandé du poste de conduite par 1 interrupteur étanche.

Emplacement du feu : doit être placé dans une zone située à une distance de 40 à 60 cm du sol, et de 40 cm maximum de part et d'autre de l'axe médian du kart.

Ce feu ainsi que la batterie doivent être maintenus en parfait état de fonctionnement pendant toute la manifestation.

Son allumage est obligatoire par temps de pluie sur décision de la Direction de Course.

10.3. Combinaison

Seules sont autorisées les combinaisons en cuir d'une seule pièce norme FIM – FFM et les combinaisons tissu homologuées et référencées dans l'article 7 du RSN.

« Niveau d'homologation international 2 recommandé ». Les Protections dorsales, coudières, genoux sont facultatives. Seules les doublures et sous-vêtements soie, coton, Nomex™ sont autorisées.

10.4. Casques

Casque avec protection efficace et incassable pour les yeux.

Les casques doivent être conformes aux « Normes des casques admis » suivant liste publiée dans le Règlement Sportif National Karting de l'année en cours.

L'utilisation de casques homologués aux normes internationales et fortement recommandées.

10.5. Minerves

L'utilisation d'une minerve est recommandée.

Article 11. Télémétrie

Toute liaison télémétrique, radio-électrique, top chrono ou autre est interdite entre le kart en mouvement et toute autre partie du circuit, ceci à compter de la 1^{ère} séance d'essais chronométrés.

Article 12. Acquisition de données

Autorisée.

Liaisons hertziennes, infrarouge ou autres interdites.

Le déclenchement d'un chrono ou de tout autre système d'acquisition de données par l'intermédiaire d'un procédé quelconque inclus dans la piste (boucle, bande magnétique ...) est interdit.

Article 13 – Système genre C.T.S.

Autorisé.

Article 14. Carburant

Carburant sans plomb norme CIK obligatoire. La marque, le type et les conditions d'approvisionnement seront communiqués par écrit de la FFSA, chaque année.

Le carburant ne devra contenir aucune substance susceptible de réaction exothermique en l'absence d'oxygène extérieur.

Le carburant doit être conforme à la réglementation européenne concernant la sécurité et la santé. Dans tous les cas, l'essence concernée et chacun de ses composants (compte tenu des proportions dans lesquelles ces composants sont présents) doivent être produits en quantité nécessaire et un prix nécessaire à la vente concurrentielle en grande diffusion de bonne foi en employant uniquement des technologies connues de raffinage, de production et de stockage.

La modification de la composition du carburant de base par addition de quelque composé que ce soit est strictement interdite. Cette restriction est également valable pour les lubrifiants dont l'ajout dans l'essence ne doit pas provoquer de modification de composition de la fraction carburant (le lubrifiant doit avoir été préalablement agréé par la CIK). En outre, comme pour le carburant, le lubrifiant ne doit pas contenir de composé nitré, peroxydes ou autres additifs destinés à augmenter la puissance des moteurs.

Dans le cas de la sélection d'un carburant unique identique pour tous les concurrents d'une épreuve donnée, toutes les caractéristiques physiques et/ou chimiques de ce carburant ont valeur de référence pour juger d'une tentative de fraude.

Constante diélectrique (mesurée avec l'appareil DT15 RAY GODMAN) : la constante diélectrique du carburant sans huile étant prise pour référence, l'addition d'huile lubrifiante ne doit pas conduire à un accroissement de cette valeur de plus de 40 unités.

Le lubrifiant doit être agréé par la CIK avant toute utilisation dans une épreuve. Une courbe d'étalonnage doit être fournie donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10% par pour cent d'huile ajoutée) dilué dans le carburant agréé pour cette épreuve. Cette courbe d'étalonnage sera utilisée pour servir de référence dans les contrôles sur circuit.

Contrôles du carburant

Des contrôles de conformité pourront être effectués. Ils concernent les caractéristiques suivantes :

- Densité (méthode ASTM D4052 ou ASTM D1298).
- Constante diélectrique (appareil DT15 RAY GODMAN).

