

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**
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 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

ARTICLE 1. ORGANISATION

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.
- "Equipe", 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.

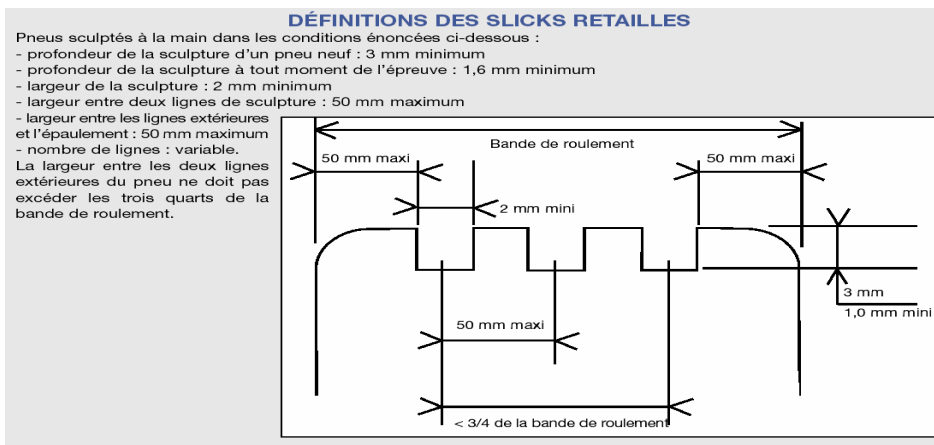
▪ Définition des pneumatiques limités en nombre

- Les pneumatiques à sculptures moulées homologués FIA (17 à 25 % d'entaillement). Les pneumatiques à sculptures moulées d'un taux d'entaillement supérieur à 25 % suivant la règle FIA.

- 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.

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.

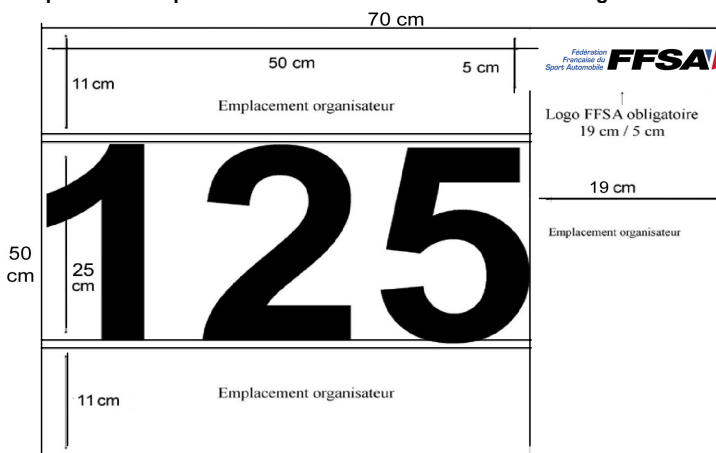
Afin de réaliser la pesée dans les meilleures conditions et de manière compatible avec un écart de 1 minute entre les concurrents, il est expressément demandé aux équipages de respecter la procédure suivante :

- 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.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

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 suivantes minimum, ainsi qu'à tout hélicoptère tentant de prêter assistance. Dans le cas contraire, c'est la « croix rouge » qui 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 portant réglementation technique des compétitions automobiles et des compétitions à 2 roues et tricycles à moteur. Ces zones seront mentionnées dans le dossier déposé à la Préfecture et soumis à l'examen de la Commission Départementale 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 aménagement 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.

