

REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE ET SLALOMS

ARTICLE 1.	ORGANISATION DE LA COURSE
ARTICLE 2.	ASSURANCES
ARTICLE 3.	CONCURRENTS ET PILOTES
ARTICLE 4.	VOITURES ET EQUIPEMENTS
ARTICLE 5.	PUBLICITÉS
ARTICLE 6.	SITES ET INFRASTRUCTURES
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
ARTICLE 8.	PENALITÉS
ARTICLE 9.	CLASSEMENTS
ARTICLE 10.	PRIX

ANNEXES

- CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES
- CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE REGIONALES
- CARACTERISTIQUES SLALOMS

PREAMBULE

Les Courses de Côte et les Slaloms sont disputés conformément au Code Sportif International (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), aux règlements des Championnats de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), au règlement sportif de la FFSA, aux prescriptions générales de la FFSA, au présent règlement standard et au règlement particulier de chaque épreuve.

DEFINITIONS

COURSE DE COTE

Epreuve de vitesse en une ou plusieurs manches, comportant des départs arrêtés individuels séparés, et disputée sur une voie en montée continue, interdite à la circulation publique.

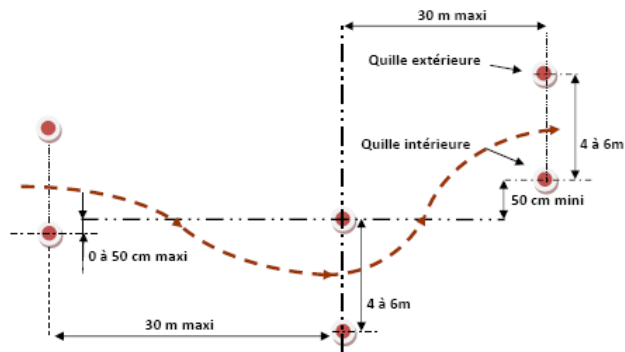
SLALOM

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et freinage sur un parcours fermé d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres une chicane (trois barres minimum ou quilles) matérialisée dont le non respect par les concurrents sera pénalisé (voir plans ci-après). **Ce type de slalom pourra se dérouler sur parking, route ou circuit.**

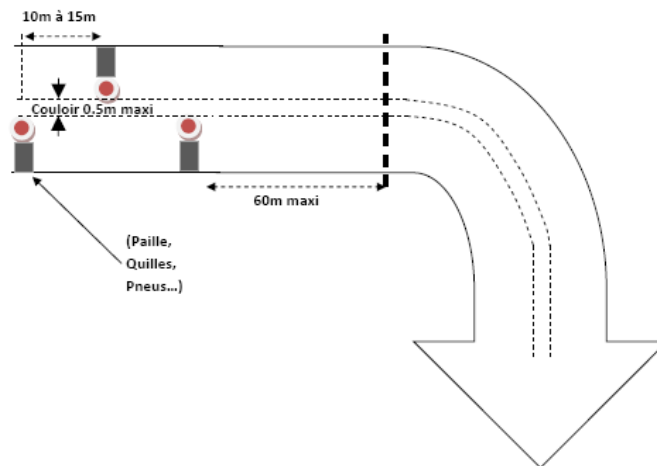
- **Sur parking, les chicanes devront être mises en place conformément au schéma « des slaloms sur parking » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 80/90m.**
- **Sur route ou circuit, les chicanes seront matérialisées par un ensemble de 3 quilles, piles de pneus ou bottes de pailles, et devront être mises en place conformément au schéma « des slaloms sur route et /ou circuit » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante n'excède pas 80/90m.**
Un virage pourra être considéré comme une chicane dès lors ou celui-ci imposera une réduction de la vitesse importante. En ce cas, la distance entre la dernière porte de la chicane en amont du virage, et la première porte de la chicane qui sera placée après le virage ne pourra excéder 150m.

Les concurrents devront obligatoirement marquer un arrêt (stop) à l'arrivée sous peine d'exclusion de la manche.

Slalom sur parking



Slalom sur route et/ou sur circuit



SLALOM PARALLELE

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée répondant aux conditions d'organisation d'un slalom ordinaire, mais mettant simultanément en compétition deux voitures circulant sur deux pistes dont les bords les plus proches ne doivent pas être distants de moins de 10 mètres, cet intervalle étant occupé par deux rangées de bottes de paille placées à 5 mètres l'une de l'autre et à 2,50 mètres du bord de chaque piste.

SLALOM POURSUITE

Epreuve de 2000 mètres maximum organisée sur une boucle d'un développement minimum de 400 mètres sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment en deux points de la piste séparés par une longueur égale à la moitié de la boucle. Deux ou plusieurs concurrents peuvent également s'élancer successivement de la même ligne de départ mais espacés de 10 à 20 secondes. Le nombre et l'espacement sont laissés à l'appréciation du Directeur de Course. La ligne de départ de chaque concurrent constituant après trois tours maximum sa ligne d'arrivée.

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1. OFFICIELS **Toutes épreuves**

- 1 Directeur de Course ;
- 1 Directeur de Course adjoint ;
- 1 Président du Collège des Commissaires Sportifs ;
- 2 Commissaires Sportifs pour les épreuves régionales et 2 ou 4 Commissaires Sportifs pour les épreuves internationales ou nationales ;
- Commissaires Techniques ;

- Commissaire délégué aux relations avec les concurrents (licencié Commissaire Sportif hors Collège ou Directeur de Course) ;
- Chronométrateurs.

Epreuves internationales et nationales

- 1 Commissaire Technique A ou B et par tranche de 50 voitures ;
- 1 Commissaire Technique B ou C minimum ;
- 2 Commissaires délégués aux relations avec les concurrents minimum ;
- 2 Chronométrateurs dont 1 A ou B plus 1 C obligatoires.

Epreuves régionales (Course de côte et Slalom)

- 1 Commissaire Technique B minimum ;
- 1 Délégué aux relations avec les concurrents (licenciés Commissaire Sportif hors Collège ou Directeur de Course) ;
- Chronométrateurs :
 - au minimum 2 chronométrateurs C obligatoires pour les courses de côte ;
 - 2 chronométrateurs : au minimum 1 C obligatoire pour les Slaloms.

Championnat de France de la Montagne et épreuves de la Coupe de France de la Montagne coefficient 3

La Finale de la Coupe de France de la Montagne devra répondre aux mêmes critères d'organisation que le Championnat de France de la Montagne.

- Au moins 1 Commissaire Technique A ou B obligatoire, et pour le Championnat un commissaire technique responsable délégué par la FFSA ;
- 1 chronométrateur A et 1 chronométrateur B, ou 2 chronométrateurs B minimum obligatoires ;
- Le nombre de Commissaires Sportifs composant le Collège devra être impair et plus de la moitié de ces Commissaires, dont le Président, ne devront pas faire partie de l'Asa organisatrice ;
- Les organisateurs devront prévoir obligatoirement dans le règlement particulier au moins trois réunions du Collège des Commissaires Sportifs :
 - l'une immédiatement après les vérifications administratives et techniques de manière à entériner la liste exacte des autorisés à prendre part aux essais, après avoir jugé des observations présentées par les Commissaires techniques ;
 - la seconde à l'issue des essais pour entériner la liste des autorisés à prendre part à la course ;
 - la troisième à l'issue du temps réglementaire du dépôt des réclamations pour rendre définitifs les résultats.