En outre et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la FFSA peut à tout moment faire procéder à un prélèvement (trois échantillons de 0,5 litres scellés) pour complément d'analyse dans un laboratoire de son choix. Sur simple demande de la FFSA, tout concurrent devra :

- donner les références et le pourcentage de lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0.5 litre de ce lubrifiant en vue d'essais complémentaires.

La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.

Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du concurrent.

Il est rappelé qu'il doit rester 1,5 litre de carburant à l'arrivée de tout chrono ou course.

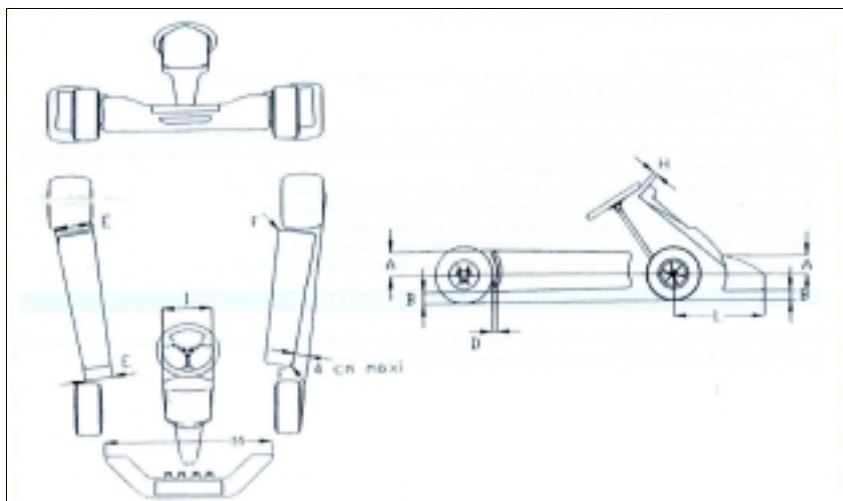
14.1. Réservoir

La capacité totale des réservoirs doit être de 19 litres maximum. Le diamètre de la sortie ne doit pas être supérieur à 5 mm.

Pour les réservoirs latéraux, un pare-chocs latéral d'au moins 15 mm de diamètre extérieur, situé à une hauteur de 180 mm +/- 30 mm, sur une longueur minimum de 300 mm, est obligatoire.

Article 15. Lubrifiants

Pour toutes les courses ne doivent être utilisées pour les mélanges de carburant que des huiles agréées CIK-FIA suivant liste publiée chaque année. Tout mélange d'huiles entre elles est interdit.



CODE	APPLICATION	COTES en mm	LIMITE	COMMENTAIRES
A1	GEN.	Inférieur au rayon de la roue avant		Avant
A2	GEN.	Inférieur au rayon de la roue arrière		Arrière
B	GEN.	25	Minimum	Pilote à bord
B	2002	40	Maximum	Pilote à bord
B	2003	60	Maximum	Pilote à bord
C	2003	150	Maximum	
D	2002 + M/C	20	Minimum	
D	2002 + 2003	60	Maximum	
D	M/C	50	Maximum	
E	2002	123,5	Minimum	Avant
E	2002	136,5	Maximum	Avant
E	2002	171	Minimum	Arrière
E	2002	189	Maximum	Arrière
E	M/C	100	Minimum	Avant
E	M/C	123	Minimum	Arrière
F	2002 + M/C	5	R.Minimum	
F	2002	20	R.Maximum	
F	M/C	10	R.Maximum	
H	GEN.	50	Minimum	
I	2002	237,5	Minimum	
I	2002	262,5	Maximum	
I	2003	250	Minimum	
I	2003	300	Maximum	
I	M/C	250	Maximum	
L	2002	600	Maximum	
L	2003	650	Maximum	
M	2002 + M/C	817	Minimum	
M	2002 + M/C	903	Maximum	
M	2003	1000	Minimum	
M	2003	Largeur extérieure du train avant	Maximum	

NOTE: Application.