51^{ème} RALLYE LYON CHARBONNIÈRES RHÔNE

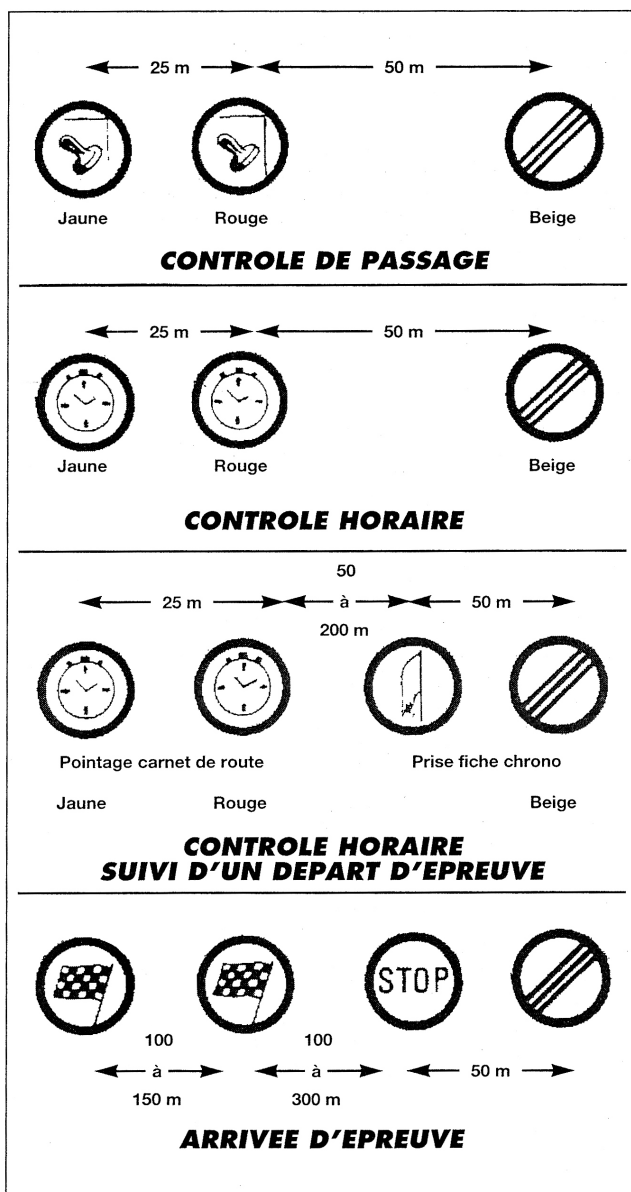
DES 2 CH 5		1 ^{ère} Etape	1 ^{ère} Section	5 ^{ème} Secteur	PAGE
CHAUSSEAN YZERON		Distance 21, 00 km	Temps imparti 0 h 35 mn	Moyenne 36, 00 km/h	14
Distances Totales	Partielles	Directions	Informations	Distances totales dégressives	
14,20	0,09			6,80	
14,78	0,58			6,22	
19,67	4,89			1,33	
19,95	0,28			1,05	
20,10	0,15			0,90	

51^{ème} RALLYE LYON CHARBONNIÈRES RHÔNE

DES 2 CH 5 CHAUSSEAN YZERON		1 ^{ère} Etape	1 ^{ère} Section	5 ^{ème} Secteur	PAGE
		Distance 21,00 km	Temps imparti 0 h 35 mn	Moyenne 36,00 km/h	15
Distances Totales		Directions		Informations	Distances totales dégressives
20,26	0,16				0,74
20,79	0,53				0,21
21,00	0,21				0,00

Distance entre CH 5 et DES 3 = 50 mètres

SIGNALISATION DES CONTROLES



ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ RALLYES, RALLYES TOUT-TERRAIN ENDURANCE TOUT-TERRAIN

GROUPES	INTERNATIONAL			NATIONAL - REGIONAL						
	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 Obl en 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).								X	RP	
Extincteur 2 kg (poudre ou liste n°6)*.									X	
Extincteur 1 kg.										
Extincteur AFFF/habillage/ moteur (simultané) liste n°6 ou n°16*.										
Coupe circuit.								REC	REC/NTIA	
Vêtements et gants inflammables (Normes FIA brodées uniquement. Voir identification des combinaisons). L'emploi des gants est facultatif pour le navigateur.	X						Obl en National	REC	X	
Capote + sous-vêtements.	X									
Fixations supplémentaires, 2 par capot.	REC	X				X		RP		
Casque homologué (Voir identification des casques).										
Arceau de renouveau AV-AR.	X								X	
Double circuit de freinage.										
2 rétroviseurs extérieurs.										
Triangle de sécurité										
Mousse d'Arceau.									RP	
Type de réservoir de carburant.									X	
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.

