

# SOMMAIRE

---

REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE ET SLALOMS	Page 4
CAHIER DES CHARGES COURSES DE COTE ET SLALOMS	Page 23

## MONTAGNE

REGLEMENT PARTICULIER	Page 30
CHAMPIONNAT DE FRANCE	Page 35
COUPE DE FRANCE	Page 37

## VHC

REGLEMENT STANDARD	Page 40
REGLEMENT PARTICULIER	Page 42
COUPE DE FRANCE	Page 45

## SLALOMS

REGLEMENT PARTICULIER	Page 48
COUPE DE FRANCE	Page 52

## EPREUVES D'ACCELERATION

REGLEMENT STANDARD	Page 54
REGLEMENT PARTICULIER	Page 58
REGLEMENT TECHNIQUE	Page 61
REGLEMENT PISTE REGIONALE	Page 66

Les textes ou règlements ne figurant pas dans le présent livret sont disponibles :

- soit dans le livret Technique 2006 ;
- soit sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org) ou, le cas échéant, sur simple demande à la FFSA.

Fédération  
Française du  
Sport Automobile

**FFSA**

**FRANCE**  
**AUTO**

la revue de licences

**FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE**

32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16

Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

RÉGLEMENTATION MONTAGNE : PARUTION JANVIER 2006

# REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE ET SLALOMS

ARTICLE 1.	ORGANISATION DE LA COURSE
ARTICLE 2.	ASSURANCES
ARTICLE 3.	CONCURRENTS ET PILOTES
ARTICLE 4.	VOITURES ET EQUIPEMENTS
ARTICLE 5.	PUBLICITÉS
ARTICLE 6.	SITES ET INFRASTRUCTURES
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
ARTICLE 8.	PENALITÉS
ARTICLE 9.	CLASSEMENTS
ARTICLE 10.	PRIX
ANNEXES	CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES
	CARACTERISTIQUES COURSES DE COTE REGIONALES
	CARACTERISTIQUES SLALOMS
	EQUIPEMENTS DE SECURITE COURSES DE COTE
	EQUIPEMENTS DE SECURITE SLALOMS

## PREAMBULE

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

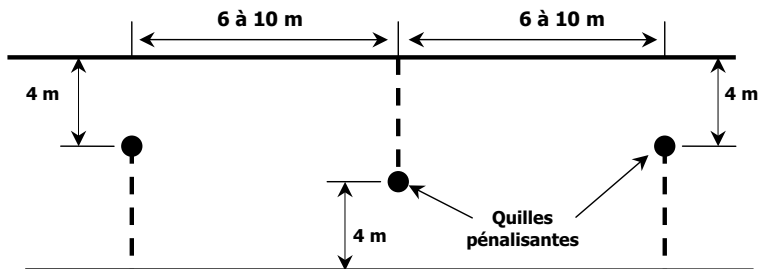
## DEFINITIONS

### COURSE DE COTE

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

### SLALOM

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et freinage sur un parcours fermé d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane matérialisée dont le non respect par les concurrents sera pénalisé (voir plan ci-dessous).



## **SLALOM PARALLELE**

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

## **SLALOM POURSUITE**

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

## **ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE**

### **1.1. OFFICIELS**

#### **Toutes épreuves :**

- 1 Directeur de Course ;
- 1 Directeur de Course (adjoint) ;
- 1 Président du Collège des Commissaires Sportifs ;
- 2 Commissaires Sportifs pour les épreuves régionales et 2 ou 4 Commissaires Sportifs pour les épreuves internationales ou nationales ;
- Commissaires Techniques ;
- **Commissaire délégué aux relations avec les concurrents (licencié Commissaire Sportif hors collège ou Directeur de Course) ;**
- **Chronométreurs.**

#### **Epreuves internationales et nationales :**

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

#### **Epreuves régionales (Course de côte et Slalom) :**

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

### **Championnat de France de la Montagne et épreuves de la Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division**

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

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

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

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

## **1.2. HORAIRES**

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

- Courses de côte de la Coupe de France et du Championnat de France de la Montagne : 2 montées de course minimum, 3 montées de course maximum.
- Autres épreuves (courses de côte ou slaloms) : 2 **montées**/manches de course minimum.

Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les montées/manches de courses prévues, sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par le Collège des Commissaires Sportifs, sous peine de sanction décidée par ce dernier.

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

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

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

### **1.2.3. Essais préliminaires**

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

#### *Essais chronométrés :*

Aucun essai ne doit être toléré en dehors des **jours** et heures fixées au règlement particulier. Tous les conducteurs sont obligatoirement tenus de prendre part au moins à une séance d'essais et d'avoir effectué un parcours, chronométré ou non, au cours des essais prévus par le règlement particulier de l'épreuve et ce de "bout en bout".

Si pour des raisons exceptionnelles, un conducteur ne peut pas finir au moins une montée d'essais, le Directeur de Course, après accord des Commissaires Sportifs, pourra l'autoriser à participer à la course si le conducteur y a pris part au moins une fois au cours des trois dernières années et uniquement si le parcours n'a pas été modifié.

Les organisateurs doivent aménager l'horaire des vérifications techniques et administratives de façon à ce que tous les concurrents puissent y satisfaire à temps pour participer au moins à deux séances d'essais.

## **1.3. VERIFICATIONS**

### **1.3.1. Vérifications préliminaires**

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque le responsable du parc aura constaté que la voiture est présentée dans les délais à la vérification technique, celle-ci sera placée en parc d'attente à la disposition du commissaire technique chargé de l'opération. La vérification d'une voiture sera refusée à tout concurrent qui n'aura pu faire

constater la présence effective de sa voiture au responsable de l'entrée du parc avant l'heure officielle de clôture prévue au règlement particulier.

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

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

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

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

### 1.3.2. Pénalités pour retard

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

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

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

### 1.3.3. Refus de départ

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

### 1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

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

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

### 1.3.5. Pesées

Conformes à la réglementation générale.

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

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

### 1.3.6. Vérifications après l'arrivée

#### *Championnats de France*

En plus d'éventuelles vérifications après l'arrivée, des voitures pourront être pesées. Dans ce cas, une voiture au minimum parmi les trois premières sera obligatoirement pesée. Ces vérifications et pesées seront demandées par le Collège des Commissaires Sportifs après avis du Directeur de Course.

### 1.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

## ARTICLE 2. ASSURANCES

Pour toutes les épreuves, les risques C et D sont obligatoirement souscrits par les organisateurs selon les définitions ci-dessous :

- **Risque C** : responsabilité civile de l'organisateur à l'égard des concurrents (dommages corporels et matériels) ;
- **Risque D** : responsabilité civile des concurrents entre eux (dommages corporels et dégâts vestimentaires seulement).

## ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1. ENGAGEMENTS

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

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

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

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

Les concurrents engagés à l'année au Championnat de France de la Montagne seront engagés d'office à toutes les épreuves du Championnat. Ils devront cependant remplir, signer et adresser le bulletin d'inscription particulier à chacune de ces épreuves. Ces concurrents ont obligation de participer à toutes les épreuves sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par la Commission des Courses de Côte. Au cas où un concurrent serait forfait et qu'il ne respecterait pas ces dispositions, ou dont le cas de "force majeure" ne serait pas avéré, il s'exposerait à des sanctions.

#### **Forfait**

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

#### **Dispositions relatives aux épreuves de Slalom – Concurrents Groupe Loisir Titulaires d'un Titre de Participation**

Dans la limite des places disponibles, les engagements des concurrents du Groupe Loisir titulaires d'un Titre de Participation seront acceptés jusqu'au jour du déroulement de l'épreuve.

L'organisateur précisera dans le règlement particulier de l'épreuve le nombre maximum de concurrents du Groupe Loisir admis au départ. Dans le cas où ce nombre ne serait pas atteint, les places vacantes seront attribuées aux autres concurrents.

### 3.2. **LICENCES**

(Voir réglementation des licences Guide de la Licence 2006).

### 3.3. **LAISSÉ-PASSER**

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

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

- **Epreuve Championnat de France, et Epreuve Coupe de France 1<sup>ère</sup> Division**

Les organisateurs d'une épreuve comptant pour le Championnat de France de la Montagne et de la Coupe de France 1<sup>ère</sup> Division attribueront à chaque pilote régulièrement engagé et prenant part à l'épreuve : 1 badge "pilote", 2 badges "mécanicien" et 1 badge "accompagnateur". Pour les pilotes inscrits à l'année au CFM, les organisateurs attribueront 4 badges "mécanicien" ou "accompagnateur" en plus des badges permanents. Les pilotes auront en outre la possibilité d'acheter des badges "invité" ou "accompagnateur" supplémentaires à un tarif préférentiel.

- **Autres épreuves**

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

### 3.4. **EQUIPAGES**

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

### 3.5. **CIRCULATION**

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

Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs.

L'utilisation d'une voiture quelconque devra se faire dans le respect de la réglementation notamment au niveau de la sécurité (casque, ceinture, permis etc.).

## ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.1. **VOITURES ADMISES**

Le nombre de voitures admises à l'épreuve est précisé au règlement particulier.

**Dans les épreuves de Championnat de France de la Montagne et Coupe de France 1<sup>ère</sup> Division, le nombre de voitures admises est fixé à 150 plus 30 VHC maximum.**

#### **Groupes admis : épreuves internationales, nationales et régionales**

FC, F2000, N, FN, A, FA, GT de série, C3, CN, CM, D/E.

+ F 3000, ST, SP uniquement en CFM et Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> Division.

+ FS - de 2 L et Loisir dans les épreuves de Slalom uniquement.

#### **Groupes confondus**

Seront confondus les groupes suivants :

Toutes épreuves : FC/F2000, N+FN+SP, A + FA+ ST, C3 + CN + CM, D/E + FR + F3 + FF + F3000

Dans les épreuves de slaloms : FC/FS/F2000.

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

⊙ **Note France Groupe CN**

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

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

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

⊙ **Groupes CN & C3**

**Direction**

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

**Les Peugeot 905 Spider, Renault-Sport Spider et Alfa Roméo barquettes (conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques) sont acceptées dans la classe CN 17 du Groupe CN.**

⊙ **Groupe Loisir**

Véhicules de série normalement commercialisés, immatriculés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validée pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance) répondant aux obligations techniques suivantes :

- Motorisation essence atmosphérique ou motorisation diesel atmosphérique ou turbo,
- Cylindrée inférieure à 2000 cm<sup>3</sup> (sans coefficient pour les turbos),
- Poids à vide inférieur à 1200 kg (cf carte grise),
- Sécurité groupe N (ceintures de sécurité 3 points minimum, pare-brise en verre feuilleté, double circuit de freinage, deux rétroviseurs extérieurs casque homologué),
- Accessoires de confort ou d'esthétique de grande diffusion autorisés, à l'exclusion de ceux pouvant apporter une amélioration notable des performances, de la tenue de route et du freinage de la voiture.

Véhicules décapotables interdits.

<b>L1 :</b>	Essence et Turbo Diesel :	jusqu'à 1400 cm <sup>3</sup>
	ou Diesel sans turbo :	jusqu'à 2000 cm <sup>3</sup>
<b>L2 :</b>	Essence et Turbo Diesel :	plus de 1400 à 2000 cm <sup>3</sup>

Aucun coefficient ne sera appliqué aux motorisations diesel turbo.

Au cas où l'organisateur admet les voitures des groupes D et E, les prescriptions ci-dessous sont à respecter.

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

▪ **Voitures jusqu'à 1300 cm<sup>3</sup>**

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

- Poids minimum : 420 kg
- Lest maximum autorisé : 10 kg
- Carrosserie et dimensions : application de l'Art. 275-3 du règlement de F2 1988.
- Interdiction des jupes et du fond plat

▪ **Voitures de plus de 1300 cm<sup>3</sup>**

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

- Poids minimum : de 1 301 à 1 600 cm<sup>3</sup> : 460 kg (Art. 275.4.2 du CSI)
- Poids minimum : de 1 601 à 2 000 cm<sup>3</sup> : 585 kg (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).
- Lest maximum autorisé : 10 kg (hors handicap-poids article 4.2.3).
- Le système de survie est facultatif.
- La cellule de survie et les structures latérales sont recommandées.
- Interdiction des jupes et du fond plat.
- Structures latérales de protection : recommandées (Article 275-5 B Annexe " J " 1988).

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

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

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

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

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

C'est-à-dire que le dessous des flancs ou de tout autre système aérodynamique ne pourra s'écarter du plan de référence du dessous de la voiture qu'en arrière de la verticale située à 70 cm avant l'axe des roues AR.

- **Formule 3000** (uniquement en Championnat de France de la Montagne et en Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division) :

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

▪ **Limiteur de régime**

Le limiteur distribué sur l'épreuve sera le modèle MONK cylindrique de 1992. Ce limiteur doit être monté et câblé de manière absolument conforme aux instructions de la réglementation FIA 1994 des F3000 : câblage indépendant, gaine transparente et identifiée.

▪ **Poids minimum**

635 kg pour toutes les voitures antérieures au 1/1/2002 et 660 kg pour celles qui sont postérieures à cette date (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).

La marque et le type du moteur doivent être ceux d'un moteur ayant été utilisé dans un Championnat International FIA de Formule 3000.

▪ **Lest maximum autorisé**

10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).

▪ **Lest handicap poids**

**Il pourra être composé d'au maximum 3 éléments qui devront être obligatoirement solides et métalliques. Ils seront fixés par l'intermédiaire de vis à la coque de la voiture. Celles-ci devront comporter les perçages nécessaires à l'apposition de scellés par les Commissaires Techniques. Dans le respect de ce qui précède, la position de ce(s) lest(s) est libre.**

- **Formule 3**

▪ *Epreuves Internationales et Nationales*

Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique (article 275) de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture.

**NOTA** : les voitures de type "1994" avec fond plat ont en outre la possibilité d'utiliser une bride de 26 mm dans le cadre du règlement dit "1994 restrictif".

Dans ce cas, tout élément de carrosserie devra être supprimé dans la zone définie comme suit :

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

▪ *Epreuves Régionales*

Règlement technique conforme aux Articles 275 des Annexes "J" 1988 à 1994 (fond plat et bride de 24 mm) et 1995 (fond étagé et bride de 24 mm).

⊙ **Formule Renault Turbo**

Règlement 1988.

⊙ **Formule Renault Atmo**

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

⊙ **Formule Campus**

Dans le cadre de l'opération "Lycées dans la Course", les monoplaces Formule Renault Campus de construction "Fior" sont admises en classe D/E2 sous réserve de la complète conformité de la voiture avec sa définition technique originale.

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

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

⊙ **Groupe CM**

Rappel : la cylindrée des Groupes CM est limitée à 1000 cm<sup>3</sup>.

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

▪ **Canalisations**

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

▪ **Direction**

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

⊙ **Groupes N, A, FN, FA** : la bride est obligatoire.