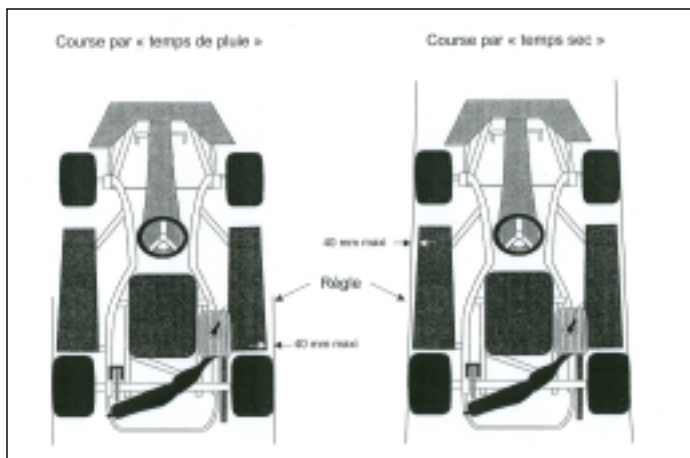
GEN.: s'applique en générale à toutes les catégories

2002: s'applique suivant la règle 2002 voir Titre 2 article 5

2003: s'applique sur les homologations châssis 2003, 2006 voir Titre 2 article 5

M/C: s'applique spécifiquement aux Minikart, Minime et Cadet

POSITION DES CARROSSERIES LATÉRALES (Pontons)



INSTALLATION DU TRANSPONDEUR

La position du transpondeur doit être le plus proche possible de la verticale.

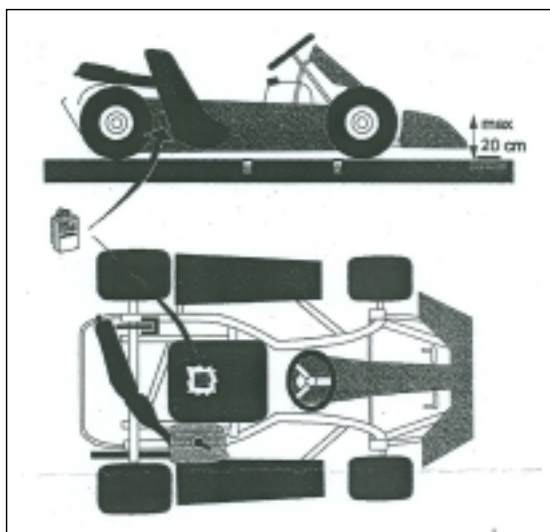
Aucun élément métallique ou carbone ne doit se trouver entre le transpondeur et la piste.

La hauteur mesurée en haut du transpondeur doit être **au maximum de 20 cm**.

La position peut être plus basse.

L'emplacement sur le kart sera sur l'arrière du siège baquet.

Il devra être placé **en dessous des masses de plomb**, en dehors de l'aplomb vertical de l'arbre de transmission et coté opposé au moteur.



LISTE N°1 CHÂSSIS AUTORISÉS DE MANIÈRE RESTRICTIVE EN CATÉGORIE MINIME/CADET

Ces châssis ne sont pas autorisés dans les épreuves du Championnat de France M/C.

Ces anciens châssis M/C ne seront plus admis en compétition dans cette catégorie à partir du 1^{er} janvier 2008

<u>MARQUE</u>	<u>MODÈLE</u>
Alpha Karting	Promo 192
Alpha Karting	Promo 189
ACS Karting	BT/7A
Cévennes Karting	Europa
ETA	FF France espoir
Go Kart	F
Go Kart	Exception
MG Kart	MG FF 88
Sodikart	Dino France
Roues TAM SA	Tam 33/4

LISTE N°2 CHÂSSIS MINIME/CADET AGRÉÉS 2000, EXTENSIONS 2003 ET AGRÉÉS 2005

Seuls ces châssis sont autorisés dans les épreuves du Championnat de France M/C.