Il est bien évident que le Collège pourra être amené à se réunir autant de fois qu'il sera nécessaire pour juger tous les cas qui pourront être soulevés au cours de l'épreuve.

A l'issue de chaque réunion, il sera établi un procès-verbal numéroté et horodaté.

1.2. HORAIRES

- 1.2.1.** Une épreuve comporte des vérifications administratives, des vérifications techniques, une reconnaissance pédestre (pour les slaloms), des essais non chronométrés (facultatifs), des essais chronométrés et la course qui comportera plusieurs manches ou montées.

Nombre de montées/manches

- Toutes courses de côte : 3 montées / manches maximum.
 - Tous slaloms : **3** manches minimum **sauf cas de force majeure.**
- Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les montées/manches de courses prévues, sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par le Collège des Commissaires Sportifs, sous peine de sanction décidée par ce dernier.

Coupe de France de la Montagne

Une épreuve de Coupe de France de la Montagne (Nationale ou Régionale) pourra se dérouler une 1 ou 2 journées.

- 1.2.2.** Si sont organisés des essais non chronométrés ou une reconnaissance sur route gardée, ils devront porter le titre "d'essais non chronométrés" et se dérouler dans les mêmes conditions de sécurité que les essais chronométrés ou la course. L'organisateur devra prévoir un horaire permettant à chaque concurrent d'y participer.

Le conducteur doit être dans la voiture avec laquelle il participera à la course et qui aura été acceptée aux vérifications administratives et techniques.

Ces essais devront se dérouler dans le même ordre que les essais chronométrés.

1.2.3. Essais préliminaires

Il est interdit aux organisateurs de prévoir ou d'organiser des essais préliminaires sur route gardée, réservés à certains concurrents.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

Les concurrents devront obligatoirement se présenter à l'heure qui sera prévue dans le règlement particulier ou qui leur sera fixée par convocation ; ils devront être en possession de la fiche d'homologation correspondant à leur voiture, du passeport technique (pour les concurrents français) et des titres de circulation de leur voiture.

Pour toutes les épreuves, les vérifications doivent obligatoirement avoir lieu :

- soit sur le site de l'épreuve,
- soit dans la ville la plus proche.

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le lieu et l'heure des vérifications et devront prévoir des tranches horaires pour chaque groupe.

Les concurrents devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course et publicités prévues au règlement particulier de l'épreuve.

Aucun changement de groupe ou de classe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Les vérifications porteront également sur certains organes de la voiture tels que signalisation, freins, pneus, coupe-circuit, etc.

Lorsque le responsable du parc aura constaté que la voiture est présentée dans les délais à la vérification technique, celle-ci sera placée en parc d'attente à la disposition du commissaire technique chargé de l'opération. La vérification d'une voiture sera refusée à tout concurrent qui n'aura pu faire constater la présence effective de sa voiture au responsable de l'entrée du parc avant l'heure officielle de clôture prévue au règlement particulier.

Le responsable du parc devra se tenir à l'entrée, muni d'un appareil horaire. Le Directeur de Course autorisera les concurrents à prendre le départ des essais lorsqu'ils auront satisfait aux vérifications administratives et techniques. Les cas litigieux seront soumis au Collège des Commissaires Sportifs. A l'issue des vérifications, la Direction de Course établira la liste des concurrents autorisés à prendre le départ des essais. Cette liste sera soumise à l'approbation du Collège des Commissaires Sportifs et comportera l'indication des groupes et classes de cylindrée. Lors des opérations de vérification, toute voiture qui apparaîtra non conforme sera soit changée de groupe, soit exclue de l'épreuve. Dans ce cas, les droits d'engagement resteront acquis aux organisateurs. Une sanction pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout concurrent dont la voiture n'aura pas été reconnue conforme à la feuille d'engagement et au passeport technique (pour les pilotes français).

Les organisateurs doivent prévoir une marque distinctive qui sera apposée par le responsable des vérifications, ou son délégué, sur toute voiture admise à prendre part aux essais.

A l'issue des vérifications, les organisateurs sont tenus d'afficher la liste des concurrents vérifiés, avec indication des groupes et des classes de cylindrée, telle qu'elle aura été entérinée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Si les organisateurs désirent que les voitures demeurent en parc fermé après les vérifications, ils devront le préciser également en mentionnant que toute voiture éventuellement autorisée à quitter le parc fermé devra être soumise à de nouvelles vérifications.

1.3.2. Pénalités pour retard

Les concurrents se présentant en retard aux vérifications se verront infliger les amendes suivantes :

Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

-
- Jusqu'à 30 minutes : 15 euros
 - De 30 minutes à 1 heure : 30 euros
 - Par heure supplémentaire : 15 euros (et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due). Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture du contrôle.

Les organisateurs devront préciser dans le règlement particulier à quelles vérifications, techniques ou administratives, ces pénalités seront appliquées.

1.3.3. Refus de départ

Les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ à tout concurrent dont la voiture ne présente pas les garanties suffisantes de sécurité. Il en est de même pour tout conducteur qui se présentera avec un équipement ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ces cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

A tout moment de l'épreuve et notamment avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée. Cette vérification sera obligatoire sur les voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction, au système de freinage, à l'éclairage de la voiture, et en général à la sécurité de celle-ci. Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront pas prendre le départ.

Pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne, des vérifications complémentaires approfondies auront lieu en cours d'épreuve. Elles pourront être décidées soit par la FFSA, soit par le Collège des Commissaires Sportifs, soit par le Directeur de Course.

1.3.5. Pesées

Conformes à la réglementation générale.

Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment d'une épreuve. En cas d'utilisation d'un lest, celui-ci devra obligatoirement être déclaré aux vérifications techniques.

Pesées des voitures des groupes C3/CN et D/E : les voitures ouvertes devront être pesées pilote à bord avec son équipement de course au complet. Le poids minimum de référence est celui de la réglementation en vigueur sans pilote pour chacun des groupes concernés, augmenté de 75 kg.

Toutes épreuves : prévoir si possible une séance de pesée libre.

Les organisateurs devront prévoir une zone abritée et adaptée pour la pesée des voitures.

1.3.6. Vérifications après l'arrivée

Championnat de France et Coupe de France coefficient 3

Ces vérifications seront demandées par le Collège des Commissaires Sportifs après avis du Directeur de Course.

1.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Tout concurrent dont l'attitude dans le cadre de l'épreuve, tant au cours de l'épreuve elle-même, que lors de la remise des prix, serait incorrecte, soit par ses propos, soit par ses actes (notamment tricherie, détournement d'objets, etc.) ou encore de nature à nuire au sport automobile, pourra être exclu de l'épreuve après examen par le Collège des Commissaires Sportifs, sans préjudice des sanctions dont il pourra faire l'objet de la part de la FFSA.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir article II des Prescriptions Générales FFSA.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve, et jusqu'à la date fixée par ledit règlement particulier.

Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation prévus au règlement de l'épreuve. Tous les concurrents s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter une voiture conforme au Code Sportif International, à ses annexes, à la réglementation FFSA, à la fiche d'homologation de la voiture, aux passeports techniques (pour les concurrents français) ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. Par le seul fait de leur engagement, toute personne prenant part à l'épreuve adhère sans restriction aux prescriptions générales, au règlement général et au règlement particulier de l'épreuve. Elle reconnaît comme seules juridictions celles établies par le Code Sportif International et par les règlements de la FFSA et accepte les pénalités auxquelles elle s'expose en s'adressant à toute autre juridiction. Elle s'interdit en conséquence de porter les contestations devant les juridictions civiles, commerciales, correctionnelles, ou administratives. Toute personne prenant part à l'épreuve reconnaît par le seul fait de son engagement avoir eu connaissance des différentes réglementations ci-dessus énumérées. Elle peut obtenir de

l'organisateur, sur simple demande, un exemplaire des prescriptions générales et du règlement particulier.

Un conducteur ne pourra pas utiliser, aux essais ou en course, deux voitures différentes, même dans deux groupes différents.

Une même voiture ne pourra pas être utilisée successivement par deux conducteurs, excepté pour les épreuves régionales : courses de côte, slaloms.

L'organisateur peut indiquer dans l'article "Engagements" du règlement de l'épreuve que les engagements sont reçus uniquement sur invitations, sauf application de l'article Refus d'engagement des Prescriptions Générales.

Le règlement doit prévoir une date impérative de clôture des engagements, le cachet de la poste en fera foi.

La date limite d'envoi des engagements est fixée comme suit :

Épreuves internationales ou nationales :

- au plus tard le lundi soir précédant ou 5 jours avant la course de côte ;

Épreuves régionales :

- au plus tard le mardi soir précédant ou 4 jours avant la course de côte.

La liste des engagés devra être adressée à la FFSA :

Pour les épreuves internationales ou nationales

- le mercredi soir précédant l'épreuve.

Pour les épreuves régionales :

- le jeudi soir précédant l'épreuve.

Pour les épreuves qui ne se déroulent pas un dimanche

- 2 jours francs avant la date de l'épreuve.

Au cas où un engagement parviendrait après l'envoi de cette liste, l'organisateur devra faire un envoi supplémentaire avec une photocopie de l'enveloppe.

Les listes suivantes seront publiées :

- après la clôture des engagements : liste des engagés,
- après les vérifications : liste des autorisés à prendre part aux essais,
- après les essais : liste des autorisés à prendre part à la course.

Forfait

Tout concurrent, y compris ceux engagés à l'année au CFM, devra notifier son forfait par un écrit, envoyé par lettre, fax ou télex 24 heures avant le début du meeting.

3.2. LICENCES

Voir réglementation des licences.

3.3. LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer distribués par la FFSA ou les organisateurs devront être portés conformément aux dispositifs prévus. Tout manquement à cette règle entraînera la confiscation du badge incriminé, sans possibilité de restitution.

Le nombre de laissez-passer distribués par les organisateurs aux concurrents régulièrement engagés sera le suivant :

Les organisateurs d'une épreuve attribueront à chaque pilote régulièrement engagé et prenant part à l'épreuve au minimum : 1 badge "pilote", 2 badges "mécanicien" ou "accompagnateur". Les pilotes auront en outre la possibilité d'acheter des badges "invité" ou "accompagnateur" supplémentaires à un tarif préférentiel.

3.4. EQUIPAGES

Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque voiture aussi bien pendant les essais que pendant la course.

3.5. CIRCULATION

Les organisateurs doivent permettre aux pilotes inscrits dans une épreuve de circuler sur l'ensemble du site, excepté en pré-grille, dans la zone de départ, dans les zones de stationnement des services de surveillance, chronométrage, secours, d'intervention, et sur le circuit proprement dit.

Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs. L'utilisation d'une voiture quelconque devra se faire dans le respect de la réglementation notamment au niveau de la sécurité (casque, ceinture, permis etc.).

3.5. PILOTES PRIORITAIRES

Une liste des pilotes prioritaires est établie annuellement.

Elle comporte les pilotes ayant été :

- Champion d'Europe lors des 10 dernières années ;
- Champion de France lors des 10 dernières années ;
- Classé dans les 3 premiers du Championnat de l'année -2 ;
- Classé dans les 10 premiers du Championnat de l'année -1 ;
- Championne de France les deux dernières années.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

	Groupe	Classe	Cylindrées	CFM	Coupe Coef 3 (NPEA & Nat)	Régionales	Slaloms	
			Autres Groupes (H, S ...)		OUI	NON	NON	
LOISIR								
	Loisir	L 1			NON	NON	OUI	
		L2			NON	NON	OUI	
		LE	Voitures électriques			NON	NON	OUI
F2000								
	F2000	F2000 1	de 0 à 1400		OUI	OUI	OUI	
		F2000 2	+ 1400 à 1600		OUI	OUI	OUI	
		F2000 3	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI	
FC - FS								
	FC / FS	FC 1	de 0 à 1300		OUI	OUI	OUI + FS1	
		FC 2	+ 1300 à 1600		OUI	OUI	OUI + FS2	
		FC 3	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI + FS3	
		FC 4	+ 2000		OUI	OUI	NON	
N / FN								
	N/FN	N/FN 1	de 0 à 1400		OUI	OUI	OUI	
		N/FN 2	+ 1400 à 1600		OUI	OUI	OUI	
		N/FN 3	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI	
		N/FN 4	+ 2000		OUI + SP	OUI	OUI	
A / FA								
	A/FA	A/FA 1	de 0 à 1400		OUI	OUI	OUI	
		A/FA 2	+ 1400 à 1600		OUI	OUI	OUI	
		A/FA 3	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI	
		A/FA 4	+ 2000		OUI	OUI	OUI	
Z								
	Z				OUI	OUI	OUI	
GT DE SERIE								
		GT 1	de 0 à 2000		OUI	OUI	OUI	
		GT 2	+ 2000		OUI	OUI	OUI	
GT & TOURISME SPECIALES								
	GT Spéciales				OUI	NON	NON	
					ST + SILHOUETTES + WRC (2)			
CM - C3 - CN								
Groupes confondus C3/CN : Classes confondues	CM (1)	CM	CM1 + CM2 de 0 à 1003		OUI	OUI	OUI	
		C3	C3 1	de 0 à 1600		OUI	OUI	OUI
			C3 2	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI
	CN	C3 3	+ 2000 à 3000		OUI	NON	NON	
		CN 1	CN 1	de 0 à 1600		OUI	OUI	OUI
			CN 2	+ 1600 à 2000		OUI	OUI	OUI
	(2)	CN 3	+ 2000 à 3000		OUI	NON	NON	
D / E								
	D/E	D/E 1	de 0 à 1300 + Campus		OUI	OUI	OUI	
		D/E 2	+ 1300 à 1600		OUI	OUI - 1605	OUI - 1605	
		D/E 3	FF - FR - F3B		OUI (hors F3B)	OUI	OUI	OUI
		D/E 4	+ 1600 à 2000		OUI	NON	NON	
		D/E 5	F3 - F3A		OUI (F3A & F3B)	OUI	NON	NON
		D/E 6	F3000		OUI (2)	NON	NON	

- [1] CM 1 : Voiture dont la carrosserie et les dimensions extérieures correspondent aux articles 3.1, 3.2, 3.4.1, 3.4.2.
CM 2: Voiture dont la carrosserie et les dimensions extérieures correspondent aux articles 3.1, 3.2, 3.4.1.