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

**Silhouettes** (admises seulement en Championnat et Coupe de France 1<sup>ère</sup> division) conformément au Règlement Technique Silhouette en vigueur et à ce qui suit :

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

⊙ **Groupes FC**

**Les Super VW Cup 2 litres, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC 4 du Groupe FC.**

**Les Renault Clio Trophy, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la Groupe FC 5 du Groupe FC.**

La répartition des voitures dans les groupes et classes est la suivante :

Groupe	Classe	Cylindrées	Inter, Nationales, Championnat et Coupe de France D1	Régionales	Slaloms
		Autres Groupes (H, S...)	OUI	NON	NON
Loisir	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON	NON	OUI
"	L2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	NON	NON	OUI
FC	FC1	jusqu'à 1300 cm3	OUI	OUI	OUI + FS1
"	FC2	au-dessus de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI + FS2
"	FC3	au-dessus de 2000 cm3	OUI	OUI	NON
F2000	F2000-1	jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI
"	F2000-2	au-dessus de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
N/FN	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI
"	N/FN2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	N/FN3	au-dessus de 2000 cm3	OUI (+ SP*)	OUI	OUI
A/FA	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI
"	A/FA2	au-dessus de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	A/FA3	au-dessus de 2000 cm3	OUI (+ ST + SILH + WRC *)	OUI	OUI
GT	GT 1	jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
"	GT2	au-dessus de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
CM/CN/C3	Classe 1	jusqu'à 1000 cm3	OUI	OUI	OUI
	Classe 2	au-dessus de 1000 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI
	Classe 3	au-dessus de 2000 cm3	OUI	NON	NON
D/E	D/E1	jusqu'à 1300 cm3	NON	OUI	OUI
"	D/E2	au-dessus de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI + DE1 + FCampus	OUI limité à 1605cm3 + Campus	OUI limité à 1605cm3
	DE/E3	FF+FR+F3B	OUI	OUI	OUI
	D/E4	F3A	OUI *	NON	NON
	D/E5	Formule 3000	OUI *	NON	NON

\* Championnat de France et Coupe de France Division 1 uniquement

## 4.2. CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

### 4.2.1. Carburant

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

### 4.2.2. Pneumatiques

- **Formule 3000** : les pneumatiques sont libres.
- **Formule 3** : pneus libres dans le respect de l'article 275 – 12.3 de l'Annexe J, à savoir :
  - la largeur des roues complètes est limitée à 11,5 pouces,
  - le diamètre imposé pour les roues arrière est de 13 pouces.
- **Formule Renault Turbo** : règlement 1988 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13", largeurs AV 7" AR 9").
- **Formule Renault Atmo** : règlement 1994 à 2004 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13"- largeurs AV : 8", AR : 10").

- **Groupe Loisir**  
Pneumatiques aux normes E ou DOT, référencés au catalogue commercial grand public d'un manufacturier.

#### 4.2.3. Transpondeurs

En cas de chronométrage automatisé, chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur d'un type agréé par la FFSA.

#### 4.2.4. Lest

Lorsque la voiture comporte un lest pour être au poids réglementaire, ce lest doit être déclaré par le concurrent et être plombé lors des vérifications techniques.

#### 4.2.5. Handicap-poids (concerne uniquement les épreuves du Championnat de France de la Montagne)

- **Application**  
Pour les voitures de chacun des groupes tels que définis à l'article 4 (4.1 + tableau groupes et classes) de la réglementation générale des courses de côte, à savoir : FC/F2000 confondus, N/FN, A/FA, GT, CM/C3/CN, et D/E.
- **Attribution**  
Le pilote classé à la 1<sup>ère</sup> place de chacun de ces groupes (Championnat de France de la Montagne) dans deux épreuves consécutives auxquelles il a participé, verra dès l'épreuve suivante du Championnat de France de la Montagne à laquelle il participe, le poids minimum réglementaire de sa voiture augmenté de 30 kg.
- **Réduction**  
La majoration de poids décrite ci-dessus sera annulée pour revenir au minimum réglementaire dès que le pilote ne figurera pas à la 1<sup>ère</sup> place du classement général définitif d'une épreuve du Championnat de France de la Montagne à laquelle il aura participé.

**NB** : Un pilote est considéré comme ayant participé à une épreuve dès lors qu'il figure sur la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course, et qu'il aura franchi la ligne de départ. Pour tout pilote exclu d'une épreuve, le handicap poids éventuel ne sera pas supprimé.

#### 4.2.6. Caméra et appareils 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.

#### 4.3. NUMEROS DE COURSE

Voir prescriptions générales.

##### Pour les courses de côte

- Les numéros 14 à 99 seront attribués aux pilotes engagés sur des voitures des groupes CN, C3, D/E.
- Les numéros à partir de 100 seront attribués aux pilotes engagés sur des voitures des groupes FC/F2000/ST, N/FN/SP, A/FA, GT.

##### Attribution des numéros à l'année en Championnat de France de la Montagne

- Les 10 premiers pilotes classés au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente : n°1, n°2, ... n°10.
- La première femme classée au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente : n°11.
- Le vainqueur scratch de la course de la Finale de la Coupe de France de la Montagne : n°12.

Ces numéros seront attribués pour toute la saison, quelque soit le groupe dans lequel le pilote sera engagé.

Un numéro restant "vacant" ne pourra pas être réaffecté.

#### 4.4. DISPOSITIFS DE SECURITE

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

Les Commissaires Sportifs pourront refuser le départ à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité, de même qu'à tous les conducteurs qui se présenteront avec un équipement ne

respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ce cas, les frais de participation ne seront pas remboursés.

#### 4.5. **EQUIPEMENT DU PILOTE**

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

Lorsque les vêtements ininflammables ne sont que recommandés, le port du short, tee-shirt, bermuda et maillot de corps est interdit.

## ARTICLE 5. PUBLICITES

Voir prescriptions générales.

### Publicités OBLIGATOIRES

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

### Publicités OPTIONNELLES

- Pour les voitures "fermées", 2 bandeaux de 25 x10 cm apposés de chaque côté du haut du pare-brise.
- Pour les autres voitures, les deux bandeaux de 25 x 10 cm devront être apposés sur la partie du capot avant la plus rapprochée du conducteur, et perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1. **PARCOURS**

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

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

### 6.2. **ROUTE DE COURSE**

- 6.2.1. Tout pilote dans l'obligation d'immobiliser sa voiture sur un point quelconque du circuit devra aussitôt la ranger de façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour les autres pilotes. Les commissaires en poste pourront participer à cette opération uniquement sous la protection des drapeaux, mais leur intervention, sous peine de mise hors course, ne pourra avoir pour effet la remise en marche du moteur.
- 6.2.2. Tout pilote momentanément arrêté sur le circuit pour une cause quelconque doit, pour repartir, utiliser son démarreur et ne quitter son emplacement que sur ordre des commissaires.
- 6.2.3. Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes. Le retour au parc concurrent de ces voitures ne pourra se faire qu'à la fin de la manche ou de la montée en cours, sauf avis contraire du Directeur de Course.
- 6.2.4. Les voitures pouvant constituer un danger pour les autres pilotes devront être dégagées le plus rapidement possible de la zone critique par les commissaires. Ceux-ci ne pourront en aucun cas être rendus responsables des dégâts éventuellement causés à ces voitures lors de leur évacuation.

### 6.3. **PRE-GRILLE**

#### *Présentation au départ*

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

#### *File de départ*

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

### 6.4. **SIGNALISATION**

Voir prescriptions générales.

### 6.5. **PARC CONCURENENTS**

#### *Toutes épreuves :*

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

L'organisateur donnera toutes précisions dans le règlement particulier.

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

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

### 6.6. **PARC FERME FINAL**

#### *A l'arrivée :*

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

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

### 6.7. **TABLEAUX D'AFFICHAGE**

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

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

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

### 6.8. **PERMANENCE**

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

## **ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE**

### **Avant le départ**

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

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

Il pourra être admis le passage de voitures ouvrees officielles n°00 et 0 avant le départ des montées d'essais et de course. Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course. Les pilotes de ces voitures devront être en possession d'une licence en cours de validité. Les voitures 00 et 0 devront être en configuration course, les voitures et les pilotes devront être équipés suivant les règles définies au tableau "équipements de sécurité courses de côte". Ces voitures seront déclarées à l'assurance de l'épreuve.

### **7.1. ESSAIS**

Aucun essai ne sera toléré en dehors des **jours et heures** fixées au règlement particulier, mais tous les conducteurs seront tenus de prendre part à au moins une séance d'essais officiels, et d'effectuer un parcours de bout en bout, au cours des essais, chronométrés ou non, prévus par le règlement particulier. Le conducteur doit, pour les essais, utiliser la voiture avec laquelle il participera à la course. Les Commissaires Sportifs pourront, si les circonstances l'exigent, apporter des nouvelles modifications à l'horaire prévu. Dans ce cas, les concurrents en seront informés dans le délai le plus bref possible.

### **7.2. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

Briefing des pilotes obligatoire pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne et la Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division. Il est conseillé pour toutes les autres épreuves y compris les slaloms. L'heure et le lieu devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve et dans l'horaire récapitulatif.

Tous les pilotes admis à participer aux essais et/ou à la course sont tenus d'assister à la conférence aux pilotes. Toute absence sera sanctionnée.

### **7.3. COURSE**

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

#### **Ordre des départs**

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

#### **Procédures de départ**

Soit la procédure classique soit la procédure aux feux tricolores indiquée ci-dessous :

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

#### **Les indications fournies par cet ensemble sont les suivantes :**

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

#### **La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons :**

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

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

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

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

#### **Après l'arrivée**

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

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

#### **7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES**

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ, par déplacement de leur voiture, sauf si le règlement particulier précise un emplacement réservé à cet usage. Pour toutes les épreuves internationales et nationales, l'utilisation de couvertures chauffantes est interdite entre le (ou les) parc(s) concurrents officiels et la ligne de départ.

La chauffe des pneumatiques est interdite dans les épreuves régionales, **ainsi qu'à la Finale de la Coupe de France de la Montagne.**

### **ARTICLE 8. PENALITES**

Pénalités appliquées par la Direction de Course :

#### **Conférence aux pilotes :**

Absence au briefing : ..... 110 euros.

En cas de récidive : ..... **220 euros.**

#### **En cas de chicane en Courses de Côte :**

Non respect : ..... 10 secondes.

Récidive dans la même manche/montée : ..... Hors course pour la manche/montée.

### **ARTICLE 9. CLASSEMENTS**

Les classements suivants seront établis :

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

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

#### Pour toutes les épreuves de course de côte

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

#### Pour les slaloms

Le mode de classement sera précisé dans le règlement particulier.

Dans le cas où un concurrent n'aurait pu terminer ou effectuer une de ses montées/manches sur ennui mécanique ou sortie de route, ou pour toute autre raison valable dûment constatée par un Commissaire

Technique et acceptée par décision des Commissaires Sportifs, ce concurrent pourra effectuer la ou les montées suivantes comme prévu, si sa voiture offre toutes les garanties de sécurité.

#### Records

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

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

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

#### Ex æquo

Les organisateurs devront appliquer les règles suivantes :

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

Dans les cas B, C, D et E, si un ex æquo subsistait, le classement serait effectué au meilleur temps des essais.

## ARTICLE 10. PRIX

### **10.1. TROPHEES**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

### **10.2. PRIX**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

### **10.3. COUPES**

Voir règlement particulier de l'épreuve.

### **10.4. DISTRIBUTION DES PRIX**

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

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

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

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

## CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES

	CHAMPIONNAT DE FRANCE	COUPE DE FRANCE 1ère DIVISION	NATIONALES	INTERNATIONALES
<b>Longueur</b>	Minimum 2 km	Minimum 2 km	Pas de limitation	Pas de limitation
<b>Pente</b>	2% minimum	2% minimum	2% minimum	2% minimum
<b>Droits d'engagement maximum</b>	<b>210 €</b>	<b>170 €</b>	<b>160 €</b>	Libre (Championnat d'Europe : <b>260 €</b> )
<b>Prix minimum</b>	18 000 €	Libre	Libre	Libre

## CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE REGIONALES

<b>Longueur</b>	1,5 km maximum (avec tolérance de 10%)
<b>Pente</b>	2% minimum
<b>Droits d'engagement maximum</b>	<b>130 €</b> (avec publicité)
<b>Prix</b>	Libre

## CARACTERISTIQUES DES SLALOMS

<b>Longueur du Parcours</b>	2000 mètres maximum
<b>Largeur de la piste</b>	minimum 5 mètres
<b>Revêtement</b>	stabilisé
<b>Fractionnement du parcours</b>	1 chicane de 10 mètres de large maximum ou un virage tous les 80 mètres maximum
<b>Droits d'engagement maximum</b>	90 € (avec publicité)
<b>Prix</b>	Libre

# ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ - SLALOMS

GROUPES	LOISIR		RÉGIONAL					
	N FN	A FA	E	C3 CN	CM	FS FC F2000		
Cage de sécurité						RP		
Ceinture 3 points minimum	X							
Harnais 4 points minimum homologué FIA Norme 8854 / 88	X					X		
Harnais 5 points minimum homologué FIA Norme 8853 / 88				X				
Sièges homologués FIA (Voir identification des sièges)						REC		
Pare brise en verre feuilleté	X	X			RP	X		
Film anti-déflagrant 100 microns maxi (si vitres en verre trempé)						REC		
Extincteur 2kg (poudre ou liste n°5)*						en FC & FS		
Extincteur 1 kg						X		
Extincteur voiture fermée								
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°6* ou n°16						REC		
Extincteur voiture ouverte								
AFFF/ habitacle/ moteur (simultané) liste n°6* ou n°16								
Coupe circuit						REC		
Vêtements et gants inflammables (Normes FIA broderie uniquement. Voir identification des combinaisons)		REC		X		X		
Cagoule + sous vêtements								
Fixations supplémentaires, 2 par capot		REC			RP			
Casque homologué (Voir identification des casques)	X		X					
Anneau de remorquage AV-AR						X		
Double circuit de freinage								
2 rétroviseurs extérieurs	X		X					
Triangle de sécurité								
Mousse d'arcueil								
Type de réservoir								
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 dessus, il convient de se reporter au texte du règlement qui fait foi.



# CAHIER DES CHARGES COURSES DE COTE ET SLALOMS

## TRES IMPORTANT :

CE DOCUMENT CONSTITUE A LA FOIS UN CAHIER DES CHARGES OPPOSABLE A TOUT ORGANISATEUR D'UNE COURSE DE COTE, REGIONALE, NATIONALE OU INTERNATIONALE, QU'ELLE COMPTE OU NON POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE OU LA COUPE DE FRANCE, ET UN GUIDE QUI LUI PERMETTRA D'ORGANISER SON EPREUVE DANS LE RESPECT DES REGLEMENTS QUI S'IMPOSENT A LUI. CECI SOUS RESERVE DE LA REGLEMENTATION SPECIALE DES EPREUVES COMPTANT POUR UN CHAMPIONNAT FIA OU FFSA.

Lorsque, dans le document qui suit, plusieurs possibilités sont offertes à l'organisateur, celui-ci devra préciser dans le règlement particulier de son épreuve, celle qu'il a choisie.

## I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

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

## II. CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

### I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

#### ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

##### 1.2. HORAIRES

Les organisateurs devront respecter les horaires mentionnés sur le règlement de l'épreuve.

##### **Championnat de France de la Montagne**

Les organisateurs devront obligatoirement établir un horaire sur deux journées :

- Une journée d'essais,
- Une journée de course :
  - Série A (pilotes qualifiés) : minimum deux montées entre 14h30 et 17h00.
  - Toutes les montées de la Série A doivent être terminées à 17h30.
  - Podium Championnat à 17h30.

##### **Coupe de France de la Montagne**

Les organisateurs pourront établir l'horaire sur 1 ou 2 journées pour les épreuves nationales et régionales.

##### **Epreuves hors Championnat et hors Coupe**

Horaires et programme libres.

##### **Briefing des pilotes**

Ce briefing est obligatoire pour les épreuves internationales et nationales, conseillé en régional. L'heure et le lieu devront également figurer dans l'horaire récapitulatif.

## **Informations**

Toutes épreuves :

L'adresse et le numéro de téléphone du centre de secours le plus proche devront figurer au règlement particulier.

### **1.3. VERIFICATIONS**

Si des vérifications sont organisées le vendredi ou la veille du début d'une épreuve, elles doivent être facultatives (sauf épreuves du Championnat d'Europe de la Montagne et celles ne se déroulant pas un dimanche).