Agréés 2000

<u>MARQUE</u>	<u>MODÈLE</u>	<u>N° AGRÉMENT</u>
MG Kart	Master	F 01 MC-AC 01 F 01 MC-AE 01
Alpha-Karting	Power M 20/06	F 02 MC-AC 01
MRT	Kartoon ou Kart One	F 03 MC-AC 01 F 03 MC-AE 01 F 03 MC/PRO AD 01 F 03 MC/PRO AD 02 F 03 MC/PRO DE 02
Go-Kart	FSX	F 04 MC-AC 01 F 04 MC-AE 01
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 MC-AC 01 F 05 MC/PRO AD 01 F 05 MC/PRO AD 02
Sodikart	Type A	F 07 MC-AC 01

Extensions 2003

Alpha Karting	Power Evo	F 02 MC- DE 01
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 MC- DE 01
Sodikart	MC3	F 07 MC- DE 01

Agréés 2005

Alpha Karting	Rocket	F 02 MC- FH 02
Sodikart	MC5	F 07 MC- FH 02

LISTE N°3 ANCIENS CHÂSSIS MINIME/CADET AUTORISÉS DE MANIÈRE RESTRICTIVE EN CATÉGORIE NATIONALE

Ces châssis ne seront pas admis dans l'épreuve de la Coupe de France Nationale.

Définition :

Les châssis M/C de la liste N° 2 à l'exception des châssis agréés 2005.

LISTE N°4 CHÂSSIS AGRÉÉS PROMO 2001 ADMIS EN CATÉGORIE NATIONALE

Seule l'utilisation de ces châssis permettra de marquer des points dans les épreuves de sélection pour le Championnat de France Nationale.

Seuls ces châssis seront admis dans l'épreuve du Championnat de France Nationale.

MARQUE	MODÈLE	N° AGRÉMENT
MG Kart	M5	F 01 – PRO BD 01
Mirco	Magnum	I 01 – PRO BD 01
Tecno	Scout	I 05 – PRO BD 01
Alpha Karting	Premium	F 02 – PRO BD 01
Sodikart	Promo	F 07 – PRO BD 01 (01/01/VF)
MRT	Kartoon ou Kart One	F 03 – MC/PRO AD 01
		F 03 – MC/PRO AD 02
		F 03 – MC/PRO DE 02
Europa ou Nowa	Défi 2000	F 05 – MC/PRO AD 01
		F 05 – MC/PRO AD 02
CRG	Telaio Promo	I 02 – PRO BD 01
Tony Kart	Mega Promo	I 06 – PRO BD 01
Nowa	Diamant	F 09 – PRO BD 01
Swiss Hutless	Promo France	CH 01 – PRO BD 01
PCR	Promo	I 03 – PRO BD 01
MBA	Promo	I 04 – PRO BD 01
Go Kart	SXS	F 04 – PRO BD 01

ALLUMAGES HOMOLOGUÉS CIK/FIA POUR 2006

MARQUE	TYPE	HOMOLOGATION
Ital System	N951	292/A/95/Ital
PVL	PVL 105458	281/A/95/PVL
Selettra	P3356	283/A/95/Sei
Vering	M141288	294/A/95/Ver
Hertog	436126001	293A/95/Hor
Ducati	436161190	231/A/95/Duc
Ducati	436161092	232/A/95/Duc
Kart SA		1005/ret/95

EGALEMENT VALABLES DANS LES EPREUVES FFSA (y compris les Grands Prix). Mais non valables dans les épreuves CIK/FIA

MARQUE	TYPE	HOMOLOGATION
STC Rotorplat	9600903-1	199/A/06
Selettra	P3356E	200/A/06
Vering	MA-141288	208/A/06
Selettra	P3356 S	322/A/09
Vering	MA 141288	342/A/09
Kart SA	MRV/1122	348/A/09
PVL	PVL 458	26/A/09
Selettra	Selettra P3356N	13/A/09
Vering	Vering T141288	12/A/09