[2]

*Seules les épreuves nationales ayant fait l'objet d'une inspection de la FFSA et mises en conformité avec le standard de sécurité des épreuves du Championnat de France pourront admettre ces voitures.
Les F3000 et CN3 ne marquent pas de points à la Coupe de France*

Les voitures Diesel seront admises dans leur groupe d'homologation.

Voitures des groupes C/D/E

A compter du 1er mars 2010, pour participer aux épreuves de Courses de Côte Nationales et Régionales et de Slaloms, TOUTES les voitures devront être en possession du passeport double vignette enregistré auprès de la FFSA (voir chapitre Passeport Technique article 13 Passeport Groupes C/D/E, de la Règlementation Technique).

La durée d'admissibilité des voitures de ces Groupes dans ces épreuves est la suivante :

- **Groupe 1 : ce sont les voitures, généralement récentes, dont le niveau de sécurité est considéré comme satisfaisant au regard des standards actuels et qui en conséquence ne requièrent aucune modification.**
A compter du 1^{er} janvier 2013, la une durée de vie maximale est de 25 ans c'est-à-dire qu'en 2013, ne seront admises que les voitures construites à partir du 01.01.1989. Celles construites en 1990 seront admises jusqu'au 31.12.2014 et ainsi de suite. Passée cette date les voitures, si leur cylindrée le permet, seront admises en slalom pour 4 ans, soit pour celles construites avant 1989 jusqu'au 31.12.2016, puis jusqu'au 31.12.2017 pour les voitures construites en 1990 et ainsi de suite.
- **Groupe 2 : ce sont des voitures dont une partie des équipements de sécurité est insuffisant mais dont la conception permet d'envisager une modification conformément au cahier des charges sécurité validé par la Commission Technique. Les voitures seront admises pour 6 ans (soit jusqu'au 31.12.2015). Elles seront ensuite admises en slalom, si leur cylindrée le permet, pour une durée de 4 ans supplémentaires, soit jusqu'au 31.12.2019.**
- **Groupe 3 : ce sont des voitures de conception généralement ancienne dont l'architecture et/ou le mode de construction empêche tous progrès sensible sans une remise en cause fondamentale de la voiture. A compter du 1^{er} janvier 2010 ces voitures ne seront plus admises qu'en slalom si leur cylindrée le permet et ce pour une durée de 4 ans, soit jusqu'au 31.12.2013.**

Note France Groupe CN

Pour l'ensemble des épreuves nationales et régionales, le règlement appliqué au Groupe CN en ce qui concerne les moteurs et les carrosseries sera celui de l'année 2003.

Les restrictions apportées dans le Règlement 2004 par la FIA concernant notamment la définition aérodynamique (fond plat), la méthode de mesure des arbres à cames, et les restrictions d'admission ne seront pas appliquées.

Dans le cas des épreuves internationales, les voitures répondant à cette réglementation seront dites "CNF" et ne participeront pas au classement de l'épreuve internationale.

Groupes CN & C3

La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

Les Peugeot 905 Spider, Renault-Sport Spider et Alfa Romeo barquettes (conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques) sont acceptées dans la classe CN2 du Groupe CN.

Groupe Loisir

Voitures de série normalement commercialisées, immatriculées et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validée pour les voitures qui y sont soumises et d'un certificat d'assurance) répondant aux obligations techniques suivantes :

- Motorisation essence atmosphérique ou motorisation diesel atmosphérique ou turbo,
- Cylindrée inférieure à 2000 cm³ (sans coefficient pour les turbos),
- Sécurité obligatoire : ceintures de sécurité 3 points minimum, pare-brise en verre feuilleté, double circuit de freinage, deux rétroviseurs extérieurs, casque homologué,

- Accessoires de confort ou d'esthétique de grande diffusion autorisés, à l'exclusion de ceux pouvant apporter une amélioration notable des performances, de la tenue de route et du freinage de la voiture.

Voitures décapotables interdites.

L1 :

- **Essence atmosphérique** jusqu'à 1400 cm³
- **Diesel atmosphérique** jusqu'à 2000 cm³
- **Diesel Turbo** jusqu'à 1600 cm³

L2:

- **Essence atmosphérique** jusqu'à 2000 cm³
- **Essence Turbo** jusqu'à 1600 cm³
- **Diesel turbo** jusqu'à 2000 cm³

Aucun coefficient ne sera appliqué aux motorisations diesel turbo.

LE :

- **Voiture électrique homologuée en France et n'ayant subi aucune modification**

AU CAS OU L'ORGANISATEUR ADMET LES VOITURES DES GROUPES D ET E, LES PRESCRIPTIONS CI-DESSOUS SONT A RESPECTER.

Les voitures du groupe E devront respecter la réglementation technique suivante :

▪ **Voitures jusqu'à 1300 cm³**

Application de la réglementation des Formule Libre (Art. 277 du CSI 1988) plus les prescriptions suivantes :

- Poids minimum : 420 kg.
- Lest maximum autorisé : 10 kg.
- Carrosserie et dimensions : application de l'Art. 275-3 du règlement de F2 1988.
- Interdiction des jupes.
- Fond plat conforme à la définition ci-dessous.

▪ **Voitures de plus de 1300 cm³**

Application de la réglementation F2 1988 (Art. 275 du CSI) à l'exception des éléments suivants :

- Poids minimum : de 1 301 à 1 600 cm³ : 460 kg (Art. 275.4.2 du CSI).
- Poids minimum : de 1 601 à 2 000 cm³ : 585 kg (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).
- Lest maximum autorisé : 10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).
- Le système de survie est facultatif.
- La cellule de survie et les structures latérales sont recommandées.
- Interdiction des jupes.
- Fond plat conforme à la définition ci-dessous.
- Structures latérales de protection : recommandées (Article 275-5 B Annexe J 1988).

▪ **Définition du fond plat pour les Formule Libre**

Sur toute la surface de la voiture, les prescriptions suivantes sont obligatoires :

- Il est interdit de combler l'espace existant entre le dessous de la voiture et le sol.
- Le dessous de la voiture doit être plat.