Si des convocations individuelles doivent être adressées aux concurrents, les organisateurs le préciseront également dans le règlement particulier. Les convocations sont obligatoires pour les épreuves du Championnat et de la Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division.

### **1.4. MESURES GENERALES**

#### **Règlements**

Les règlements soumis au permis d'organisation fédéral doivent notamment comporter :

- 1 plan de situation.
- 1 plan détaillé du parcours avec indication de la ligne départ et la ligne d'arrivée.
- Emplacements des postes de commissaires.
- Dispositifs sécurité, radio.
- Emplacements des parcs.
- La date limite des engagements.
- Le montant des droits d'engagements.
- L'indication d'une publicité obligatoire et/ou optionnelle.
- Le détail des prix ainsi que le montant total des prix.
- La liste complète des officiels accompagnée de leur accord écrit.
- L'emplacement des différents parcs fermés (départ et arrivée).
- Le nombre de montée (s) ou manche(s).
- Les modalités de retour au départ pour les Courses de Côte.
- L'emplacement des permanences et leur numéro de téléphone.
- L'emplacement des tableaux d'affichage.

Le permis d'organisation délivré, l'organisateur doit envoyer un exemplaire du règlement à chacun des officiels de l'épreuve. Il doit également adresser à ces officiels un exemplaire de chaque additif dès son approbation par la FFSA.

Le règlement définitif ne doit pas être diffusé avant le retour du pré-règlement visé par la FFSA.

Obligation de mentionner dans le bulletin d'engagement destiné aux concurrents la formule suivante : *"Nous soussignés, déclarons avoir pris connaissance du règlement particulier de l'épreuve ainsi que de la réglementation générale des prescriptions générales des Courses de Côte telles qu'elles ont été établies par la FFSA"*.

#### **Championnat de France de la Montagne, Coupe de France de la Montagne, Coupe de France des Slaloms :**

Sur tous documents, quels qu'ils soient, relatifs à une épreuve comptant pour le Championnat de France de la Montagne, pour la Coupe de France de la Montagne, ou pour la Coupe de France des Slaloms, doivent figurer les mots "Championnat de France de la Montagne", ou "Coupe de France de la Montagne", ou "Coupe de France des Slaloms", ainsi que les logos spécifiques, et être imprimés ou écrits en caractères de la même taille, de la même épaisseur de trait et de même graphisme.

#### **Epreuves régionales**

Le terme REGIONAL doit obligatoirement figurer sur tous les documents relatifs à l'épreuve.

#### **Liste des engagés**

Elle devra être adressée à la FFSA :

- pour les épreuves internationales ou nationales : le mercredi soir précédant l'épreuve,
- pour les épreuves régionales : le jeudi soir précédant l'épreuve,
- pour les épreuves qui ne se déroulent pas un dimanche : 2 jours francs avant la date de l'épreuve.

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

Les listes suivantes seront publiées :

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

#### **Toutes épreuves**

L'organisateur devra fournir un exemplaire des prescriptions générales ainsi qu'un exemplaire du règlement standard :

- à tous les concurrents étrangers, au moment de leur engagement ou avant celui-ci en diffusant le règlement particulier de l'épreuve, ou sur la demande qui leur en sera faite ;
- aux concurrents français, déjà engagés ou non, lorsqu'ils en font la demande.

#### **Badges**

Les organisateurs doivent fournir les badges comportant le nom et la fonction à tous les officiels. Cette règle s'applique également aux médecins de l'épreuve.

Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de l'épreuve automobile qui sera appliquée. Pendant toute la durée de la manifestation, les organisateurs de Courses de Côte ou de Slaloms, ne sont autorisés à faire participer en course ou en démonstration, que des véhicules terrestres qui sont autorisés par les règlements de la FFSA (y compris le karting) dans l'épreuve concernée (internationale – nationale – régionale).

### **1.5. RECLAMATIONS**

Lorsque des concurrents ont engagé une voiture du groupe GT de série dans une épreuve nationale de doublure d'une épreuve internationale du Championnat, ils pourront éventuellement porter réclamation contre un concurrent de l'épreuve internationale et réciproquement.

La réclamation sera tranchée par le Collège de l'épreuve à laquelle participe le concurrent contre lequel elle a été portée.

## **ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES**

### **3.1. ENGAGEMENTS**

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

Le règlement doit prévoir une date impérative de clôture des engagements, le cachet de la poste en fera foi. Cette date limite d'envoi des engagements est fixée comme suit :

- épreuves du Championnat de France : au plus tard le **lundi de la semaine précédant la semaine de la course de côte** ;
- épreuves internationales ou nationales : au plus tard le lundi soir précédant ou 5 jours avant la course de côte ;
- épreuves régionales : au plus tard le mardi soir précédant ou 4 jours avant la course de côte.

#### **Droits d'engagement**

Les droits d'engagement doivent être joints à la demande d'engagement et parvenir à l'organisateur dans les délais tels que définis au présent article 5.

- **Championnat d'Europe de la Montagne**

Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **520 €** et réduits à **260 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **260 €**.

- **Championnat de France de la Montagne**

Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **420 €** et réduits à **210 € (dont 5 € pour les vérifications techniques FFSA)** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **210 €**.

- **Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division**  
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **340 €** pour toutes les épreuves et réduits à **170 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.  
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **170 €**.
- **Epreuves nationales ou internationales hors CFM**  
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **320 €** pour toutes les épreuves et réduits à **160 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.  
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **160 €**.
- **Courses de Côte régionales**  
Les droits d'engagement maximum sont fixés à **260 €** et réduits à **130 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.  
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **130 €**.
- **Courses de côte VHC**  
Les droits d'engagement maximum sont fixés à **340 euros** maximum et réduits à **170 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.  
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **170 €** maximum.
- **Slaloms**  
Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **180 €** maximum et réduits à **90 €** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.  
Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **90 €** maximum.

## ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### Toutes épreuves

L'organisateur précisera dans le règlement particulier de l'épreuve le nombre maximum de voitures admises au départ. Ce nombre maximum d'engagés devra avoir reçu l'accord de la FFSA.

Il doit également préciser très exactement les groupes et classes de cylindrée des voitures admises au départ.

### 4.4. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

#### Toutes épreuves :

Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de sécurité de l'épreuve automobile qui sera appliquée.

**Réglementation médicale :** voir prescriptions générales.

Toutes les glissières doivent :

- soit comporter deux rails superposés,
- soit s'il y a un seul rail aux normes de l'équipement, la partie inférieure restant libre doit être comblée par un dispositif comme par exemples des madriers épais doublés de bottes de pailles empêchant l'encastrement des voitures sous le rail. Il en est de même pour les glissières "bois" installées dans certains sites protégés.

## ARTICLE 5. PUBLICITE

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le nom de la publicité, obligatoire et/ou optionnelle.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1. PARCOURS

- **Championnat de France de la Montagne et Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division**
  - Longueur minimum du parcours : 2 km (au cas où la longueur du parcours serait inférieure à 2 km, une dérogation pourra être accordée, après étude du dossier, par la FFSA).
  - Largeur minimum du revêtement : 4 mètres.

- Pente moyenne : minimum 2 %
- Revêtement enrobé de bitume obligatoire.

## ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

### 7.3. COURSE

#### Procédure de départ

- *Toutes épreuves*  
Les organisateurs devront afficher, dès le début de la manifestation, l'ordre et les horaires de départ de chaque groupe.
- *Pour les épreuves du Championnat*  
L'ordre des départs sera le suivant :
  - en premier les voitures "fermées" (série B composée des groupes FC/F2000 - N/FN/SP - A/FA/ST - GT de Série)
  - ensuite les voitures "ouvertes" (série A composée des groupes C3/CN/CM – D/E).  
Cet ordre restera inchangé pour toute la course.
 Dans chacune des séries A et B, au sein de chacun des groupes, les concurrents partiront dans l'ordre décroissant des temps réalisés aux essais.
- *Pour les épreuves internationales, ayant une épreuve nationale et/ou VH de doublure :*
  - les organisateurs devront faire partir celle-ci avant l'épreuve Internationale.

Les organisateurs devront également préciser dans le règlement particulier quelle sera la procédure de départ :

- soit la procédure classique,
- soit la procédure aux feux tricolores (voir réglementation générale des Courses de Côte).
- La procédure de départ aux feux est obligatoire pour les épreuves du Championnat de France et de la Coupe de France de la Montagne, 1<sup>ère</sup> division.

#### Nombre de montées/manches

- Toutes courses de côte : 3 montées / manches maximum.
- Tous slaloms : 2 manches minimum.

Les concurrents ont obligation d'effectuer toutes les montées/manches de courses prévues, sauf cas de force majeure dûment constatée et acceptée par le Collège des Commissaires Sportifs, sous peine de sanction décidée par ce dernier.

### 7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

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

#### Courses de côtes internationales et nationales

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

### 7.5. CHRONOMETRAGE

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

#### Epreuves comptant pour le Championnat

Chronométrage électronique obligatoire. Le chronométrage électronique doit être assuré pour la course comme pour les essais. En cas de défection accidentelle, les concurrents en seront avisés par un panneau "chronométrage manuel", situé à proximité de la ligne de départ.

Au cas où il serait décidé d'un chronométrage automatique (type circuit) avec transpondeurs, l'installation de cet équipement sur les voitures des concurrents sera obligatoire. Cette installation se fera sous la responsabilité du service de chronométrage et des commissaires techniques. Les concurrents pourront acheter ce matériel auprès de la FFSA et l'installer à demeure sur leur voiture, ou le louer pour une épreuve auprès de l'organisateur.

## ARTICLE 9. CLASSEMENTS

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

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

### **Epreuves de la Coupe de France de la Montagne**

Les organisateurs des épreuves de la Coupe de France de la Montagne devront établir et diffuser des classements généraux, groupe et classe. Les concurrents licenciés à l'étranger figureront dans ces classements, mais leurs points ne seront pas comptabilisés pour la Coupe.

### **Epreuves du Championnat de France de la Montagne**

#### *a) A l'issue des essais*

Les organisateurs des épreuves du Championnat de France de la Montagne établiront à l'issue des essais chronométrés, en vue des ordres de départ des séries A et B du Championnat de France, les classements suivants :

- un classement général pour les voitures ouvertes de série A (groupes C3/CN/**CM** et D/E),
- un classement général pour les voitures fermées de série B (groupes FC/F2000, N/FN/SP, A/FA/ST, GT),
- un classement pour chacun des groupes, au sein des séries A ou B, tels que définis à l'article 4.1. du règlement standard,
- un classement général pour les éventuels autres groupes.

#### *b) A l'issue de la Course*

Pour le Championnat de France de la Montagne, les organisateurs établiront à l'issue de la course un classement général, et un classement par groupe et par classe tels que définis à l'article 4 du règlement standard, les "Série A" et "Série B" étant confondues. Les concurrents licenciés à l'étranger figureront dans ces classements, mais leurs points ne seront pas comptabilisés pour le Championnat.

## ARTICLE 10. PRIX

### **10.2. PRIX**

#### **Toutes épreuves**

Libre.

#### **Championnat de France de la Montagne**

Le montant total des prix distribuables ne pourra être inférieur à 18 000 euros pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne.

Il est recommandé aux organisateurs d'épreuves comptant pour le Championnat de France d'organiser la remise des coupes sous forme de PODIUM en public à l'issue de l'épreuve. Les organisateurs qui opteraient pour une remise des prix classique, devront néanmoins prévoir une cérémonie podium en public réduite aux vainqueurs scratch et groupes.

Le prix de la classe doit être au moins égal au montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités), le prix au premier de chaque groupe sera au moins égal au double du montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités).

Cependant, dans les classes de moins de 5 partants et dans les groupes de moins de 5 partants, les prix en espèces seront réduits de moitié.

#### **Coupe de France de la Montagne**

Epreuves régionales : libre.

Epreuves nationales et internationales : libre.

## II. CHAMPIONNAT & COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

### Dispositions communes.

#### ARTICLE 1

Le Championnat et la Coupe de France de la Montagne seront exclusivement réservés aux pilotes détenteurs d'une licence délivrée par la FFSA en cours de validité.

Cette Coupe et ce Championnat seront ouverts aux voitures des groupes FC/F2000, N/FN/SP, A/FA/ST, GT de série, C3/CN/CM, et D/E.

Les voitures du groupe C3 ne marqueront pas de points au Championnat de France de la Montagne.

Les classes seront réparties comme défini à l'article 4 du règlement standard des courses de côte.

#### ARTICLE 2

Dans les épreuves internationales et nationales comptant pour le Championnat de France de la Montagne ou pour la Coupe de France

- Les groupes et classes, N, FN, **SP - A,F A, ST, SILHOUETTE et CM ,C3, CN** seront confondus.
- Les groupes FC et F2000, seront confondus, mais les classes seront distinctes.
- Les Super Production seront confondues avec la classe N/**FN 3**.
- Les Supertourisme seront confondues avec la classe A/FA-3.
- Les **Silhouette et WRC** seront confondus avec la classe A/FA 3.
- Les Campus seront confondues avec la **classe D/E 2**.
- **Les F3B, FF, FR seront confondues avec la classe D/E 3**.

Dans les épreuves internationales, un classement hors Championnat aux normes FIA sera extrait du classement.

Les voitures des groupes D et E feront l'objet d'un classement unique, confondu aussi bien dans les groupes que dans les classes.

Dans les épreuves du Championnat de France de la Montagne, dans les groupes ne comportant pas au moins 3 partants, il n'y aura pas d'attribution de points au groupe. Seuls les points du scratch et de la classe seront attribués.

#### ARTICLE 3

A l'issue du Championnat, si 50 % des épreuves n'ont pas été organisés, la FFSA pourra ne pas attribuer le titre de Champion de France et les Trophées qui en découlent.

Pour pouvoir prétendre au classement du Championnat de France de la Montagne, il faudra avoir marqué des points dans au moins 50% des épreuves organisées.

#### ARTICLE 4

##### **Championnat de France de la Montagne**

Une période de 12/15 jours minimum séparera 2 épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne.

##### **Championnat de France de la Montagne et Coupe de France de la Montagne**

Quelle que soit la distance, aucune épreuve de la Coupe de France de la Montagne 1<sup>ère</sup> division ne pourra être organisée à la même date qu'une épreuve du Championnat de France de la Montagne, qui aura priorité.

##### **Finale de Coupe de France de la Montagne**

Le tracé choisi pour l'organisation de la Finale de la Coupe de France ne pourra être utilisé qu'à cette seule fin dans la même année.

# REGLEMENT PARTICULIER COURSES DE COTE

*Le présent règlement particulier complète le règlement standard des Courses de Côtes et Slaloms.*

L'ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE .....  
 Organise le ..... avec le concours de .....  
 Sous le patronage de .....  
 Une épreuve automobile (1) ..... dénommée : .....  
 Cette épreuve compte pour : .....  
 Le présent règlement a été approuvé par le Comité Régional sous le numéro ..... en date du .....  
 et enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation numéro ..... en date du .....

(1) : C/Côte internationale, nationale ou régionale.

## ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

### 1.1P. OFFICIELS :

#### **Epreuves Internationales et nationales**

Président du Collège des Commissaires Sportifs  
 Commissaires Sportifs (au nombre de 2 ou 4)

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Directeur de Course  
 Directeurs de Course Adjoints

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Commissaire Technique responsable  
 Commissaires Techniques adjoints

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Médecin responsable  
 Chargé de la mise en place des moyens  
 Chargés des relations avec les concurrents (CS)

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 (M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Chargé de presse  
 Chargé des Commissaires de route  
 Chronométrateurs

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Observateur

M..... Licence n° \_\_\_\_\_

*Nota : il ne pourra être porté sur le règlement particulier que des noms d'officiels titulaires de leurs licences pour l'année en cours et ayant confirmé par écrit leur participation.*

#### **Epreuves régionales**

Président du Collège des Commissaires Sportifs  
 Commissaires Sportifs (au nombre de 2 ou 4)

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

Directeur de Course  
 Directeur de Course Adjoint  
 Commissaires Techniques (C au minimum)  
 Chargé de la mise en place des moyens  
 Chargés des relations avec les concurrents (CS)  
 Chargé des Commissaires de route  
 Chronométrateurs

M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_  
 M..... Licence n° \_\_\_\_\_

### 1.2P. HORAIRES

Clôture des engagements le ..... à ..... heures  
Publication de la liste des engagés le .....  
Vérifications administratives le ..... à ..... heures  
Vérifications techniques le ..... de ..... à ..... heures  
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part aux essais à ..... heures  
Essais non chronométrés le ..... de ..... à ..... heures  
et le ..... de ..... à ..... heures  
Essais chronométrés le ..... de ..... à ..... heures  
Briefing des pilotes le ..... de ..... à ..... heures  
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course à ..... heures

Epreuve du Championnat de France de la Montagne : Affichage des ordres de départ à la course (Série "A" - Série "B") :

#### ▪ Course

- 1<sup>ère</sup> montée le ..... à partir de .....
- 2<sup>ème</sup> montée le ..... à partir de .....
- 3<sup>ème</sup> montée le ..... à partir de .....

Podium "Championnat" : le ..... à ..... heures.

Les horaires des essais et de la course sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiés par la Direction de Course. Les concurrents en seront informés par affichage.

Affichage des résultats provisoires : après l'arrivée du dernier concurrent **en parc fermé**.

PODIUM le ..... à ..... heures,

Remise des prix le ..... à ..... heures,

Les concurrents pourront retirer les chèques correspondants à leur prix ainsi que le Palmarès :

le ..... de ..... à ..... heures, lieu  
.....

Réunions du Collège des Commissaires Sportifs :

Réunion 1 : le ..... à ..... heures.

**Les réunions suivantes seront fixées par le Président du Collège.**

### 1.3P. VERIFICATIONS

Vérifications administratives le ..... de ..... à ..... heures, lieu .....

Vérifications techniques le ..... de ..... à ..... heures, lieu .....

Vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :

Adresse .....

Taux horaire maximum de la main-d'œuvre : (45 € TTC maxi).

Les concurrents devront présenter leur permis de conduire ainsi que leur licence et sont tenus de présenter la fiche d'homologation de leur voiture et le passeport technique (pour les concurrents français).

Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture de contrôle soit le ..... à ..... heures.

A l'issue des vérifications techniques, la liste exacte des partants aux essais sera obligatoirement affichée après avoir été entérinée par le Collège des Commissaires Sportifs dont la réunion est prévue le ..... à ..... heures.

Pesage des voitures libre ou obligatoire (*préciser le lieu, la date et les horaires* .....  
.....)

### 1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Cet article est destiné à recueillir toutes les modifications ou adjonctions apportées par l'organisateur au règlement particulier type. La numérotation des articles devra être scrupuleusement respectée.

## ARTICLE 2P. ASSURANCES

Voir règlement standard des courses de côte et slaloms.

## ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :  
..... jusqu'au ..... à ..... heures.

Les frais de participation sont fixés à ..... €, réduits à ..... €  
€, pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation.

Si quatre jours avant le début du meeting le nombre d'engagements enregistrés est inférieur à ....., les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient immédiatement prévenus de cette décision.

## ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.1P. VOITURES ADMISES

Le nombre des voitures admises est fixé à .....

Les groupes et classes admis sont précisés dans l'article 4 du règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

### 4.2P. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

### 4.3P. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

### 4.4P. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Voir tableau publié dans France Auto spécial règlement.

## ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

Publicité obligatoire (non rachetable) .....

Publicité obligatoire (non rachetable) .....

Publicité optionnelle .....

## ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1P. PARCOURS

La Course de Côte de ..... a le parcours suivant .....

La course se déroulera en ..... montées.

Procédure de départ : chaque voiture partira dans l'ordre de passage prévu à l'article 7 du règlement standard.

Départ .....

Arrivée .....

Pente moyenne .....

Longueur du parcours .....

Modalités de retour au départ .....

Parc de départ (*lieu*) .....

Parc d'arrivée (*lieu*) .....

### 6.2P. ROUTE DE COURSE

Préciser les modalités d'accès au départ.

### 6.3P. FILE DE DEPART

File de départ : lieu .....

Rappel : les conducteurs devront se ranger en file de départ dans la zone prévue à cet effet avant le départ, au plus tard 10 minutes avant leur heure de départ. Le concurrent dont le conducteur ne se sera pas présenté dans ce délai, pourra être exclu de l'épreuve.

### 6.4P. SIGNALISATION

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

**6.5P. PARC CONCURRENT**

Les parcs concurrents seront situés à ..... (préciser la répartition pour chacun des groupes).

Les parcs concurrents seront accessibles à partir de ..... heures, le .....  
Les remorques devront être garées à .....

**6.6P. PARC FERME FINAL**

Le parc fermé final obligatoire (sous peine de mise hors course d'office) pour tous les concurrents classés est situé (*lieu exact*).....

**6.7P. TABLEAUX D’AFFICHAGE OFFICIELS**

Les tableaux d’affichage seront placés :

- pendant les vérifications au parc des vérifications : .....
- pendant les essais et la course au parc départ .....
- pendant le délai de réclamation après l’arrivée, au parc fermé d’arrivée .....

Tous les documents portés à la connaissance des concurrents sur le tableau d’affichage leurs seront opposables. Les pilotes assumeront seuls les conséquences d’une éventuelle ignorance de leur part des dispositions ou des changements d’horaires qui pourraient se décider dans l’heure qui précède leur départ.

**6.8P. PERMANENCE**

Pendant la manifestation, une (ou des) permanences (s) se tiendra (ont) :

Lieu ..... de ..... à ..... heures.

Téléphone permanence n° .....

Centre de secours le plus proche :

Lieu : ..... Téléphone n° .....

**ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE****7.1P. ESSAIS****Epreuves Championnat de France**

Le classement établi sur le meilleur temps des essais chronométrés servira à l'établissement des séries A et B.

**7.2P. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

La conférence aux pilotes (briefing) aura lieu à (*lieu*) ..... le.....  
de ..... à..... heures.

La présence de tous les pilotes et des commissaires chefs de poste y est obligatoire.

**7.3P. COURSE**

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

Préciser la procédure de départ : (classique ou aux feux tricolores).

**7.4P. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES**

Echauffement des pneumatiques par déplacement du véhicule (*préciser si autorisé ou non – et si oui, indiquer le lieu*).

L'utilisation de couvertures chauffantes, ou tout dispositif analogue n'est autorisée que dans les parcs concurrents officiels et est interdite entre les parcs concurrents officiels et la ligne de départ.

Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit dans les épreuves régionales.

**ARTICLE 8P. PENALITES**

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

**ARTICLE 9P. CLASSEMENTS****Courses de Côte comptant pour le Championnat de France ou la Coupe de France**

Le classement s'effectuera sur la meilleure montée de course.

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

## ARTICLE 10P. PRIX

### 10.1P. TROPHEES

Modalités .....

### 10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :

Classements ..... prix ..... etc.

### 10.3P. COUPES

Des coupes seront distribuées de la façon suivante :

Classements ..... 1 coupe, etc.

*NB : Préciser si les prix sont cumulables ou non.*

### 10.4P. PODIUM

La remise des coupes aura lieu au Podium situé .....

A ..... heures ou en cas de mauvais temps : lieu / heure .....

### 10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

En cas de remise des prix classique :

Remise des prix le ..... à ..... heures, lieu .....

### 10.6P. REMISE DES CHEQUES ET PALMARES :

Les concurrents pourront retirer les chèques correspondants à leur prix ainsi que le Palmarès le ..... de ..... à ..... heures, lieu .....

# CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Le Championnat de France de la Montagne 2006 se déroulera sur les 13 épreuves suivantes :

08/09 avril	Bagnols Sabran	ASA Rhône Cèze
22/23 avril	Col St Pierre St Jean du Gard	ASA d'Alès
29/30 avril	Abreschviller	ASAC de la Moselle
13/14 mai	La Pommeraye	ASACO Maine Bretagne
03/04 juin	Beaujolais	ASA du Beaujolais
10/11 juin	Mont Ventoux	ASAC Vauclusien
24/25 juin	La Broque	ASAC d'Alsace et du Rhin
08/09 juillet	Vuillafans Echevannes	ASA Séquanie
22/23 juillet	Dunières	ASA du Val d'Allier
12/13 août	Mont Dore	ASA du Mont Dore
26/27 août	Chamrousse	ASA Dauphinoise
1/3 septembre	Turckheim 3 Epis	ASAC d'Alsace et du Rhin
16/17 septembre	Limonest	ASA du Rhône

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

## ATTRIBUTION DES POINTS AU CHAMPIONNAT

POINTS AU CLASSEMENT GENERAL SCRATCH		POINTS AU GROUPE	
Place	Points	Place	Points
1er	15 points	1er	20 points
2ème	14 points	2ème	16 points
3ème	13 points	3ème	14 points
4ème	12 points	4ème	12 points
5ème	11 points	5ème	10 points
6ème	10 points	6ème	8 points
7ème	9 points	7ème	6 points
8ème	8 points	8ème	4 points
9ème	7 points	9ème	3 points
10ème	6 points	10ème	2 points
11 <sup>ème</sup>	5 points	<b>POINTS A LA CLASSE</b>	
12 <sup>ème</sup>	4 points	<b>Place</b>	<b>Points</b>
13 <sup>ème</sup>	3 points	1er	3 points
14 <sup>ème</sup>	2 points	2ème	2 points
15 <sup>ème</sup>	1 point	3ème	1 point

**NB** : Les voitures du groupe C3 ne marqueront pas de points au Championnat de France.

Seront décernés les titres suivants :

- Un titre de Champion de France,
- Un titre de Championne de France,
- Un Trophée Championnat de France Groupe N/FN/SP,
- Un Trophée Championnat de France Groupe A/FA/ST/**SILH**,
- Un Trophée Championnat de France Groupe GT,
- Un Trophée Championnat de France Gr. CN,
- Un Trophée Championnat de France Gr. D/E,
- Un Trophée Championnat de France Gr. FC/F2000,
- Un Trophée pour le meilleur Jeune (- de 25 ans).

**NB** : Il ne sera pas décerné de Trophée dans le groupe du Champion de France.

Le classement final du Championnat de France de la Montagne sera établi en application de l'article III paragraphe A Généralités des Prescriptions Générales.

Les concurrents inscrits à l'année au CFM auront obligation de participer à toutes les épreuves du Championnat. Si pour une raison quelconque non reconnue par la Commission des Courses de Côte, un pilote ne participe pas à une épreuve, le meilleur résultat pris en compte lui sera retiré sans possibilité de le compenser, et ceci pour chaque forfait.

### **LISTE DES PILOTES PRIORITAIRES "MONTAGNE"**

Cette liste sera établie annuellement par la Commission des Courses de Côte, les cas particuliers seront soumis au Comité Directeur.

Elle comportera les pilotes ayant été :

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

### **CHAMPIONNAT DE FRANCE FEMININ DE LA MONTAGNE**

Sera déclarée Championne de France de la Montagne la conductrice ayant totalisé le plus grand nombre de points dans le Championnat de France et classée dans les 30 premiers du Championnat de France de la Montagne.

### **TROPHÉE DU JEUNE ESPOIR DE LA MONTAGNE**

Sera déclaré vainqueur du Trophée Jeune espoir de la Montagne le (ou la) pilote âgé(e) de moins de 25 ans au 31 décembre de l'année en cours et ayant totalisé le plus grand nombre de points dans le Championnat de France.

# COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

## ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne.

Toutes les courses de côte inscrites au calendrier FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le **21 août 2005** et le **20 août 2006** compteront pour la Coupe de France de la Montagne 2006.

Après cette date, les courses de côte compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les courses de côte seront organisées conformément à la réglementation générale des courses de côte de la FFSA.

La Coupe de France de la Montagne sera divisée en deux catégories : 1<sup>ère</sup> division et 2<sup>ème</sup> division. Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- 1<sup>ère</sup> division coefficient 2
- 2<sup>ème</sup> division coefficient 1,5 pour les épreuves nationales  
coefficient 1 pour les épreuves régionales

Les épreuves du Championnat d'Europe et du Challenge International des Courses de Côte FIA ne compteront pas pour la Coupe de France.

Les courses de côtes de 1<sup>ère</sup> division Coefficient 2,5 sont les suivantes :

16-17 avril	Chanaz	Asac de Savoie
03-04 juin	Gassin	Asa Saint Raphaël

Les courses de côtes de 1<sup>ère</sup> division Coefficient 2 sont les suivantes :

15-16 avril	Teurses Hébecrevon	Asa du Bocage
13-14 mai	Tarbes Osmets	Asa Armagnac Bigorre
15-16 juillet	Cacharat	Asa Haute Vallée de la Loire

## ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences 2006.

## ARTICLE 3. CONDITIONS D'ADMISSION DES VOITURES

Groupes admis dans le cadre de la Coupe de France de la Montagne :

- FC et F2000 confondus,
- N et FN confondus,
- A et FA confondus,
- GT de série,
- C3-CN-CM confondus,
- D, E, FR, FF, F3 confondus,
- F 3000 (Coupe de France 1<sup>ère</sup> Div. uniquement),
- ST et **SILHOUETTE** confondues avec le groupe **A/FA3** (Coupe de France 1<sup>ère</sup> division uniquement),
- SP confondues avec le groupe **N/FN3** (Coupe de France 1<sup>ère</sup> division uniquement),
- Formules Campus confondues avec le groupe **D/E2** (Coupe de France 1<sup>ère</sup> division uniquement).

**Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit pour la Finale de la Montagne.**

## ARTICLE 4. CLASSEMENT

Le nombre de points attribués dans chaque Course de côte sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après au classement de l'épreuve.

Classement	Groupe	Classe
1 <sup>er</sup>	8 points	12 points
2 <sup>ème</sup>	6 points	8 points
3 <sup>ème</sup>	4 points	6 points
4 <sup>ème</sup>	2 points	4 points
5 <sup>ème</sup>	1 point	2 points

Dans les groupes comprenant moins de 5 partants, seuls les points de classe seront attribués.

Dans les classes comprenant moins de 4 partants, les points seront divisés par 2.

Les pilotes figurant sur la liste des pilotes prioritaires "Montagne" établie par la FFSA au 31 décembre 2005 marqueront des points et ne seront pas qualifiés pour la Finale de l'année en cours.

Les 3 premiers du Championnat de France de la Montagne 2006 ne seront pas qualifiés pour la Finale.

Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course de Côte à la FFSA au plus tard dans les 48 h suivant l'épreuve.

La FFSA établira pour chacun des 19 Comités Régionaux, un classement pour lequel seront retenus les 8 meilleurs résultats obtenus par chaque pilote. Ces résultats pourront être obtenus dans le Comité Régional, ou hors Comité Régional. Les éventuels ex aequo seront départagés par le meilleur résultat dans un classement général puis le 2<sup>ème</sup> meilleur résultat dans un classement général s'ils sont encore ex aequo, etc.

**Dans le cas d'un changement d'attribution des points dans la réglementation 2007, les points obtenus en fin de saison 2006 dans les courses de côte comptant pour la Coupe de France 2007 seront corrigés selon la réglementation 2007.**

## ARTICLE 5. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Dans un classement établi au **20 août 2006**, les pilotes autorisés et classés dans chaque Comité Régional seront qualifiés pour participer à la finale selon le tableau ci-dessous.