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

Temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l'organisation, pour quelque raison que ce soit.

REGROUPEMENT

Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part à un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course.

Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.

PARC FERME

Zone dans laquelle aucune réparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par le règlements internationaux et par le règlement particulier du rallye.

ADDITIF

Bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- par l'organisation, jusqu'au jour des vérifications ;
- par les Commissaires Sportifs du rallye pendant toute la durée de la compétition.

CARNET DE CONTROLE

Carnet destiné à recueillir les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire. Ce carnet comporte une page par secteur. Il est prévu un carnet de contrôle par section d'étape. Obligatoire dans tous les rallyes.

EPREUVE SPECIALE

Epreuve de vitesse sur route à usage privatif.

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 Automobileorganise leen 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 dereprésente un parcours dekm.

Il est divisé enétapes etsections.

Il comporte.....épreuves spéciales d'une longueur totale dekm.

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		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.

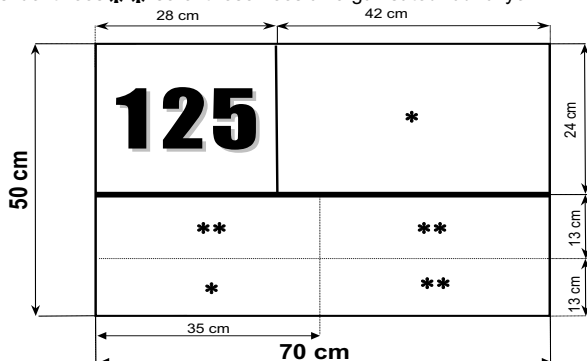
ARTICLE 5. PUBLICITE

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 :

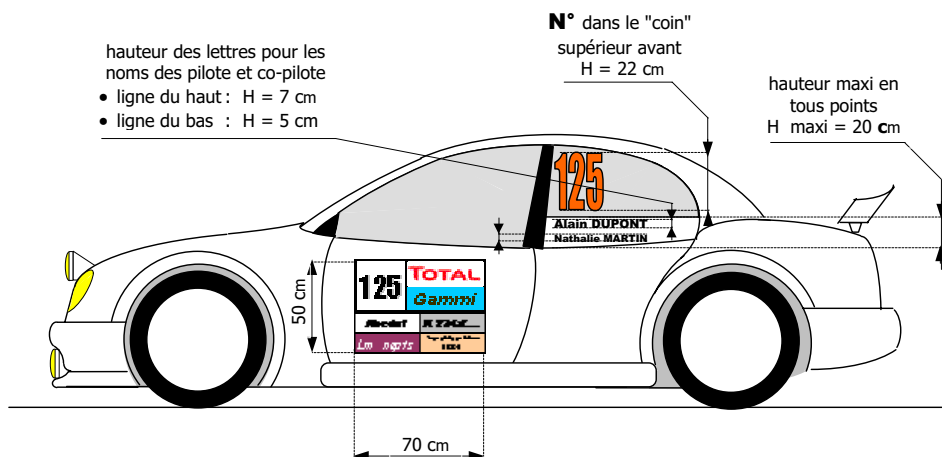
- soit autorisée par la réglementation FFSA et les règlements de la FIA,
- ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
- n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

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.



ARTICLE 6. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

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	Asa de Langres Haute Marne
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 débuteront 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 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. CONCURRENTS 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' ASAorganise 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 pourra 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 Automobileorganise, 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. CONCURENTS 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 (équivalent 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 tétines 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 tétines, 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 INSTALLEES

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 débatement 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 influer 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 :

CLASSES DE CYLINDRÉE CORRIGÉE		GROUPE T1A		GROUPE T1B
		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