LISTE DES PNEUS AUTORISÉS EN 2006

CATEGORIE	FABRICANT		TYPE	DIMENSIONS		LARGEUR MAXI REGLEMENTAIRE	
				AVANT	ARRIERE	INTERIEURE DES JANTES	
						AVANT	ARRIERE
Minikart entrain.	Véga France	Sec	Cadetti	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	115 mm	150 mm
Minikart compet.	Véga France	Sec	Cadetti	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	voir FH	voir FH
Minime/Cadet	Bridgestone	Sec	YJQ	10 x 4,00-5	11 x 5,00-5	115 mm	150 mm
						LARGEUR MAXI REGLEMENTAIRE	
						ROUE GONFLEE	
Nationale	Dunlop	Sec	SL 3 / FFSA	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
Formule FFSA	Véga France	Sec	FF / FFSA	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
N 100	Dunlop	Sec	SL 4 / FFSA	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT 10 W 10	10 x 4,00-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
N 125	Véga France	Sec	FH	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W 4	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
FC	Dunlop	Sec	DAH/DBM/DCM	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT-W 6, 8 et 10	10 x 4,00-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
Open	RP	Sec	RP	10 x 4,60 maxi	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	Libres	10 x 4,20 maxi	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
ICA Junior	Bridgestone	Sec	YJC	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	185 mm
		Pluie	YJP	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	185 mm
ICA	Véga France	Sec	FM	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W4	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
FA	Bridgestone	Sec	YJA	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	YJP	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
	Dunlop	Sec	DCS	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT 10 W 10	10 x 4,50-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
	Véga France	Sec	FT	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W4	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
	Véga	Sec	XP CIK 07 S	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W4	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
ICC	Véga France	Sec	FM	10 x 4,60-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	W4	10 x 4,20-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm
Endurance (Chpt de France)	Dunlop	Sec	SL 3 / FFSA	10 x 4,50-5	11 x 7,10-5	135 mm	215 mm
		Pluie	KT 10 W 10	10 x 4,00-5	11 x 6,00-5	135 mm	215 mm

Nota: Les types de pneus portant la mention.../FFSA doivent être marqués FFSA sur le flanc.RP: spécifique Open. FH: Fiche d'homologation Minikart

CALENDRIER KARTING 2006

CHAMPIONNATS NATIONAUX

CHAMPIONNAT DE FRANCE JUNIOR - ESPOIR – ELITE - 125

18 et 19 mars 2006	Angerville	(Junior – Espoir – Elite – 125)
15 et 16 avril 2006	Varenes	(Junior – Espoir – Elite – 125)
27 et 28 mai 2006	Lavelanet	(Junior – Espoir – Elite – 125)
16 et 17 septembre 2006	Ostricourt	(Junior – Espoir – Elite – 125)
14 et 15 octobre 2006	Essay	(Junior – Espoir – Elite – 125)

CHAMPIONNAT DE FRANCE MINIME/CADET

17 et 18 juin 2006	Lyon	(ASK Lyon)
8 et 9 juillet 2006	Douvrin	(ASK Française Mécanique)
26 et 27 août 2006	Sens	(ASK Sens)

CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE

11 et 12 mars 2006	Valence	(ASK Valence)
6 et 7 mai 2006	Le Mans	(ASK ACO)
3 et 4 juin 2006	Essay	(ASK 61)
7 et 8 octobre 2006	Villeperdue	(ASK Touraine)
28 et 29 octobre 2006	Douvrin	(ASK Française Mécanique)

COUPE DE FRANCE FORMULE FFSA SENIOR

1 et 2 juillet 2006	Layrac	(ASK CP Agenais)

COUPE DE FRANCE FORMULE FFSA

19 et 20 août 2006	Septfontaine	(ASK L'Enclos)

COUPE DE FRANCE NATIONALE

9 et 10 septembre 2006	Valence	(ASK Valence)

COUPE DE FRANCE N100 ET FEMININE

29 et 30 juillet 2006	Belmont s/Rance	(ASK Aveyron)

COUPE DE FRANCE N125

23 et 24 septembre 2006	Laval	(ASK Laval)

COUPE DE FRANCE MINI KART

8 et 9 juillet 2006	Douvrin	(ASK Française Mécanique)

COUPE DE FRANCE LONG CIRCUIT

10 et 11 juin 2006	Carole	(ASK Rosny)
7 et 8 octobre 2006	Croix-en-Ternois	(ASK Côte d'Opale)
A déterminer	A déterminer	

CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX

CHAMPIONNAT DU MONDE FA – COUPE DU MONDE ICA

29 septembre/1 ^{er} octobre 2006	Angerville	(France)

CHAMPIONNAT D'EUROPE FORMULE A

04/07 mai 2006	La Conca	(Italie)
23/25 juin 2006	Varenes	(France)
17/20 août 2006	Ampfing	(Danemark)

CHAMPIONNAT D'EUROPE SUPER ICC

04/07 mai 2006

La Conca

(Italie)

23/25 juin 2006

Varennnes

(France)

CHAMPIONNAT D'EUROPE ICC

04/07 mai 2006

La Conca

(Italie)

23/25 juin 2006

Varennnes

(France)

31 août / 3 septembre 2006

Mariembourg

(Belgique)

CHAMPIONNAT D'EUROPE ICA/JUNIOR

Qualification Ouest

13/16 juillet 2006

Braga

(Portugal)

Finale ICA

17/20 août 2006

Ampfing

(Danemark)

Finale Junior

31 août et 3 septembre 2006

Mariembourg

(Belgique)

Pour visiter notre site

Pour aller ou retourner
sur la page d'accueil

Pour aller à la page
précédente

www.ffsa.org

◀ Aide ▶

◀ Accueil ▶

◀ Sommaire ▶

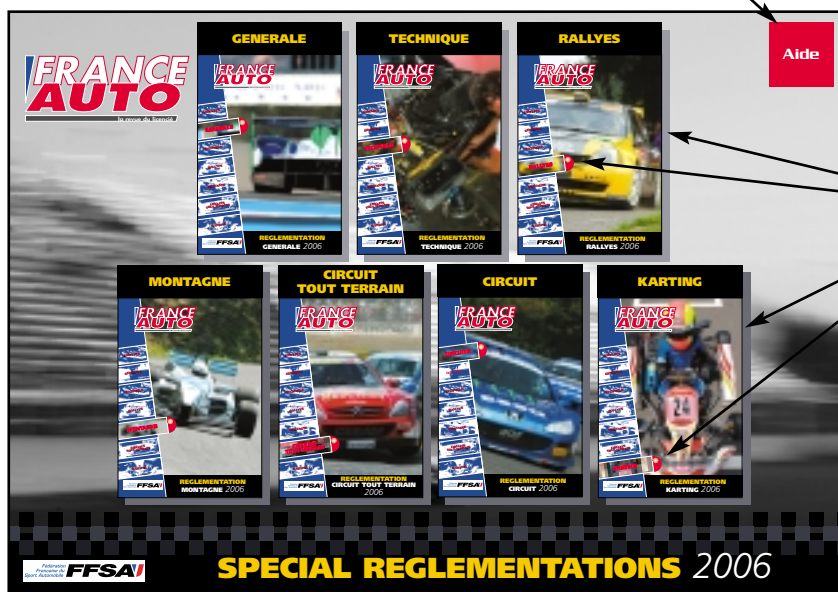
◀ Précédent ▶

Suivant ▶

En cas de problème de
manipulations.
Pour aller ou retourner
sur la page d'aide

Pour aller ou retourner
sur le sommaire
du fascicule choisi

Pour aller à la page
suivante



Cliquez sur l'une des 7 couvertures de la Réglementation 2006 ou sur l'appellation de la catégorie pour avoir accès au sommaire du fascicule sélectionné et pouvoir ainsi vous rendre directement aux chapitres et/ou informations recherchés.
Pour tout lien actif (Tous les chapitres des réglementations par exemple), la main se transforme en doigt pointé.