Nord Picardie .....	9
Champagne Ardenne .....	7
Lorraine Alsace .....	11
Bourgogne Franche Comté.....	16
Rhône Alpes.....	16
Provence Alpes Côte d'Azur.....	16
Languedoc Roussillon.....	11
Midi Pyrénées .....	13
Aquitaine .....	7
Poitou Charente .....	5
Bretagne Pays de Loire .....	7
Normandie.....	16
Ile de France .....	7
Centre .....	7
Auvergne.....	13
Limousin.....	5
Réunion.....	5
Corse.....	5
Nouvelle Calédonie.....	5

Ce barème est établi en fonction du nombre de classés dans chaque Comité Régional de l'année précédente.

Moins de 50 classés .....	5 qualifiés
De 51 à 100 classés .....	7 qualifiés
De 101 à 150 classés .....	9 qualifiés
De 151 à 200 classés .....	11 qualifiés
De 201 à 250 classés .....	13 qualifiés
<b>Plus de 250 classés .....</b>	<b>16 qualifiés</b>

Le Comité Régional organisateur de la Finale bénéficiera du nombre de qualifiés équivalent au Comité ayant le plus de qualifiés.

Le premier jeune (moins de 25 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2006) figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifié d'office (en plus du quota). Le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait du premier jeune de son Comité.

La première féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifiée d'office (en plus du quota). La deuxième féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléante et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine de son Comité.

Le premier de chaque ASA d'Outre Mer (exceptées les ASA de la Réunion) dans le classement de son Comité Régional de rattachement sera retenu pour la Finale en supplément des autres qualifiés.

Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année, les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.

**Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 100 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.**

En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1<sup>er</sup> suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite dans l'ordre du classement de son Comité et ce dans la limite des 20 premiers classés de chaque Comité.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.

Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.

En cas d'impossibilité de participer à la Finale, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

## ARTICLE 6. FINALE

La Finale de la Montagne est **organisée par l'Asa du Bocage avec le soutien du Comité Régional Normandie sur le site de la Course de Côte d'Hébecrevon les 23 et 24 septembre 2006.**

Arrêt des classements le **20 août 2006.**

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des Courses de côte, sauf en ce qui concerne les points suivants spécifiques à la Finale :

- **nombre de montées : 3 obligatoires,**
- **classement effectué sur la meilleure montée course.**

La Finale se déroulera sur 2 jours, vérifications et essais le samedi, course le dimanche. Des vérifications facultatives (administratives et techniques) pourront se dérouler le vendredi après midi.

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les doubles montes ne seront pas admises à la Finale, mais deux pilotes qualifiés sur la même voiture pourront participer sur deux voitures différentes.

Les points marqués lors des courses de côte qualificatives servent uniquement pour la qualification à la Finale.

Il sera établi un classement scratch, un classement par groupe, un classement par classe.

Le vainqueur de chaque groupe, comme défini à l'article 3, sera proclamé "Vainqueur de la Coupe de France de la Montagne, Groupe .....".

# REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE VHC

Une épreuve historique reprend l'ensemble de la réglementation sportive de la discipline moderne correspondante, tant en réglementation générale qu'en règlement particulier (**seule la réglementation technique diffère**).

Il ne peut y avoir une épreuve VHC en doublure d'une course de côte régionale.

## REGLEMENT

Tout organisateur doit, aux différences spécifiques VHC près, utiliser pour le règlement particulier de son épreuve FFSA le règlement particulier type de la discipline moderne considérée, tel qu'existant dans France Auto - Réglementation de l'année.

## DROITS D'ENGAGEMENT

**Pour toutes les épreuves**, les frais de participation sont plafonnés à **170 €**.

## REGLEMENTATION TECHNIQUE

La réglementation technique est contenue dans l'annexe K du code sportif de la FIA et présentée dans le livret technique de France Auto.

L'annexe "K" complète (voitures éligibles, préparation, sécurité, publicité) particulière aux Véhicules Historiques de Compétition est disponible sur simple demande à la FFSA et sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org).

### **Informations complémentaires**

Pneumatiques réglementation générale courses de côte annexe K, et pneumatiques rallies de l'annexe K autorisés.

Roues de secours : peut être ôtée avec respect du poids minimum.

Bruit : il est obligatoire de respecter les limitations réglementaires imposées.

La fiche d'identité FIA ou PTH est obligatoire pour prendre part à une compétition. En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, toute voiture devant être strictement conforme à sa fiche. Une non conformité lors des contrôles d'une épreuve entraînera le rejet de la voiture, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe. La FFSA reste propriétaire de cette fiche.

Les fiches d'identité ou PTH doivent être signées par les concurrents.

Tout changement de propriétaire doit être indiqué.

Pour les licenciés FFSA, le passeport technique fédéral est obligatoire pour toute voiture.

### **Voitures admises suivant les définitions de l'annexe K**

• Période A	avant 1905
• Période B	1905 à 1918
• Période C	1919 à 1930
• Période D	1931 à 1946
• Période E	1947 à 1961 (1960 pour monoplaces et biplaces de course)
• Période F	1962 à 1965 (départ en 1961 pour monoplaces et biplaces de course et fin en 1966 pour la F2)
• Période G 1	1966 à 1969 <b>Tourismes et Grand Tourismes</b>
• Période G 2	<b>1970 à 1971 Tourismes et Grand Tourismes</b>
• Période H 1	1972 à 1975 <b>Tourismes et Grand Tourismes</b>
• Période H 2	<b>1976 (Tourismes et Grand Tourismes)</b>
• Période I R	1977 à 1982 pour monoplaces et biplaces de course
• Période I	<b>1977 à 1981 Tourisme et Grand Tourisme</b>

## CONDITION D'ADMISSION DES VOITURES

Sont admises toutes les voitures homologuées FIA/FFSA dans les périodes, catégories et classes ci-dessous définies :

### PERIODES

C, D, E, F, G1, G2, H1, H2, I, et I R.

Les voitures admises sont réparties et regroupées comme suit :

### CATEGORIE 1 (1919 – 1969)

*Catégorie 1 (T, GT, biplace ouverte)*

A1	jusqu'à	850 cm <sup>3</sup>
A2	jusqu'à	1150 cm <sup>3</sup>
A3	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
A4	jusqu'à	1600 cm <sup>3</sup>
A5	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
A6	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

*Catégorie 1 (TC et GTS) :*

A7	jusqu'à	850 cm <sup>3</sup>
A8	jusqu'à	1150 cm <sup>3</sup>
A9	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
A10	jusqu'à	1600 cm <sup>3</sup>
A11	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
A12	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

*Catégorie 1 (course biplace, GTP E et F, tourisme spéciale Groupe 5)*

A13	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
A14	jusqu'à	1600 cm <sup>3</sup>
A15	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
A16	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

### CATEGORIE 2 (1970-1975)

*Catégorie 2 (T, TC, GT, GTS)*

B1	jusqu'à	850 cm <sup>3</sup>
B2	jusqu'à	1150 cm <sup>3</sup>
B3	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
B4	jusqu'à	1600 cm <sup>3</sup>
B5	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
B6	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

*Catégorie 2 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)*

B7	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
B8	jusqu'à	1600 cm <sup>3</sup>
B9	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

### CATEGORIE 3 (1976 – 1981)

*Catégorie 3 (T, TC, GT, GTS)*

C1	jusqu'à	1300 cm <sup>3</sup>
C2	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
C3	au dessus	2000 cm <sup>3</sup>

*Catégorie 3 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)*

C4	jusqu'à	2000 cm <sup>3</sup>
----	---------	----------------------

### CATEGORIE 4 : Monoplaces (1919 – 1976)

D1	monoplaces 1919 – 1951	pas de limite de cylindrée
D2	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 1600 cm <sup>3</sup>
D3	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 2000 cm <sup>3</sup>
D4	formules junior	moteur avant
D5	formules junior	moteur arrière



## ARTICLE 6P. ASSURANCES

Voir règlement standard Courses de Côte.

## ARTICLE 7P. PARCOURS

Voir règlement de l'épreuve (internationale) (nationale).

## ARTICLE 8P. INSCRIPTIONS

Voir règlement de l'épreuve (internationale) (nationale) ou le règlement standard Courses de Côte, sauf les frais de participation qui sont fixés à ..... réduits à ..... avec publicité de l'organisateur.

Date de clôture des engagements : le ..... à minuit (date du cachet de la poste faisant foi).

Si à cette date le nombre des engagés est inférieur à ....., les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient alors immédiatement prévenus de cette décision.

Joindre obligatoirement au bulletin d'inscription une photocopie de la 1<sup>ère</sup> et de la 8<sup>ème</sup> page de la fiche d'identité ou de la 10<sup>ème</sup> page du PTH.

## ARTICLE 9P. CONTROLE ADMINISTRATIF

Les concurrents devront présenter aux vérifications la fiche d'identité ou le PTH de la voiture dûment visée par la FFSA, ainsi que le passeport technique ou, pour les concurrents étrangers, la fiche d'identité ou le PTH accompagnée du visa de l'ASN et du certificat médical.

## ARTICLE 10P. VERIFICATIONS

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) (nationale) ou le règlement standard Courses de Côte.

## ARTICLE 11P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

### 11.1P. DISPOSITIONS GENERALES

Conforme au règlement standard Courses de Côte.

### 11.2P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

#### 11.2.1P. Ordre de départ

Pour les essais et la course, les concurrents de l'épreuve VHC partiront devant les concurrents de l'épreuve (internationale) (nationale).

#### 11.2.2P. Essais

Tous les concurrents sont tenus d'effectuer au moins une montée d'essais de bout en bout.

#### 11.2.3P. Carburants – Pneumatiques – Equipements

Conforme au règlement standard Courses de Côte et annexe K en ce qui concerne les pneumatiques.

#### 11.2.4P. Numéros de course

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) ou règlement standard Courses de Côte.

#### 11.2.5P. Echauffement des Pneumatiques

Conforme au règlement standard Courses de Côte.

#### 11.2.6P. Conférence aux pilotes (briefing)

Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) (nationale) ou règlement standard Courses de Côte.

### 11.2.7P. Pénalités

Conforme au règlement standard courses de côte.

### 11.2.8P. Classements

#### Pour les essais chronométrés

Le classement des essais s'effectuera sur la base du meilleur temps des essais.

Afin de faciliter le déroulement de l'épreuve, le départ des montées de course se fera dans l'ordre du classement des essais; le concurrent le plus lent partant en premier.

#### Pour la course

L'épreuve se disputera en ..... manches et le classement sera établi en fonction du meilleur temps réalisé sur une manche.

Pour prétendre à être classés, les concurrents devront avoir effectué au moins deux montées de course.

Les classements seront établis de la façon suivante :

- Un classement scratch,
- Un classement du Challenge Historique de la Montagne de la FIA (éventuellement),
- Un classement - pour chacune des catégories 1, 2, 3 et 4
- .....

## ARTICLE 13P. PRIX

Tous les participants classés seront récompensés.

## ARTICLE 14P. DISTRIBUTION DES PRIX

Elle aura lieu le ..... à .....

# COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE VHC

## ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne VHC.

Toutes les courses de côte nationales inscrites au calendrier de la FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et le 1<sup>er</sup> octobre 2006.

Après cette date? les courses de côte compteront pour la Coupe de France VHC de l'année suivante.

Les Courses de côte seront organisées conformément à la réglementation générale des courses de côte de la FFSA et les voitures admises devront se conformer à la réglementation de l'Annexe K du Code Sportif International.

La Coupe de France VHC sera divisée en deux catégories :

- 1<sup>ère</sup> division
- 2<sup>ème</sup> division

Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- 1<sup>ère</sup> division coefficient 2
- 2<sup>ème</sup> division coefficient 1,5

Les épreuves du Championnat d'Europe et du Challenge International des Courses de Côte FIA ne compteront pas pour la Coupe de France.

Les courses de côte de 1<sup>ère</sup> division sont les suivantes :

07-09 avril	Bagnols Sabran	Asa Rhône Cèze
29-30 avril	Abreschviller	Asac de la Moselle
03-04 juin	Beaujolais Villages	Asa Beaujolais
03-04 juin	Gassin	Asa Saint Raphaël
09-11 juin	Mont Ventoux	Asac Vauclusien
24-25 juin	La Broque	Asac d'Alsace et du Rhin
01-02 juillet	Saint Hyppolite Montecheroux	Asa Franche Comté
08-09 juillet	Vuillafans Echevannes	Asa Séquanie
22-23 juillet	Dunières	Asa du Val d'Allier
25-27 août	Chamrousse	Asa Dauphinoise
01-03 septembre	Turkheim 3 Epis	Asac d'Alsace & du Rhin
16-17 septembre	Limonest Mont Verdun	Asa du Rhône

Toutes les autres courses de côte nationales ayant fait acte de candidature à la Coupe de France sont en 2<sup>ème</sup> division.

## ARTICLE 2. LICENCES - VOITURES

Les voitures doivent obligatoirement être homologuées FIA/FFSA.

Les pilotes doivent au minimum posséder une licence nationale en cours de validité valable pour l'épreuve considérée.

Les licenciés détenteurs d'une licence d'un pays étranger ne pourront être qualifiés pour la finale qu'à partir du moment où ils participeront à la Coupe de France avant le 1<sup>er</sup> août de l'année en cours.

De plus? ils devront être détenteurs du passeport technique français.

### ARTICLE 3. CLASSEMENT

Le nombre de points attribués dans chaque course de côte sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après au classement de l'épreuve :

Classement	catégorie	classe
1 <sup>er</sup>	10	12
2 <sup>ème</sup>	8	10
3 <sup>ème</sup>	6	8
4 <sup>ème</sup>	5	6
5 <sup>ème</sup>	4	5
6 <sup>ème</sup>	3	4
7 <sup>ème</sup>	2	3
8 <sup>ème</sup>	1	2

Dans les catégories comprenant moins de 3 partants, seuls les points de classe seront attribués.  
Dans les classes comprenant moins de 3 partants, les points seront divisés par 2.  
Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course au plus tard dans les 48 heures suivant l'épreuve.  
La FFSA établira pour chacun des 19 Comités Régionaux, un classement pour lequel seront retenus pour 2006 tous les résultats obtenus par chaque pilote.

### ARTICLE 4. QUALIFICATION POUR LA FINALE

**Pour l'année 2006 seulement, tous les classés de chaque Comité Régional, sous réserve qu'ils totalisent un minimum de 6 résultats, seront qualifiés.**

Chaque Comité Régional fournira une demande d'engagement aux pilotes qualifiés. Celle-ci devra lui être directement retournée avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 100 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.

En cas d'impossibilité de participer à la Finale, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

### ARTICLE 5. FINALE

Le lieu et la date de la Finale seront communiqués au cours de l'année.

Arrêt des classements le 30 septembre 2006.

La Finale de la Coupe de France de la Montagne VHC sera une épreuve exclusivement réservée aux véhicules historiques de compétition.

Toutefois, il pourra être envisagé d'adjoindre la participation d'une épreuve de doublure réservée aux véhicules historiques construits avant le 31 décembre 1981. Cette épreuve ne comportera pas de classement et tous les concurrents devront être titulaires d'une licence FFSA appropriée.

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des Courses de côte, sauf en ce qui concerne les points suivants spécifiques à la Finale :

- nombre de montées : 3 obligatoires,
- classement effectué sur la meilleure montée course.

La Finale se déroulera sur 2 jours, vérifications et essais le samedi, course le dimanche. Des vérifications facultatives (administratives et techniques) pourront se dérouler le vendredi après midi.

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les points marqués lors des Courses de Côte qualificatives seront pris en compte pour l'établissement du classement final de la Coupe de France VHC.

Il sera établi un classement scratch, un classement par catégorie, un classement par classe.