Le périmètre de référence du plan définissant le dessous de la voiture à sa partie la plus basse est le suivant :

- En longueur : au minimum la distance comprise entre la verticale tangente à l'arrière du pneumatique avant et la verticale située à 70 cm + ou - 1 cm en avant de l'axe des roues AR.
- En largeur : la largeur hors tout de la carrosserie.
- Tous les points les plus bas (sauf les extrémités des vis de fixation) du châssis ou de la carrosserie compris dans le périmètre ainsi défini devront être inclus dans ce plan de référence avec une tolérance de + ou - 5 mm.
- Ce plan sera constitué d'une plaque uniforme, solide, dure, rigide, impénétrable en toutes circonstances.
- Cette plaque ne comportera aucun degré de liberté et aucune possibilité de réglage par rapport à l'ensemble châssis/carrosserie.

- La périphérie de la surface engendrée par ce plan pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.
C'est-à-dire que le dessous des flancs ou de tout autre système aérodynamique ne pourra s'écarter du plan de référence du dessous de la voiture qu'en arrière de la verticale située à 70 cm avant l'axe des roues AR.

Formule 3000

Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3000 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture.

- **Limiteur de régime**
Le limiteur distribué sur l'épreuve sera le modèle défini par la FFSA. Ce limiteur doit être monté et câblé de manière absolument conforme aux instructions de la réglementation FIA 1994 des F3000 : câblage indépendant, gaine transparente et identifiée.
- **Poids minimum**
635 kg pour toutes les voitures antérieures au 1/1/2002 et 660 kg pour celles qui sont postérieures à cette date (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).
La marque et le type du moteur doivent être ceux d'un moteur ayant été utilisé dans un Championnat International FIA de Formule 3000.
- **Lest maximum autorisé**
10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).

Formule 3

- Epreuves Internationales et Nationales **(F3A)**
Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique (article 275) de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture à l'exception éventuelle du diamètre maximum de la bride qui sera de 26 mm.
- Epreuves Régionales **(F3B)**
Toutes les Formules 3 jusqu'à 2001 sont admises en régional. Elles devront être conformes aux Articles 275 des Annexes J 1988 à 2001.

Pour les voitures équipées d'un fond plat tel que défini dans les Annexes J antérieures à 1995, l'utilisation d'une bride de 26 mm sera permise dans le respect de ce qui suit :

- **Tout élément de carrosserie devra être supprimé dans la zone définie comme suit :**
 - **en arrière de l'arête avant des roues complètes, à plus de 16 cm de l'axe longitudinal de la voiture et entre 0 et 35 cm au-dessus du plan de référence formé par le fond plat ;**
 - **aucune partie de la voiture ne sera située à plus de 50 cm en arrière de l'axe des roues arrière ;**
 - **l'aileron arrière ne pourra comporter que deux plans horizontaux ;**
 - **structure anti-tonneaux : choix de la réglementation 1993 ou 1994.**

Formule Renault Turbo

Règlement 1988.

Formule Renault Atmo

Règlement 1994 à 2004. Les rapports de boîte sont libres pour les Formules Renault Atmo.

Formule Campus

Dans le cadre de l'opération "Lycées dans la Course", les monoplaces Formule Renault Campus de construction "Fior" sont admises en classe D/E1 sous réserve de la complète conformité de la voiture avec sa définition technique originale.

Une fiche de définition est disponible auprès du Service Technique de la FFSA.

Le rapport du couple conique de la boîte de vitesses est libre.

Groupe CM

Rappel : la cylindrée des Groupes CM est limitée à 1000 cm³.

Le règlement technique de la catégorie CM est disponible auprès de la FFSA.

- **Canalisations**

Les canalisations de carburant devront être en conformité avec les dessins "A" ou "B" de la Réglementation Technique.

- **Direction**

La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.

Groupes N, A, FN, FA

La bride est obligatoire.

Les voitures de Tourisme des Coupes de Marque conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées selon leur cylindrée dans chacune des classes du Groupe A.

Les FRC sont admises dans la classe du Groupe A correspondant à leur cylindrée corrigée.

Groupe FC

Les Super VW Cup 2 litres, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC3.

Les Renault Clio Trophy, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC4.

Groupe GT & Tourisme Spéciales (GTTS)

Dans les épreuves du Championnat de France ET Coupe de France de la Montagne Coefficient 3 sont admises les voitures suivantes :

- GT Cup :
 - GT de modèles ayant couru les coupes mono marques Porsche (modèles Carrera 993, 996 ou 997 Cup jusqu'à 2007), Ferrari (modèles 355, 360 ou 430 Challenge) et Lamborghini dans la configuration de leur millésime sauf pneus, amortisseurs et fournitures exclusives de la coupe.
- GT Plus : GT1 et GT2 du championnat GT FFSA (règlement 2005) et LM GT des 24 Heures du Mans.
- E2 (super cars) :
 - voitures de tourisme de constructeurs européens ayant couru dans des séries prestigieuses telles que DTM, IMSA, WTCC, etc.

Le poids minimum à respecter est de 1075 kg sans pilote à bord.

- **BMW M3 (E46 et postérieures) version GTR - moteur 6 cylindres ou V8**
- **Renault Mégane "Trophée"**
- **Porsche Carrera version "Cup" jusqu'au modèle 2008 inclus.**

Sous réserve de présenter un dossier précisant l'origine, les caractéristiques techniques et la configuration de chaque type de voiture concernée.

L'échelle de poids minimum spécifique à la réglementation montagne déjà en vigueur devra être prise en compte.

- WRC

- **Silhouettes conformément au Règlement Technique Silhouette en vigueur et à ce qui suit :**

- Pneumatiques : la dimension et la marque des pneumatiques sont libres dans le respect de l'article 2.13 et des croquis 7a, 7b, 11 et 12c.
- Couple conique : libre en dérogation à l'article 3.1 alinéa 2.
- Rapports de boîte : libres en dérogation à l'article 3.1.1.
- Poids minimum (sans le pilote) : 975 kg.
- Poids minimum (pilote à bord) : 1 050 kg.

Seules les épreuves nationales de la Coupe de France Coefficient 3 ayant fait l'objet d'une inspection de la FFSA et mises en conformité avec le standard de sécurité des épreuves du Championnat de France pourront accepter les ST, Silhouettes et WRC.

4.2. CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

Le carburant utilisé devra être conforme aux normes de l'annexe J durant toute la durée de l'épreuve (essais et course). Aucun additif ou mélange de carburant ne sera admis.

4.2.2. Pneumatiques

- **Formule 3000** : les pneumatiques sont libres.
- **Formule 3** : pneus libres dans le respect de l'article 275 – 12.3 de l'Annexe J, à savoir :
 - la largeur des roues complètes est limitée à 11,5 pouces,
 - le diamètre imposé pour les roues arrière est de 13 pouces.
- **Formule Renault Turbo** : règlement 1988 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13", largeurs AV 7" AR 9").
- **Formule Renault Atmo** : règlement 1994 à 2004 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13"- largeurs AV : 8", AR : 10").
- **Groupe Loisir**
Pneumatiques aux normes E ou DOT, référencés au catalogue commercial grand public d'un manufacturier.