**Si vous voulez imprimer
certains chapitres ou
toute une réglementation**

1 sur 457 297 x 209,9 mm

Cliquez sur la première page du chapitre ou de la réglementation concernés. Reportez vous au folio indiqué dans la barre de menu ci-dessus. Faites de même pour la dernière page.
Reportez les folios de début et de fin de chapitre ou de réglementation dans votre menu d'impression et vous pouvez imprimer.
Sans cette manipulation, vous imprimerez la totalité des 7 réglementations

Pour les liens internet vous devez disposer du dernier reader Acrobat® sur votre système Microsoft® Windows XP® ou ultérieur.
Si vous ne disposez pas de cette version, vous pouvez la télécharger gratuitement sur le site : www.adobe.fr

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2006

Groupe	Classe	Cylindrées	Championnat de France
		Autres Groupes (H, S...)	OUI
Loisir	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON
"	L2	+ de 1400 à 2000 cm3	NON
FC	FC1	jusqu'à 1300 cm3	OUI
"	FC2	+ de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI
"	FC3	+ de 2000 cm3	OUI
F2000	F2000-1	jusqu'à 1600 cm3	OUI
"	F2000-2	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI
N/FN	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI
"	N/FN2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI
"	N/FN3	+ de 2000 cm3	OUI + SP
A/FA	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI
"	A/FA2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI
"	A/FA3	+ de 2000 cm3	OUI + ST + SILH + WRC
GT	GT 1	jusqu'à 2000 cm3	OUI
"	GT2	+ de 2000 cm3	OUI
CM/CN/C3	Classe 1	jusqu'à 1000 cm3	OUI
	Classe 2	+ de 1000 jusqu'à 2000 cm3	OUI
	Classe 3	+ de 2000 cm3	OUI
D/E	D/E1	jusqu'à 1300 cm3 + FCAMPUS	NON
"	D/E2	+ de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI + DE1
	D/E3	FF + FR + F3B	OUI
	D/E4	F3A	OUI
	D/E5	Formule 3000	OUI

REPARTITION GROUPES & CLASSES COURSES DE CÔTE ET SLALOMS 2006

Groupe	Classe	Cylindrées	Coupe 1 ^{ère} Div	Inter & Nat	Régionales	Slaloms
		Autres Groupes (H, S...)	OUI	OUI	NON	NON
Loisir	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON	NON	NON	OUI
"	L2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	NON	NON	NON	OUI
FC	FC1	jusqu'à 1150 cm3	NON	OUI	OUI	OUI + FS1
"	FC2	+ de 1150 jusqu'à 1300 cm3	OUI + FC1	OUI	OUI	OUI + FS2
"	FC3	+ de 1300 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI + FS3
"	FC4	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI + FS4
"	FC5	+ de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	NON
F2000	F2000-1	jusqu'à 1150 cm3	NON	OUI	OUI	OUI
"	F2000-2	+ de 1150 jusqu'à 1400 cm3	OUI + F2000-1	OUI	OUI	OUI
"	F2000-3	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	F2000-4	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
N/FN	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	N/FN2	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	N/FN3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	N/FN4	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI + SP	OUI	OUI	OUI
"	N/FN5	au-dessus de 3000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
A/FA	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	A/FA2	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	A/FA3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	A/FA4	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI + ST + Silhouettes	OUI	OUI	OUI
"	A/FA5	+ de 3000 cm3	OUI + WRC	OUI	OUI	OUI
GT	GT1	jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	GT2	+ de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
CM	CM		NON	OUI	OUI	OUI
C3	C3.1	jusqu'à 1600 cm3	OUI + CM	OUI	OUI	OUI
"	C3.2	+ de 1600 jusqu'à 2500 cm3	OUI	OUI	OUI < 2000cc	OUI < 2000cc
CN	CN1	jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	CN2	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
"	CN3	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI	OUI	NON	NON
D/E	D/E1	jusqu'à 1300 cm3 + FCAMPUS	OUI	OUI	OUI	OUI
"	D/E2	+ de 1300 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI-1605cc	OUI-1605cc
"	D/E3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI + FORD	OUI	NON	NON
"	D/E-FF	Formule Ford	NON	NON	OUI	NON
"	D/E-FR	Formule Renault	OUI	OUI	OUI	NON
"	D/E-F3B	Formule 3 Bride 24	OUI	OUI	OUI	NON
"	D/E-F3A	Formule 3 Bride 26	OUI	OUI	NON	NON
"	D/E-F	FF + FR + F3B	NON	NON	NON	OUI
	F3000	Formule 3000	OUI	NON	NON	NON