Il y aura 4 classements séparés :

- Un classement pour la catégorie 1,
- Un classement pour la catégorie 2,
- Un classement pour la catégorie 3,
- Un classement pour la catégorie 4.

Le vainqueur de chaque catégorie, comme définie à l'article 3, sera proclamé "Vainqueur de la Coupe de France de la Montagne VHC, catégorie ....." lors de la remise des prix de la Finale.

# REGLEMENT PARTICULIER SLALOMS

Les articles non mentionnés sont conformes au règlement standard des courses de côte et slaloms.

Il est vivement recommandé de se référer à la Charte des Slaloms, disponible dans les Comités Régionaux.

L'ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE .....

Organise le ..... avec le concours de .....

Sous le patronage de .....

Un slalom dénommé : .....

Cette épreuve compte pour : .....

Le présent règlement a été approuvé par le Comité Régional ..... sous le numéro ..... en date du ....., et enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation numéro ..... en date du .....

## ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

### 1.1P. OFFICIELS

- Président du Collège des Commissaires Sportifs : M..... Licence n° .....
- Commissaires Sportifs : M..... Licence n° .....
- M..... Licence n° .....
- Directeur de Course : M..... Licence n° .....
- Directeur de Course Adjoint : M..... Licence n° .....
- Commissaires Techniques (C au minimum) : M..... Licence n° .....
- Chargés des relations avec les concurrents (CS) : M..... Licence n° .....
- Chronomètres (C au minimum) : M..... Licence n° .....
- M..... Licence n° .....

*Nota : il ne pourra être porté sur le règlement particulier que des noms d'officiels titulaires de leurs licences pour l'année en cours et ayant confirmé par écrit leur participation.*

### 1.2P. HORAIRES

Clôture des engagements : le ..... à ..... heures

Publication de la liste des engagés : le .....

Vérifications administratives : le ..... de ..... à ..... heures

Lieu .....

Vérifications techniques : le ..... de ..... à ..... heures

Lieu .....

Réunion du Collège des Commissaires Sportifs : le ..... à ..... heures

Lieu : .....

Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part aux essais : à ..... heures

Essais non chronométrés : le ..... de ..... à ..... heures

et le ..... de ..... à ..... heures

Essais chronométrés : le ..... de ..... à ..... heures

Briefing des pilotes (facultatif) : le ..... de ..... à ..... heures

Lieu .....

Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course : à ..... heures

Course :

▪ - 1<sup>ère</sup> manche le ..... de ..... à ..... heures

▪ - 2<sup>ème</sup> manche le ..... de ..... à ..... heures

▪ - 3<sup>ème</sup> manche le ..... de ..... à ..... heures, etc.

Les horaires des essais et de la course sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiés par la Direction de Course. Les concurrents en seront informés par affichage.

Affichage des résultats provisoires : le ..... à ..... heures,

Lieu .....

Parc fermé final (obligatoire à l'issue de l'épreuve sous peine de mise hors course d'office) :

Lieu .....

Podium (facultatif) : le ..... à ..... heures, lieu .....

Remise des prix : le ..... à ..... heures, lieu .....

### 1.3P. VERIFICATIONS

Voir Article 1.2p.

Les vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :

Adresse .....

Taux horaire de la main d'œuvre : ..... € (45 € TTC maxi).

Les concurrents seront tenus de présenter la fiche d'homologation de leur voiture et le passeport technique (pour les concurrents français).

Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture de contrôle soit à ..... heures.

Pesage des voitures (facultatif) : lieu : .....

### 1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

Cet article est destiné à recueillir toutes les modifications ou adjonctions apportées par l'organisateur au règlement particulier type. La numérotation des articles devra être scrupuleusement respectée.

## ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :

.....

La liste des engagements sera close dès que le nombre maximum de participants fixé à l'article 4.1p aura été atteint, et au plus tard le ..... à ..... heures.

Les concurrents du groupe Loisir titulaires d'un Titre de Participation peuvent s'inscrire le jour de l'épreuve dans la limite des places disponibles attribuées à ces concurrents jusqu'à la fin des vérifications administratives.

Les frais de participation sont fixés à ..... €, réduits à ..... € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.

Les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation.

Les concurrents s'engageant avant le ..... avec frais de participation obligatoirement joints, bénéficieront d'une réduction de ..... € (facultatif).

Si quatre jours avant le début du meeting le nombre d'engagements enregistré est inférieur à ....., les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient immédiatement prévenus de cette décision.

## ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

### 4.1P. VOITURES ADMISES

Le nombre des voitures admises est fixé à ..... dont ..... peuvent être réservées au Groupe Loisir.

Les groupes et classes admis sont précisés dans l'article 4 du règlement standard des Courses de Côte et Slaloms (Voir tableau épreuves).

Une même voiture pourra être conduite successivement par 2 pilotes.

## ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

- Publicité obligatoire (non rachetable).....
- Publicité optionnelle .....

## ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1P. **PARCOURS**

Le Slalom de .....  
a le parcours suivant (voir plan) .....  
Le plan du parcours doit être obligatoirement inclus dans ce présent règlement.  
La course se déroulera en ..... manches.  
Procédure de départ : chaque voiture partira dans l'ordre de passage prévu à l'article 7 du règlement standard.  
Départ .....  
Arrivée .....  
Longueur du parcours (de 800 à 2000 mètres) ..... mètres.

### 6.5P. **PARC CONCURRENTS**

Les parcs concurrents seront situés à ..... (préciser la répartition pour chacun des groupes).  
Les parcs concurrents seront accessibles à partir de ..... heures, le .....  
Les remorques devront être garées à .....

### 6.6P. **PARC FERME FINAL**

Voir Article 1.2p.

### 6.7P. **TABLEAUX D'AFFICHAGE**

Les tableaux d'affichage seront placés :

- pendant les essais et la course au parc départ .....
- pendant les vérifications au parc des vérifications .....
- pendant le délai de réclamation après l'arrivée, au parc fermé d'arrivée .....

Tous les documents portés à la connaissance des concurrents sur le tableau d'affichage leurs seront opposables. Les pilotes assumeront seuls les conséquences d'une éventuelle ignorance de leur part des dispositions ou des changements d'horaires qui pourraient se décider dans l'heure qui précède leur départ.

### 6.8P. **PERMANENCE**

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

Lieu ..... de ..... à ..... heures.  
Téléphone permanence n° .....  
Centre de secours le plus proche .....  
Lieu ..... Téléphone n° .....

## ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

### 7.2P. **CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)**

Voir Article 1.2p.

### 7.3P. **COURSE**

### 7.4P. **ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES**

TOUT MOYEN DE CHAUFFE DES PNEUMATIQUES EST INTERDIT, SOUS PEINE D'EXCLUSION DE L'EPREUVE.

## ARTICLE 8P. PENALITES

- Quille de parcours renversée ou déplacée = 1 à 3 secondes (facultatif).
- Quille d'arrivée renversée ou déplacée = 3 à 5 secondes (facultatif).
- Porte manquée ou erreur de parcours = manche non prise en compte pour ce pilote.

## ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

Préciser le mode de calcul du classement (meilleur temps ou addition).

Les classements provisoires seront affichés à ..... heures, lieu .....  
et seront établis de la façon suivante :

- 1 classement général,
- 1 classement général féminin,
- 1 classement pour chacun des groupes comme défini à l'article 4.1 du règlement standard,
- 1 classement pour chacune des classes énumérées à l'article 4.1 du règlement standard.

Les classements, sous réserve d'éventuelles réclamations, deviendront définitifs 30 minutes après l'heure d'affichage des classements provisoires.

Une attribution de points aura lieu conformément au règlement de la Coupe de France des Slaloms.

## ARTICLE 10P. PRIX

### 10.1P. TROPHEES

Modalités  
.....

### 10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :

Classements ..... prix ..... etc.

### 10.3P. COUPES

Il sera attribué ..... coupes de la façon suivante :

Classements ..... 1 coupe, etc.

**NB :** Préciser si les prix sont cumulables ou non.

Préciser l'attribution des prix destinés au groupe Loisir.

### 10.4P. PODIUM (FACULTATIF)

Voir Article 1.2p.

### 10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

Voir Article 1.2p.

# COUPE DE FRANCE DES SLALOMS

## ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France des Slaloms.

Tous les slaloms inscrits à la Coupe de France et se déroulant du **21 août 2005 au 20 août 2006** inclus compteront pour la Coupe de France des Slaloms 2006. Après cette date, les slaloms compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les slaloms seront organisés conformément aux règlements FFSA.

## ARTICLE 2. LICENCES

Voir Guide de la Licence 2006.

Les titulaires d'un titre de participation valable pour une seule épreuve ne pourront prétendre marquer des points dans le cadre de la Coupe de France des Slaloms. Toutefois, leur place dans le classement du slalom interviendra dans l'attribution des points de leurs groupes et classes respectifs.

## ARTICLE 3. VEHICULES

Groupes admis dans le cadre de la Coupe de France des Slaloms :

- N et FN confondus,
- A et FA confondus,
- FC, FS et F2000 confondus,
- D, E, F3 ; Formule Ford et Formule Renault,
- C3, CM et CN,
- GT de série,
- Loisir (hors classement Coupe de France).

## ARTICLE 4. REPARTITION DES COMITES PAR REGIONS

Les licenciés, selon leurs comités régionaux d'appartenance, figureront sur le classement de la région correspondante, parmi les 6 régions figurant ci-dessous :

Région Nord : ..... Comités régionaux 1, 2, 14  
Région Est : ..... Comités régionaux 3, 4  
Région Sud Ouest : ..... Comités régionaux 9, 10, 19  
Région Sud Est : ..... Comités régionaux 5, 6, 7, 8  
Région Centre : ..... Comités régionaux 11, 15, 16, 17  
Région Ouest : ..... Comités régionaux 12, 13

## ARTICLE 5. CLASSEMENTS

Le nombre de points dans chaque épreuve sera comptabilisé en appliquant le barème ci-après aux classements de chaque slalom.

Classement	Groupe	Classe + de 2 partants	Classe 2 partants	Classe 1 partant
1 <sup>er</sup>	6	15	10	7
2 <sup>eme</sup>	5	10	5	
3 <sup>eme</sup>	4	7		
4 <sup>eme</sup>	3	5		
5 <sup>eme</sup>	2	3		
6 <sup>eme</sup>		2		
7 <sup>eme</sup>		1		

Il est interdit de regrouper des classes pour l'établissement des classements de l'épreuve.

La FFSA établira dans chacune des 6 régions un classement pour lequel seront retenus, au maximum, les 7 meilleurs résultats obtenus pour chaque pilote. Ces résultats pourront être acquis dans ou hors région. Les différents classements seront établis d'après le document spécifique mis à la disposition de chaque organisateur, et renvoyés à la FFSA 48 heures maximum après l'épreuve.

## ARTICLE 6. QUALIFICATION POUR LA FINALE

A l'issue de la dernière épreuve, un classement sera établi dans chaque région. Les pilotes classés jusqu'au 13<sup>ème</sup> inclus, la 1<sup>ère</sup> féminine et le 1<sup>er</sup> jeune classés (moins de 25 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2006), seront qualifiés d'office pour participer à la Finale.

Si la 1<sup>ère</sup> féminine et/ou le 1<sup>er</sup> jeune figurent dans les 13 premiers classés, il sera fait appel au 14<sup>ème</sup> et éventuellement au 15<sup>ème</sup> du classement de chaque région. La deuxième féminine ou le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque région sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine ou du premier jeune de sa région.

Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année (changement de zone), les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.

**Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 90 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.**

En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1<sup>er</sup> suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite, dans l'ordre du classement de sa région et ce dans la limite des 20 premiers classés de la région.

Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional

En cas d'impossibilité de participer à la Finale pour un pilote retenu, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.

## ARTICLE 7. FINALE

La Finale des Slaloms est organisée par le **Comité Régional Rhône Alpes sur le site du Slalom du Pays de l'Ain, à la date des 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2006.**

Arrêt des classements : **20 août 2006.**

L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.

Les pneumatiques sont libres.

## ARTICLE 8. CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des slaloms sauf en ce qui concerne le nombre de manches, qui sera de 4.

Les points marqués lors des slaloms qualificatifs servent uniquement pour la qualification à la Finale.

**Lors de la Finale, le classement de la Coupe sera établi par addition des trois meilleurs temps des quatre manches. Le temps non retenu sera pris en compte pour le départage des éventuels ex aequo. Si des ex aequo subsistent, ils seront départagés par le temps des essais.**

Les vainqueurs de chaque groupe, lors de la finale, seront proclamés "Vainqueurs" de la Coupe de France des Slaloms "en Groupe"...

Le titre de vainqueur de la Coupe de France ne sera pas attribué dans un groupe qui ne serait pas représenté lors de la Finale, par au moins 5 partants.

# REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES D'ACCELERATION FFSA

## PROGRAMME

Parution du règlement (date) .....	.....
Ouverture des engagements (date) .....	.....
Publication de la liste des engagés (lieu) .....	.....
Vérifications administratives et techniques de .....	h à ..... h (lieu)
Briefing à .....	..... h (lieu)
Essais libres et essais qualificatifs de .....	h à ..... h
Eliminatoires et finales de .....	h à ..... h
Affichage des résultats une 1/2 heure après le dernier run à .....	(lieu) .....
Remise des prix à .....	(lieu)..... h

## ARTICLE 1. ORGANISATION

Ce sont des compétitions d'accélération, départ arrêté, sur une distance de 201.16 mètres (1/8 de mile) ou 402.32 mètres (1/4 de mile).

### 1.1. OFFICIELS

Sont obligatoires :

- **En National / Régional** : 1 Directeur de Course
- **En National** : 1 Commissaire Technique par tranche de 20 véhicules (A ou B pour le responsable).
- **En Régional** : 1 Commissaire Technique C minimum.
- **En National** : 1 Président de Collège des Commissaires Sportifs plus 2 membres.
- **En National / Régional** : 1 Délégué aux relations avec les concurrents.
- **En National / Régional** : 1 chronométrateur minimum C.

Doivent également être nommés deux juges de fait par le Directeur de Course, lesquels pourront être choisis parmi les officiels ci-dessus.

Tous les officiels devront être licenciés FFSA.

En régional, les décisions du Directeur de Course ne sont susceptibles d'aucune réclamation ni voie de recours interne devant la FFSA.

### 1.2. HORAIRES CONSEILLES

Les horaires sont à aménager selon le nombre de concurrents.

En national il est conseillé de faire l'épreuve sur une journée et demie.

En régional jusqu'à 100 concurrents engagés, il est possible d'appliquer le planning horaire suivant :

- |                |  |
|----------------|--|
| ▪ 08h00–12h00  | Engagements – vérifications administratives et techniques    |
| ▪ 09h00–12h00  | Essais libres  |
| ▪ 13h00–15h00  | Essais chronométrés  |
| ▪ 15h 00–15h30 | Constitution et affichage des pools.                         |
| ▪ 15h 30–18h00 | Déroulement des épreuves d'accélération par pool et finales. |

En régional, dans le cas où le nombre de concurrents engagés serait supérieur à 100, il est possible de supprimer le déroulement des pools et de produire comme classement final, le classement scratch des essais chronométrés par catégories.

## ARTICLE 2. ASSURANCES

Application des prescriptions générales FFSA. Risques C et D.

## ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

### 3.1. LICENCES

Voir Guide de la licence 2006.

### 3.2. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement sont reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve jusqu'à la fin des vérifications administratives (dans la limite des places disponibles). Pour être valables, elles doivent obligatoirement être accompagnées du montant des droits d'engagement de l'épreuve.

- En régional, le montant des droits d'engagements est limité à 30 €.
- En national, le montant des droits d'engagements est limité à **100 €**.