4.2.3. Chronométrage

Tout chronométrage d'une précision supérieure au 1/10^{ème} de seconde devra être à déclenchement automatique. Les appareils de prise de temps devront imprimer une bande de contrôle.

4.2.6. Caméra et appareils de prises de vue

Par mesure de sécurité, le montage de caméra et/ou d'appareil de prise de vue est interdit pour toutes les voitures ouvertes et à l'extérieur des voitures fermées (berline et GT).

Par dérogation, pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne, un tel montage pourra être exceptionnellement autorisé après approbation du Commissaire Technique Délégué.

4.2.7. Echappement

Toutes les voitures devront être équipées d'un silencieux.

Course de côte et Slalom

Voitures fermées, Groupes CM et GTTS, niveau sonore maximal : 105 dB A maxi

Voitures de course ouvertes, niveau sonore maximal : 110 dB A maxi

La mesure sera effectuée dynamiquement en n'importe quel point du parcours et au maximum à 5 mètres du bord de la route.

Si le niveau sonore de la voiture d'un concurrent est non-conforme, celui-ci devra représenter sa voiture conforme lors de la montée suivante.

Pénalité si le deuxième contrôle est non-conforme : annulation des temps de toutes les montées / **parcours** précédents.

4.3. NUMEROS DE COURSE

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

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

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

- sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote ou sur les ailerons de chaque côté de la voiture ;
- pour les voitures ouvertes sur le nez (capot avant) lisibles de l'avant.
- pour les voitures fermées sur le bandeau de pare-brise (ou équivalent s'il n'y a pas de pare-brise). Dans ce cas, la hauteur minimale des chiffres sera de 12 cm.

Pour les monoplaces

La hauteur minimum des chiffres sera de 20 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 3 cm.

Pour toutes les autres voitures

La hauteur minimum des chiffres sera de 23 cm et la largeur du trait de chaque chiffre de 3 cm.

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

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

Pour les courses de côte

- 14 à 99 pilotes engagés sur des voitures des groupes CN, C3, D/E.
- à partir de 100 pilotes engagés sur des voitures des groupes FC, F2000, N/FN/SP, A/FA, **GTS**, Z.

4.4. DISPOSITIFS DE SECURITE

Voir Code Sportif International, prescriptions générales et tableau de sécurité.

Les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité, de même qu'à tous les conducteurs qui se présenteront avec un équipement ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ce cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

4.5. EQUIPEMENT DU PILOTE

Se reporter aux tableaux des équipements de sécurité dans chaque discipline.

Lorsque les vêtements ininflammables ne sont que recommandés, des vêtements recouvrant les bras et les jambes sont obligatoires. Les vêtements et chaussettes en matière synthétique ou acrylique sont interdits.

ARTICLE 5. PUBLICITES

Le nom des publicités obligatoires et optionnelles figureront au règlement particulier de l'épreuve.

Publicités OBLIGATOIRES

- Une surface de 50 x 14 cm au-dessus de chaque numéro de portière. Ou deux surfaces de 50 x 7 cm au-dessus et au-dessous de chaque numéro de portière.
- En cas d'impossibilité (monoplace par exemple), la ou les surfaces seront placées à proximité immédiate des numéros le plus verticalement possible.
- Une surface de 43 x 21 cm.

Publicités OPTIONNELLES

- Pour les voitures "fermées", 2 bandeaux de 25 x 10 cm apposés de chaque côté du haut du pare-brise.
- Pour les autres voitures, les deux bandeaux de 25 x 10 cm devront être apposés sur la partie du capot avant la plus rapprochée du conducteur et perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Les prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité de la discipline, en application des articles R331-18 à R331-45 du code du sport, devront être respectées pour toutes les épreuves.

6.1. PARCOURS

Le parcours devra être conforme à celui déposé à la FFSA.

Courses de côte hors Championnat et Coupe de France

- Longueur : libre sauf pour les courses de côte régionales dont la longueur est limitée à 1500 mètres (avec une tolérance de 10 %).
- Largeur : libre.
- Pente moyenne : minimum 2 %.
- Revêtement : enrobé de bitume conseillé.

Slaloms

- Se reporter aux caractéristiques du slalom (voir DEFINITIONS)

6.2. ROUTE DE COURSE

6.2.1. Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du circuit devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes. Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine d'exclusion, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.

6.2.2. Tout pilote momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.

6.2.3. Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour au parc concurrent de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la manche ou de la montée en cours, sauf avis contraire du Directeur de Course.

6.2.4. Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

6.3. PRE-GRILLE

Présentation au départ

Les conducteurs et leurs voitures devront se présenter au parc pré-course (pré-grille) une heure avant leur heure de départ prévue et être à la disposition du Directeur de Course. Les conducteurs assumeront les conséquences de leur éventuelle ignorance de toutes dispositions ou changement d'horaires établis et annoncés qui pourraient être prévus durant l'heure précédant le départ de la course.

File de départ

Les conducteurs devront se ranger en file de départ, au minimum 10 minutes avant leur heure de départ prévue. Le concurrent dont le conducteur ne se sera pas présenté à l'heure, pourra être exclu de l'épreuve.

6.4. SIGNALISATION

Voir prescriptions générales.

6.4.1. Particularité de la présentation du drapeau rouge pour les courses de côte :

Suite à une obstruction de la piste ou à un accident nécessitant la mise en œuvre des secours, la course sera arrêtée par la présentation d'un drapeau rouge aux concurrents suivants, par les Commissaires du poste concerné.

Les postes situés en aval devront également présenter le drapeau rouge et ce jusqu'à la ligne de départ.

Les concurrents devront alors s'arrêter à l'endroit où ils reçoivent le drapeau et attendre les instructions des officiels.

6.5. PARC CONCURRENTS

Seul le parc concurrents, après l'arrivée, est obligatoirement un parc fermé. Les autres parcs avant et pendant la course seront ou non sous le régime du parc fermé, au gré de l'organisateur qui aura également la possibilité de prévoir un parc pré-départ.

L'organisateur donnera toutes précisions dans le règlement particulier.

Lorsque l'organisateur aura prévu un ou plusieurs parcs "concurrents", ces derniers devront respecter ces parcs sous peine de sanction.

Lorsque l'organisateur aura prévu un parc ou un emplacement spécifique pour les remorques, celui-ci est obligatoire pour tous les concurrents sous peine de pénalité.

Dans chaque parc concurrent, il est demandé aux concurrents :

- de tenir à proximité immédiate de l'emplacement de chaque voiture de course un extincteur pour foyers A, B et C d'une capacité minimale de 5 kg, ayant fait l'objet d'un contrôle depuis moins de 2 ans,
- de disposer sous chaque voiture de course une bâche étanche (3 m x 5 m minimum) et résistante aux hydrocarbures.
- de prendre en charge l'enlèvement de leurs déchets au plus tard lorsqu'ils quittent le parc d'assistance.

La pénalité pour défaut d'extincteur et/ou de bâche dans les parcs est de 200 €.

Le montant des amendes est conservé par l'organisateur.

6.6. PARC FERME FINAL

A l'arrivée

Le parc concurrents, après l'arrivée de la dernière montée, est un parc fermé. L'itinéraire par lequel, depuis l'arrivée, les concurrents rejoignent le parc fermé est sous le régime du parc fermé. Après le contrôle d'arrivée, il pourra être procédé à la vérification des voitures. Elles seront mises en parc fermé prévu au règlement particulier. Les concurrents ne se pliant pas à cette mesure seront exclus.

En cas de réclamation, le parc fermé sera maintenu pour les voitures dont la liste sera affichée sur place, jusqu'à décision des Commissaires Sportifs. Une amende équivalente à deux fois le montant des droits d'engagement sera infligée à tout concurrent qui, sans avoir avisé le Directeur de Course par écrit, ne mettra pas sa voiture au parc fermé ou l'en sortira avant la fin du délai réglementaire. Cette amende sera encaissée par la FFSA.

6.7. TABLEAUX D’AFFICHAGE

A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouveront installés par l'organisateur :

- Pendant les vérifications au parc des vérifications.
- Pendant les essais et la course à l'emplacement prévu par le règlement particulier de l'épreuve.
- Pendant le délai de réclamation au parc fermé d'arrivée.

Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs, modificatifs ou autres, affichés sur ces tableaux, seront opposables aux concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus par le Code Sportif International.

6.8. PERMANENCE

Pendant la manifestation, une (ou des) permanence(s) sera(ont) organisée(s).

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Avant le départ

Les concurrents devront avoir satisfait auparavant aux opérations de contrôle administratif : licence, permis de conduire, aux opérations de contrôle technique (article 1.3), et devront présenter sur la ligne de départ une voiture parfaitement en règle. Toutes les voitures doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Chaque voiture n'aura qu'une seule personne à bord. Toutefois, un second pilote pourra éventuellement remplacer le pilote titulaire en cas de défaillance de celui-ci, et sous réserve qu'il ait été régulièrement engagé comme second pilote, et qu'il soit déclaré avant le premier essai de la voiture sur laquelle il est engagé.

Le départ sera donné moteur en marche, l'avant du véhicule ne devra pas empiéter sur la ligne tracée en travers de la route.

Il pourra être admis le passage de voitures ouvrees officielles n°00 et 0 avant le départ des montées d'essais et de course. Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course. Les pilotes de ces voitures devront être en possession d'une licence en cours de validité. Les voitures n° 00 et 0 devront être en configuration course, les voitures et les pilotes

devront être équipés suivant les règles définies au tableau "équipements de sécurité courses de côte". Ces voitures seront déclarées à l'assurance de l'épreuve.

7.1. **ESSAIS**

Aucun essai ne sera toléré en dehors des jours et heures fixées au règlement particulier, mais tous les conducteurs seront tenus de prendre part à au moins une séance d'essais officiels, et d'effectuer un parcours de bout en bout, au cours des essais, chronométrés ou non, prévus par le règlement particulier.

Si pour des raisons exceptionnelles, un conducteur ne peut pas finir au moins une montée d'essais, le Collège des Commissaires Sportifs peut toutefois, après avis du Directeur de Course, autoriser le départ de la course à tout pilote n'ayant pas satisfait cette obligation lorsqu'il est considéré comme présentant les qualités requises *et s'il y a pris part au moins une fois au cours des trois dernières années et uniquement si le parcours n'a pas été modifié.*

Le conducteur doit, pour les essais, utiliser la voiture avec laquelle il participera à la course. Les Commissaires Sportifs pourront, si les circonstances l'exigent, apporter des nouvelles modifications à l'horaire prévu. Dans ce cas, les concurrents en seront informés dans le délai le plus bref possible.

7.2. **BRIEFING**

Briefing des pilotes écrit obligatoire pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne et la Coupe de France de la Montagne coefficient 3. Un briefing oral pourra être prévu en complément. Il est conseillé pour toutes les autres épreuves y compris les slaloms. L'heure et le lieu devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve et dans l'horaire récapitulatif. Tous les pilotes admis à participer aux essais et/ou à la course sont tenus d'assister au briefing. Toute absence sera pénalisée conformément à l'article 8 du Règlement Standard. Le briefing des pilotes devra avoir lieu dans un endroit adapté, à l'abri des éventuelles intempéries.

7.3. **COURSE**

La procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de la course et des essais seront espacés à la discrétion du Directeur de l'épreuve sans toutefois être inférieurs à 30 secondes pour les courses de côte.

Ordre des départs

Les organisateurs devront afficher, dès le début de la manifestation, l'ordre et les horaires de départ de chaque groupe.

Dans toutes les épreuves, les concurrents partiront dans l'ordre des groupes suivant : F2000, FC, N/FN/SP, A/FA, **Z, GTTS**, C3/CN/CM et D/E. Au sein de chacun de ces groupes, les concurrents partiront dans l'ordre croissant des classes de cylindrée telles que définies à l'article 4, et au sein de chaque classe dans l'ordre décroissant des numéros.

- **Course de Côte internationale, ayant une épreuve nationale et/ou VH de doublure :**
Les organisateurs devront faire partir la doublure avant l'épreuve Internationale.

Procédures de départ

Les organisateurs devront préciser dans le règlement particulier quelle sera la procédure de départ : Soit la procédure classique, soit la procédure aux feux tricolores indiquée ci-dessous :

Les départs sont toujours donnés par le chronométrateur, mais en ce qui concerne le pilote, au lieu d'avoir devant lui directement le chronométrateur et les cinq doigts de la main de celui-ci, il a des feux tricolores, comme à un carrefour, surmontés cependant d'un gyrophare.

La procédure de départ aux feux est obligatoire pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France de la Montagne coefficient 3.

Les indications fournies par cet ensemble sont les suivantes

- Le gyrophare signifie arrêt de course et par conséquent stop moteur,
- Le feu rouge signifie attente de départ,
- Le feu orange ou jaune signifie départ dans les 5 secondes,
- Le feu vert donne l'autorisation de départ pendant 10 secondes. Au-delà de ce délai, le départ est refusé.

La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons

Le Directeur de Course a un commutateur à bascule et il peut :

- Soit actionner le gyrophare et le feu rouge, sans que, à ce moment là, le chronométrateur au départ puisse intervenir puisqu'il s'agit d'un arrêt de course,
- Soit donner le courant au chronométrateur de départ.

Le chronométrateur au départ lorsqu'il a le courant, c'est-à-dire lorsque le gyrophare ne fonctionne plus, voit automatiquement le feu tricolore passer sur le rouge, et à ce moment là, c'est lui qui commande le feu jaune et le feu vert, étant encore précisé que le feu jaune reste allumé 5 secondes, par conséquent le laps de temps pendant lequel le chronométrateur repliait les doigts de sa main les uns après les autres dans le départ classique. Aussi bien pendant les essais que pendant la course, l'intervalle de temps séparant deux départs consécutifs ne peut être inférieur à 30 secondes.