Le signataire de l'engagement est responsable des agissements de son conducteur, de son mécanicien et de son entourage.

### 3.3. EQUIPAGES

En régional, une même voiture peut être utilisée par deux pilotes, à condition que chacun d'eux soit régulièrement engagé.

Un concurrent pourra s'engager dans deux catégories avec le même véhicule si les infrastructures de piste le permettent.

Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.

### 3.4. EQUIPEMENTS

Pendant le déroulement des épreuves d'accélération, le pilote doit se trouver seul à bord de sa voiture, sanglé et casqué.

- En régional, casque homologué aux normes NF minimum ou CEE. Des vêtements couvrant bras et jambes sont obligatoires.
- En national, voir règlement FIA art:10.

## ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

#### ▪ En national

Sont admis les véhicules répondant aux règlements techniques des épreuves d'accélération disponible, sur demande, auprès de la FFSA.

	1/4de mile (402,32 mètres)	1/8 de mile (201,16 mètres)
STREET RUN pool A	Index 12'00	Index 7'50
STREET RUN pool B	Index 13'00	Index 8'10
STREET RUN pool C	Index 14'00	Index 8'60
SUPER STREET	Index 10'90	Index 6'95
SUPER GAS	Index 9'90	Index 6'30
SUPER COMP	Index 8'90	Index 5'70

#### ▪ En régional

Sont admis tous les véhicules normalement commercialisés et en conformité avec le code de la route, répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible, sur demande, auprès de la FFSA.

	1/8 mile (201,16 mètres)
Pool A	Index 7'50
Pool B	Index 8'20
Pool C	Index 8'60
Pool D	Index 9'20
pool E	Index 9'80
pool F	Index 10'40

## ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des prescriptions générales FFSA.

## ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 6.1. PARCOURS

Le parcours est constitué d'une piste qui est une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (Voir plan de piste en annexe).

Il faut prévoir également une voie de retour permettant aux voitures de rejoindre le départ en toute sécurité (en cas d'absence de voie de retour, le retour des voitures se fera par la piste, en groupe et au pas derrière un véhicule de l'organisation).

## 6.2. **COUVERTURE MEDICALE**

En régional : un docteur en médecine et une ambulance sont nécessaires près de la ligne de départ.

En national : un docteur en médecine, une ambulance et un matériel de désincarcération sont nécessaires près de la ligne de départ.

# ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES D'ACCELERATION

Le départ se fera moteur en marche. Le signal de départ est donné par l'allumage du feu de départ (arbre de Noël).

## 7.1. **ESSAIS**

### 7.1.1. **Libres**

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

### 7.1.2. **Qualificatifs**

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

## 7.2. **POOL**

### 7.2.1. **En régional**

A l'issue des essais qualificatifs les pilotes sont répartis en pool, A B C D E F de performances similaires (maximum 16 pilotes par série), les pilotes pourront choisir leur pool.

### En national

Les pilotes seront repartis par catégorie.

### 7.2.2. Durant le déroulement de ces séries, les règles suivantes doivent être respectées :

- Le choix de la voie de passage est déterminé par les temps des essais.
- En cas de faux départ d'un des deux pilotes, son adversaire est déclaré gagnant.
- Un faux départ d'un pilote seul est éliminatoire.
- Si une manche oppose deux pilotes engagés sur la même voiture, le libre choix est laissé aux pilotes pour savoir qui des deux fera la manche, le second étant éliminé.

En régional : en cas de faux départ simultané des deux pilotes, la manche doit être recourue.

## 7.3. **CHRONOMETRAGE**

### 7.3.1. **En régional**

Au minimum, un système de chronométrage par cellule électronique ou transpondeur, associé à une imprimante, est exigé (précision au 1/1000<sup>ème</sup> de seconde).

Un système informatique permettant d'établir des classements est par ailleurs recommandé. Les spécifications à respecter en terme d'équipements de la piste sont au minimum les suivantes :

#### ▪ **Départ**

- *Feu de départ* : Un feu de couleur à commande manuelle associé automatiquement à la mise en marche du chronométrage
- *Système de décompte* : Un système avertissant les pilotes de l'imminence de l'allumage du feu de départ (compte à rebours manuel, électronique ou extinction successive de plusieurs feux de couleur)
- *Système de faux départ* : Un système électronique permettant de détecter les faux départs est recommandé. Il pourra cependant être remplacé par deux juges de départ (un par voie), chargés de signaler tout faux départ
- *Ligne de placement* : La ligne de placement du véhicule sera reculée de 30 cm par rapport à la ligne de cellule (Cf. Cahier des Charges Organisateur)

#### ▪ **Arrivée**

- Une cellule de chronométrage au niveau de la ligne d'arrivée
- Un système électronique, permettant de désigner la voiture ayant la première franchie la ligne d'arrivée, est recommandé. Il pourra cependant être remplacé par deux juges d'arrivée (un par voie), chargés de désigner à l'aide de drapeaux la voiture ayant franchi la ligne d'arrivée la première.
- Arbre de Noël conseillé

- 7.3.2. En national**  
Arbre de Noël obligatoire.

**7.4. EPREUVES D'ACCELERATION LIBRES**

En régional : des épreuves d'accélération libres, chronométrées ou non, pourront être organisées. Aucun classement autre que le résultat de la confrontation deux à deux des voitures n'est établi. Aucun matériel de chronométrage n'est nécessaire à leur déroulement. Les concurrents devront être titulaires au minimum d'un titre de participation entraînement.

**ARTICLE 8. PENALITES-RECLAMATION-APPEL**

- 8.1.** Peuvent entraîner une mise hors course immédiate de l'épreuve, définitive, sans appel et sans contrepartie :
- Tous les pilotes réalisant un temps inférieur à leur index.
  - Tout franchissement des lignes de démarcation dans la zone d'accélération.
  - Tout contact avec les séparateurs plastiques ou autre équipement de la piste.
  - Toute conduite ou comportement dangereux ou antisportif (notamment non respect des limitations de vitesse dans la voie de retour).
- 8.2. EN NATIONAL**  
Toute réclamation devra être établie en accord avec le Code Sportif international (art 171 et suivant).
- 8.2.1.** Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.
- 8.2.2.** Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée du montant de la caution (montant non restitué si la réclamation est jugée injustifiée).
- 8.2.3.** Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux articles 180 et suivants du code sportif international.
- 8.3. EN REGIONAL**  
Aucune réclamation n'est admise.

**ARTICLE 9. CLASSEMENT**

- 9.2.1.** Le classement final, pour chacune des Pools et/ou catégories, est déterminé comme suit :
- 1<sup>er</sup> Vainqueur de la finale
  - 2<sup>ème</sup> Finaliste
  - 3<sup>ème</sup> ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)
  - 4<sup>ème</sup> ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)
- 9.2.2.** En cas de force majeure ou dans l'impossibilité de faire disputer les finales, le classement scratch pourra être établi en prenant compte du temps des essais.

**ARTICLE 10. PRIX**

- 10.1. EN REGIONAL**  
Aucun prix en espèces ne pourra être distribué.
- 10.2. EN NATIONAL**  
Libre
- 10.3.** Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui n'y participeraient pas, perdront le bénéfice de leur prix.

**Article 11. RESPONSABILITE**

Par le fait de son inscription tout conducteur prenant part à une épreuve d'accélération adhère sans restriction au présent règlement.  
Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Collège des Commissaires Sportifs.

# REGLEMENT PARTICULIER DES EPREUVES D'ACCELERATION

## PROGRAMME

Parution du règlement (date) .....  
Ouverture des engagements (date) .....  
Publication de la liste des engagés (lieu) .....  
Vérifications administratives et techniques de ..... h à ..... h (lieu)  
Briefing à ..... h (lieu)  
Essais libres et essais qualificatifs de ..... h à ..... h  
Eliminatoires et finales de ..... h à ..... h  
Affichage des résultats une 1/2 heure après le dernier run à ..... (lieu) .....  
Remise des prix à ..... (lieu)..... h

## ARTICLE 1P. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile ..... organise une épreuve d'accélération internationale, nationale ou régionale dénommée ..... les 00/00/0000 en qualité d'organisateur administratif avec le concours de ..... organisateur technique.  
Comité d'organisation .....  
Président .....

Membres .....

Secrétariat de l'épreuve : '(adresse) .....  
Téléphone .....  
Fax .....  
Permanence de l'épreuve (Lieu, date, horaires) .....  
Nom : (organisateur technique) .....  
Adresse : .....

Le présent règlement a été enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation n° ..... en date du .....

### 1.1P. OFFICIELS

Directeurs de course.....  
Collège des commissaires sportif.....  
Président.....  
    Membre.....  
    Membre.....  
Commissaire technique Responsable.....  
Commissaire technique.....  
Relations concurrent.....  
Chronométrateur.....

1.2P. L'épreuve d'accélération de.....compte pour .....

## ARTICLE 2P. ASSURANCE

L'organisateur a souscrit une assurance garantissant les risques C et D.

## ARTICLE 3P. CONCURRENTS ADMIS

3.1P. Les demandes d'engagements seront reçues jusqu'au ..... à l'adresse suivante .....

3.2P. Le droit d'engagement est fixé à : .....€  
Avec la publicité facultative des organisateurs : .....

Sans la publicité facultative des organisateurs : ..... € (x 2)

- 3.3P.** Le nombre d'engagés est limité à ....., la sélection sera faite par ordre de réception, sur les dossiers complets et accompagnés du droit d'engagement.
- 3.4P.** Le nombre maximum de pilotes qualifiés dans une catégorie sera de .....
- 3.5P.** Un véhicule ne pourra être conduit que par un seul pilote.
- 3.6P.** Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.
- 3.7P.** Un concurrent ne pourra pas s'engager dans deux catégories avec le même véhicule.

## ARTICLE 4P. VEHICULES ADMIS

**En national**, sont admis les véhicules répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible sur demande auprès de la FFSA.

	1/4de mile (402,32 mètres)	1/8 de mile (201,16 mètres)
STREET RUN pool A	Index 12'00	Index 7'50
STREET RUN pool B	Index 13'00	Index 8'10
STREET RUN pool C	Index 14'00	Index 8'60
SUPER STREET	Index 10'90	Index 6'95
SUPER GAS	Index 9'90	Index 6'30
SUPER COMP	Index 8'90	Index 5'70

La préparation des véhicules devra être conforme au règlement technique de la catégorie correspondante.

**En régional**, sont admis tous les véhicules normalement commercialisés et en conformité avec le code de la route répondant au règlement technique des épreuves d'accélération disponible, sur demande auprès de la FFSA.

	1/8 mile (201,16 mètres)
Pool A	Index 7'50
Pool B	Index 8'20
Pool C	Index 8'60
Pool D	Index 9'20
pool E	Index 9'80
pool F	Index 10'40

## ARTICLE 5P. PUBLICITE

Selon la réglementation standard.

## ARTICLE 6P. SITE ET INFRASTRUCTURES

### 6.1P. MESURE ET DISPOSITIF DE SECURITE

- **En national** : selon la réglementation standard dragster: épreuve type D1, D2, etc.
- **En régional** : selon la réglementation des épreuves accélération.

### 6.2P. DESCRIPTION

La piste mesure ..... mètres de longueur pour une largeur de ..... mètres.  
La distance de course est de 402,32 mètres (1/4de mile) ou de 201.16 mètres (1/8 de mile).  
La distance de freinage et de décélération est de ..... mètres.

### 6.3P. HORAIRES

Vérifications administratives et techniques : le ..... de ..... h à ..... h  
Briefing (lieu).....le ..... à ..... h

Essais libres et qualificatifs le ..... de ..... h à ..... h  
Éliminatoires et finales le ..... de ..... h à ..... h

## ARTICLE 7P. DEROULEMENT DES EPREUVES

- 7.1P.** La formule "drag race" ou "....." s'appliquera aux catégories suivantes .....
- 7.2P.** La grille sportsman (ou pro) sera appliquée pour les éliminatoires.
- 7.3P.** Les qualifications s'effectueront sur plusieurs runs et le meilleur temps sera retenu (les organisateurs se réservent le droit de modifier le nombre de concurrents qualifiés par catégories, suivant le nombre d'inscrits et le temps disponible).
- 7.4P.** Les ex æquo seront départagés par leurs seconds temps.
- 7.5P.** Seront sélectionnés pour les finales, les concurrents ayant effectué les .....meilleurs temps suivant les catégories.
- 7.6P.** Le retour se fera par .....
- 7.7P.** L'organisateur se réserve le droit d'annuler une partie ou la totalité de l'épreuve en cas d'intempéries prolongées durant la course.
- 7.8P.** Une zone proche du départ pourra être aménagée pour la mise en route, et la chauffe des pneus. L'accès de cet emplacement sera réservé aux pilotes et aux mécaniciens.

## ARTICLE 8P. RECLAMATION / APPEL

Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.  
Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée du montant de la caution.

## ARTICLE 9P. CLASSEMENT

Il sera établi un classement par catégories ou autre.

## ARTICLE 10P. PRIX

- 10.1P.** En national : libre  
En régional : aucun prix en espèces ne pourra être distribué.
- 10.2P.** La remise des prix aura lieu le .....a.....  
Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui n'y participeraient pas, perdront le bénéfice de leur prix.

## ARTICLE 11P. RESPONSABILITE

Par le fait de son inscription, tout conducteur prenant part à une épreuve d'accélération adhère sans restriction au présent règlement.  
Tous les cas non prévus au présent règlement seront réglés par le Collège des Commissaires Sportifs:

# REGLEMENT TECHNIQUE EPREUVES D'ACCELERATION

## PRÉAMBULE

### *Pour les épreuves régionales*

Limitation à 8,2 secondes au 201,16 mètres sur les pistes provisoires.

Limitation à 7,5 secondes pour des pistes offrant toute sécurité (glissières, murs, piste dragster D2).

## ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

### 1.1. **SONT ADMIS**

Tous les véhicules normalement commercialisés, immatriculés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'un contrôle technique valide pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance), répondant à la présente réglementation technique.

Il ne sera pas délivré de passeport technique ou de fiche d'homologation mais la participation des véhicules sera soumise à l'agrément d'un Commissaire Technique.

### 1.2. **NE SONT PAS ADMIS**

Les cabriolets sans arceau de sécurité d'origine ou de compétition.

Les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV.

## ARTICLE 2. MOTEUR

### 2.1. **TYPE - POSITION**

Le modèle de moteur de la voiture d'origine devra être conservé. La cylindrée est libre.

Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et orienté comme sur la voiture d'origine.

Les pièces mécaniques complétant le bloc moteur d'origine sont libres.

Il est possible de monter un turbo, un compresseur ou tout système de suralimentation sur les voitures en étant dépourvues.

### 2.2. **CARBURANT ET COMBURANT**

Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station service sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle.

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

Le système d'injection de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) ou produits équivalents est INTERDIT.

Le refroidissement du carburant est interdit.

### 2.3. **ECHAPPEMENT**

Le ou les échappements doivent être obligatoirement équipés de silencieux limitant le niveau sonore à 105 dB+5dB à 3 800tr/min pour les moteurs atmosphériques et les moteurs suralimentés

Ils doivent déboucher à l'arrière du véhicule et ne doivent pas dépasser la projection verticale de la carrosserie ni être en retrait de plus de 10 cm par rapport à cette même projection.

La mesure du bruit se fera suivant la méthode décrite en annexe.

### 2.4. **DEMARRAGE**

Le démarrage ne peut se faire que par le pilote assis normalement à son volant, sans intervention ni aide extérieure.

### 2.5. **ECOULEMENT LIQUIDE**

L'écoulement de tout liquide est interdit.

### 2.6. **REFROIDISSEMENT**

Libre.