Au cas où un concurrent est rattrapé par un autre concurrent, le premier doit immédiatement laisser le passage libre en se serrant sur la droite et en s'arrêtant si nécessaire, afin de ne pas gêner le deuxième. Il est formellement interdit de circuler sur le parcours dans le sens opposé à la course. Toute faute de ce genre entraînera l'exclusion immédiate du conducteur ainsi qu'une demande de sanction à la FFSA. Lorsque par suite d'un incident, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour tous les autres concurrents, les commissaires prendront d'office toutes les mesures utiles pour dégager la route et la voiture sera exclue pour cette montée. Tout conducteur qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du parcours, devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement de l'épreuve. Si un pilote a dû ralentir ou s'arrêter au cours d'une montée de course par respect de la signalisation (drapeaux), celui-ci ne devra pas stationner sur le parcours et devra éventuellement rejoindre la ligne d'arrivée sur l'ordre du Directeur de Course. Le Directeur de Course a autorité, après audition des commissaires en poste, pour faire repartir le concurrent gêné. Les cas particuliers seront soumis au Collège. L'arrivée sera jugée lancée.

Après l'arrivée

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité. Le port du casque est obligatoire pour les pilotes des monoplaces et biplaces, et est recommandé aux pilotes de voitures de tourisme. De plus, il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour le trajet de retour.

Toute infraction à ces dispositions pourra entraîner des pénalisations de la part des Commissaires Sportifs.

Pour les slaloms :

Les pilotes devront obligatoirement retirer leur casque au point stop pour entrer dans le parc.

7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ, par déplacement de leur voiture, sauf si le règlement particulier précise un emplacement réservé à cet usage.

L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout système analogue est interdite en dehors des parcs concurrents officiels.

Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit dans les épreuves régionales ainsi que lors des Finales (Courses de Côte et Slaloms).

Courses de côtes internationales et nationales

Les organisateurs ont la possibilité de prévoir un emplacement réservé au chauffage mécanique des pneus. Dans ce cas, ils devront l'indiquer dans le règlement particulier de l'épreuve, en précisant la situation de cet emplacement. Dans le cas contraire, ils sont tenus de faire respecter l'interdiction de chauffage des pneus par déplacement du véhicule.

7.5 ESSENCE

Les concurrents doivent prendre leurs dispositions pour ne pas tomber en panne d'essence, même en cas de départs répétés suite à des interruptions. Il ne sera pas permis au concurrent de retourner prendre un complément de carburant sous peine d'exclusion de la manche.

ARTICLE 8. PENALITES

Pénalités appliquées par la Direction de Course :

Conférence aux pilotes

- Absence au briefing : 110 euros.
- En cas de récidive : 220 euros.

En cas de chicane en courses de côte

- Non respect : 10 secondes.
- Récidive dans la même manche/montée : Exclusion de la manche/montée.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Les classements suivants seront établis :

- Un classement général,
- Un classement pour chacun des groupes énumérés à l'article 4 du règlement particulier de l'épreuve,
- Un classement pour chacune des classes énumérées à l'article 4 de la réglementation générale.

L'organisateur pourra prévoir un classement féminin. Dans ce cas, il devra l'indiquer dans le règlement particulier.

Pour toutes les épreuves de course de côte

Le classement s'effectuera sur la meilleure montée (sauf si l'épreuve compte pour un Championnat FIA ou un Challenge FIA qui imposerait d'autres modes de classement, auquel cas l'organisateur devra se conformer au cahier des charges en question).

Pour les slaloms

Le classement sera établi sur la meilleure des manches.

- **Epreuves de la Coupe de France des Slaloms**

Les organisateurs des épreuves de la Coupe de France des Slaloms devront établir et diffuser des classements généraux, groupe et classe.

Dans le cas où un concurrent n'aurait pu terminer ou effectuer une de ses montées/manches sur ennui mécanique ou sortie de route, ou pour toute autre raison valable dûment constatée par un Commissaire Technique et acceptée par décision des Commissaires Sportifs, ce concurrent pourra effectuer la ou les montées suivantes comme prévu, si sa voiture offre toutes les garanties de sécurité.

Records

On entendra par record le meilleur temps établi par une voiture sur un parcours déterminé par :

- Une ligne de départ,
- Une ligne d'arrivée,
- Un tracé précis.

En cas de changement de l'un de ces trois paramètres, il sera établi un nouveau record.

Ex æquo

Les organisateurs devront appliquer les règles suivantes :

- A – S'il s'agit d'une course ne comportant qu'une montée ou manche, le classement sera effectué au meilleur temps des essais.
- B – S'il s'agit d'une course comportant deux montées ou manches le classement sera effectué en tenant compte du temps réalisé par chacun des concurrents ex æquo sur sa plus mauvaise montée/manche.
- C – S'il s'agit d'une course comportant deux ou trois montées/manches sans addition de temps, le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé dans l'une des autres montées/manches.

Si un ex æquo subsistait, le classement serait effectué au meilleur temps des essais.

ARTICLE 10. PRIX

Libre.

10.4. DISTRIBUTION DES PRIX

Les organisateurs pourront prévoir une cérémonie Podium à l'issue de la dernière montée de course, en remplacement ou en complément de la remise des prix traditionnelle.

Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu le jour même de l'arrivée de l'épreuve et à l'heure prévue au règlement de l'épreuve, les pilotes classés qui ne se présenteront pas, perdront le bénéfice de leurs prix. Cependant, si la remise des prix est programmée après 20 heures (lecture du palmarès) ou plus de deux heures après l'affichage des résultats, les pilotes ne seront pas obligés de rester pour attendre leurs prix, qui, dans ce cas, devront leur être adressés par les organisateurs dans les meilleurs délais.

En cas de réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement, la suspension de la publication du classement définitif (article 177) ne diffère pas la cérémonie de remise des récompenses.

Cependant, dans ce cas, seuls les prix en espèces ne seront pas remis aux intéressés, jusqu'à la proclamation des résultats définitifs. Si le jugement définitif est à l'encontre du concurrent concerné, il perdra le bénéfice de son prix qui ira au concurrent classé directement derrière lui, s'il en a été décidé ainsi.

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES

	CHAMPIONNAT DE FRANCE	TOUTES EPREUVES NATIONALES OU NPEA	INTERNATIONALES
Longueur	Minimum 2 km	Pas de limitation	Pas de limitation
Pente	2% minimum	2% minimum	2% minimum
Droits d'engagement maximum (avec publicité des organisateurs)	<u>250</u> €	<u>210</u> €	Libre (Championnat d'Europe : <u>300</u> €)
Prix minimum	Voir règlement	Libre	Libre

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE REGIONALES

Longueur	1,5 km maximum (avec tolérance de 10%)
Pente	2% minimum
Droits d'engagement maximum (avec publicité des organisateurs)	<u>170</u> €
Prix	Libre

CARACTERISTIQUES DES SLALOMS

Longueur du Parcours	2000 mètres maximum
Largeur de la piste	Minimum 5 mètres, <u>maximum 6 mètres sur circuits non permanents</u>
Revêtement	Stabilisé
Droits d'engagement maximum (avec publicité des organisateurs)	100 €
Prix	Libre