Interrupteur pour mise en marche forcée du ventilateur autorisé.

Le refroidissement artificiel des échangeurs par des procédés mécaniques ou manuels est interdit.

Ventilateur électrique complémentaire pour radiateur d'eau autorisé. Son installation ne devra pas entraîner de modification visible de l'extérieur des éléments de carrosserie tels que calandre, pare-chocs, etc.

Si le radiateur est déplacé dans le coffre, une cloison pare feu devra être installée entre le coffre et l'habitacle.

Les durites ne devront pas passer par l'habitacle.

### 2.7. BATTERIE

La batterie doit être solidement fixée Le  $\oplus$  doit être parfaitement isolé. Si elle n'est pas située dans son emplacement d'origine, elle doit être entièrement protégée par une boîte en matériau isolant et étanche située derrière les sièges avant.

La fixation doit être constituée par une embase et 2 étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons de 10 mm de  $\varnothing$  mini et écrous. Une contreplaque d'épaisseur 3 mm mini et de 20 cm<sup>2</sup> mini devra être placée en dessous de la tôle de carrosserie, ceci sous chaque boulon.

### 2.8. COUPE CIRCUIT

**Plus de 8,2 secondes au 201,16 mètres : recommandé.**

**Moins de 8,2 secondes à 7,5 secondes: au 201,16 mètres : obligatoire.**

Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

## ARTICLE 3. TRANSMISSION

Le mode de transmission d'origine doit être conservé :

- Une traction reste une traction.
- Une propulsion reste une propulsion.
- Une 4 roues motrices reste une 4 roues motrices.

### 3.1. EMBRAYAGE

Libre.

### 3.2. BOITE DE VITESSES

Libre.

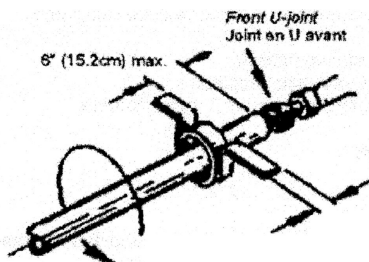
Blocage à 100% du ou des différentiels interdit (pont soudé).

Les boîtes de vitesses automatiques, séquentielles ou robotisées sont interdites sauf si elles sont d'origine.

L'emplacement doit rester d'origine.

### 3.3. ARBRE DE TRANSMISSION

Une boucle d'arbre de transmission est obligatoire (arbre d'une longueur supérieure à 80 cm).



## ARTICLE 4. ALIMENTATION ET SURALIMENTATION

Si le véhicule de série est équipé d'un papillon motorisé, un kit de papillon à commande mécanique peut être utilisé.

**Filtre à air :**

Le filtre à air ainsi que sa boîte et la chambre de tranquillisation sont libres.

Les systèmes et procédés d'alimentation et de suralimentation sont libres.

## ARTICLE 5. FREINAGE

Le système de freinage doit être au minimum celui d'origine et obligatoirement à double circuit, de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce en même temps sur les quatre roues. Le frein à main est obligatoire et doit fonctionner.

## ARTICLE 6. ROUES ET PNEUS

### 6.1. ROUES

Les roues sont libres de forme et de dimensions. Elles ne peuvent en aucun cas dépasser de la carrosserie. La roue de secours n'est pas obligatoire. Les roues de type "galettes" sont interdites.

### 6.2. PNEUS

Seuls les pneus aux normes routières sont acceptés (E ou DOT). Ils doivent présenter des sculptures d'une profondeur minimum de 1,6 mm, conformément au code de la route, tout au long de la compétition.

Les pneus "SLICK" et autres pneus de compétition sont interdits.

Le "collage" est interdit.

## ARTICLE 7. SUSPENSIONS

Le principe de fonctionnement doit rester d'origine.

Les éléments de suspension ainsi que leurs points de fixation sont libres.

Les ressorts, barres de torsions et les amortisseurs sont libres.

## ARTICLE 8. CARROSSERIE

Les kits carrosseries "Tuning" sont autorisés.

### 8.1. ELEMENTS

Les éléments de carrosserie (pare-chocs, ailes, capot) sont libres de forme et de matériaux et doivent être fonctionnels. Ils ne doivent présenter aucun caractère provisoire et être solidement fixés.

Les portières d'origine sont conservées dans leur intégralité sans aucune modification.

Les charnières, serrures et poignées d'origine doivent être conservées et fonctionnelles.

Les serrures de capot peuvent être remplacées par des attaches à goupilles.

Les capots doivent s'ouvrir manuellement (sans outils).

La suppression d'un ou des blocs optiques et des clignotants est interdite.

Il est permis de retirer les écrans en matière plastique servant à cacher les éléments mécaniques du compartiment moteur et n'ayant qu'une fonction esthétique.

### 8.2. VITRES

Le pare brise avant doit obligatoirement être en verre sécurisé.

Dans le cas de voitures équipées d'un toit ouvrant, si celui-ci n'est pas en verre sécurisé, l'utilisation de films anti-déflagrant est recommandée.

Les vitres latérales et la lunette arrière peuvent être en poly-carbonate mais doivent respecter, dans ce cas, une épaisseur supérieure ou égale à 3 mm. Chaque vitre en poly-carbonate sera percée en sa bordure d'un trou de diamètre mini 3 mm pour permettre la vérification de l'épaisseur.

## ARTICLE 9. HABITACLE

L'habitacle ne doit comporter aucune partie ou élément agressif.

### 9.1. CLOISON PARE-FEU

La cloison entre le moteur et l'habitacle et entre le coffre et l'habitacle devra être parfaitement étanche aux liquides et aux flammes.

### 9.2. GARNITURES INTERIEURES

Libres.

### 9.3. PORTIERES

Les baguettes et les enjoliveurs extérieurs peuvent être enlevés.

Les portières et le dessous des vitres latérales AR (2 portes) doivent comporter une garniture intérieure dont le matériau est libre mais obligatoirement rigide.

#### 9.4. **SIEGES**

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA (normes 8855/1992 ou 8855/1999), et non modifiés. Dans tous ces cas, un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

Chaque siège doit comporter un minimum de 4 fixations. Chaque fixation sera assurée par un boulon de qualité minimum 8,8 et de diamètre minimum de 8 mm. Chaque point d'attache devra comporter 2 contre plaques, une au-dessus, une en-dessous de la carrosserie, de 3 mm minimum d'épaisseur si elles sont en acier ou de 5 mm minimum d'épaisseur si elles sont en alliage léger. La surface minimum de contact entre support, coque/châssis et contre plaque est de 40 cm<sup>2</sup>.

#### 9.5. **CEINTURES ET HARNAIS**

**Ceintures d'origine minimum obligatoires.**

**Les harnais de type "tuning" à boucle simple sont tolérés.**

**Pour les véhicules équipés d'arceaux de sécurité, et les véhicules réalisant moins de 8.2 secondes à 7.5 secondes au 201.16 mètres, un harnais 4 points homologués FIA, SFI est obligatoire.**

**Points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaules. Ces harnais doivent être homologués FIA, SFI ou de type CE. L'installation devra être conforme à l'Article 253.6 de l'Annexe J de la Réglementation Technique.**

#### 9.6. **ARCEAUX DE SECURITE**

Dans le cas où un véhicule serait équipé d'un arceau de sécurité, le montage devra obligatoirement être fait dans le respect de l'article 253.8 de l'Annexe J.

#### 9.7. **OBJETS DIVERS**

Tous les objets présents dans l'habitacle ainsi que dans le coffre doivent être solidement fixés. Les sandows ne sont pas admis pour les fixations.

### **ARTICLE 10. RESERVOIR D'ESSENCE**

#### 10.1 **SONT AUTORISES**

Les réservoirs FT3 placés à l'emplacement du réservoir d'origine ou dans le coffre à bagages et isolés de l'habitacle par une cloison pare-feu ou un caisson étanche avec remplissage extérieur. Ces réservoirs doivent être homologués FIA ou SFI (durée maximum 5 ans).

### **ARTICLE 11. SECURITE**

Le départ pourra être refusé à tout pilote ne respectant pas les prescriptions relatives à la sécurité. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

#### 11.1. **PILOTE**

Le pilote doit être obligatoirement seul à bord du véhicule, sanglé, avec le casque attaché pendant le déroulement de la compétition.

#### 11.2. **CASQUE**

Un casque, aux normes NF minimum ou de type CE, est obligatoire. Pour les cabriolets équipés d'un arceau de sécurité et les véhicules équipés d'un toit ouvrant en verre sans protection intérieure, le pilote doit porter un casque intégral avec visière, aux normes NF minimum ou de type CE.

#### 11.3. **VETEMENTS**

Pendant la course, les vêtements du pilote doivent couvrir entièrement les bras et les jambes. Le port de gants est autorisé.  
Les vêtements synthétiques sont strictement interdits.

### **ARTICLE 12. INTERPRETATION DU PRESENT REGLEMENT**

Tous les éléments de sécurité ci-dessus représentent un minimum obligatoire. Dans tous les cas, un élément de sécurité non obligatoire qui serait monté sur un véhicule devra l'être aux normes en vigueur dans l'annexe "J".

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

Lors des contrôles techniques, un véhicule qui présenterait des anomalies graves dans le domaine de la sécurité et de sa présentation pourra être refusé par les Commissaires Techniques.

Ce règlement n'est pas rédigé en termes d'interdictions mais en termes d'autorisations. Il faut donc, à la lecture, ne pas oublier que toute modification est rigoureusement **INTERDITE** si elle n'est pas expressément autorisée par un article de ce règlement.

En cas de litige sur l'interprétation de ce règlement, seule la FFSA sera habilitée à trancher.

## METHODE DE MESURE DU BRUIT

Cette méthode est celle définie par la FIA, seules les valeurs de bruit et le régime moteur pour le contrôle seront adaptés aux exigences de la réglementation spécifique

### 1) APPAREIL DE MESURE

Il sera utilisé un sonomètre de grande qualité. La mesure sera faite avec un réseau de pondération et une constante de temps, conformes respectivement à la courbe A et au temps de réponse rapide tels que décrits dans la publication 179 (1065) sonomètre de précision de la Commission Electrotechnique Internationale (CEI) sur les caractéristiques des appareils de mesure de bruit.

L'appareil sera fréquemment étalonné et le sera, si possible, avant chaque séance de mesure.

### 2) CONDITIONS DE MESURES

Les mesures seront faites dans une zone dégagée et suffisamment silencieuse (bruit ambiant et bruit de vent inférieurs d'au moins 10 dB (A) au bruit à mesurer).

La zone ne doit pas être recouverte de neige, d'herbes hautes, de sol meuble ou de cendres. Avant de procéder aux mesures, le moteur sera porté à sa température de fonctionnement.

### 3) POSITION DU SONOMETRE

Le point de mesure du bruit sera situé à une distance de 0,5 m de la sortie d'échappement, à un angle de 45° par rapport à l'axe du tuyau (voir dessin). Le microphone sera placé à  $0,5 \pm 0,1$  m au-dessus du niveau du sol.

### 4) CONDITIONS DE TEST POUR LES VEHICULES

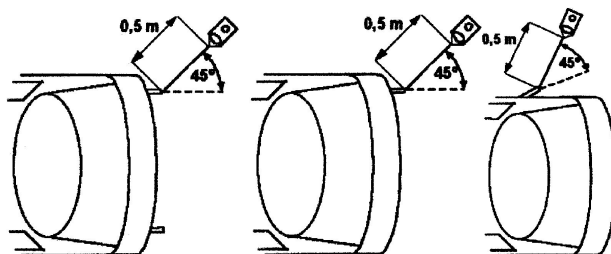
Le véhicule étant stationnaire, son moteur tournera au régime préconisé. Ce régime sera vérifié à l'aide du compte-tours du véhicule, lui-même étalonné à l'aide d'un instrument indépendant si nécessaire.

L'intensité maximale mesurée constituera le résultat de la mesure.

### 5) INTERPRETATION DES RESULTATS

Les mesures seront considérées comme valables si l'écart entre deux mesures consécutives n'est pas supérieur à 2 dB (A). La valeur retenue sera celle correspondant au niveau sonore le plus élevé. Dans le cas où cette valeur serait supérieure de 1 dB(A) au niveau maximal autorisé, il sera procédé à une deuxième série de mesure. Trois des quatre résultats ainsi obtenus devront être dans les limites prescrites.

Pour tenir compte de l'imprécision de l'appareil, les valeurs lues lors de la mesure doivent être diminuées d'1 dB(A).



# REGLEMENT PISTE REGIONALE EPREUVES D'ACCELERATION

(Le règlement concernant les pistes nationales est disponible sur simple demande à la FFSA, ou sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org))

## ARTICLE 1. SITES ET INFRASTRUCTURES

### 1.1. **PARCOURS**

Le parcours est constitué d'une piste qui est une ligne droite, tracée sur un revêtement dur et stable (goudron ou béton)

Elle est séparée en deux zones principales :

- *zone d'accélération* : portion de la piste située entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée, sur laquelle se produit l'accélération des voitures.
- *zone de freinage* : portion de la piste située immédiatement après la ligne d'arrivée, sur laquelle les voitures décélèrent (il ne doit pas se trouver d'obstacle en bout de zone de freinage).

Il faut prévoir également une voie de retour permettant aux voitures de rejoindre le départ en toute sécurité (en cas d'absence de voie de retour, le retour des voitures se fera par la piste, en groupe et au pas derrière un véhicule de l'organisation).

### 1.2. **PISTE**

La piste, zone d'accélération et de freinage, doit répondre aux critères suivants : (voir schéma en fin de règlement)

#### 1.2.1. *Largeur*

La largeur minimale de la piste doit être de 8 mètres sur toute sa longueur.

#### 1.2.2. *Longueur*

Les épreuves d'accélération FFSA seront organisées sur une distance de, 201,16m (1/8 mile). Il sera possible de porter cette distance jusqu'à 402.32 mètres (1/4 de mile) uniquement dans le cadre du déroulement d'une épreuve de Dragsters comportant les éléments de sécurité sur 402.32 mètres. La longueur de la zone de freinage doit être égale à la longueur de la zone d'accélération.

Les lignes de départ, d'arrivée et de placement doivent être clairement matérialisées.

#### 1.2.3. *Démarcation*

Sur toute la longueur de la zone d'accélération, il doit exister une démarcation partageant cette zone en deux voies de largeur égale. Il doit également exister une démarcation à l'extérieur de chaque voie.

#### 1.2.4. *Protections*

- **Piste occasionnelle (voir schéma) :**
  - Limitation à 8,2 secondes au 202.16m
  - Limitation à 7,5 secondes au 202.16m pour des pistes offrant toutes sécurités (glissières murs piste dragster D2)

La zone où les spectateurs sont admis doit répondre aux critères suivants :

- Soit, délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone spectateurs à une distance au niveau de la ligne d'arrivée correspondant à 10 % de la longueur de la zone d'accélération (20 mètres dans le cas d'une zone d'accélération de 201.16m). (Cf. Cahier des Charges Organisateur).
- Soit, délimitation par des séparateurs plastiques liées entre eux (hauteur minimum : 0,60 mètre) lestés à 150 kg pièce et placés le long de la piste et par des barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs. (Cf. Cahier des Charges Organisateur)

Aucun spectateur ne sera admis dans une zone ne bénéficiant pas des mesures de protection décrites ci-dessus.

Dans tous les cas, aucun spectateur ne sera admis après la ligne d'arrivée.

Dans le cas où une portion de ligne droite d'un circuit permanent est utilisée, les mesures de protection du public normalement pratiquées sur le circuit à l'occasion des épreuves qui y sont habituellement disputées se substituent aux dispositifs décrits ci-dessus.

▪ **Piste permanente (voir schéma) :**

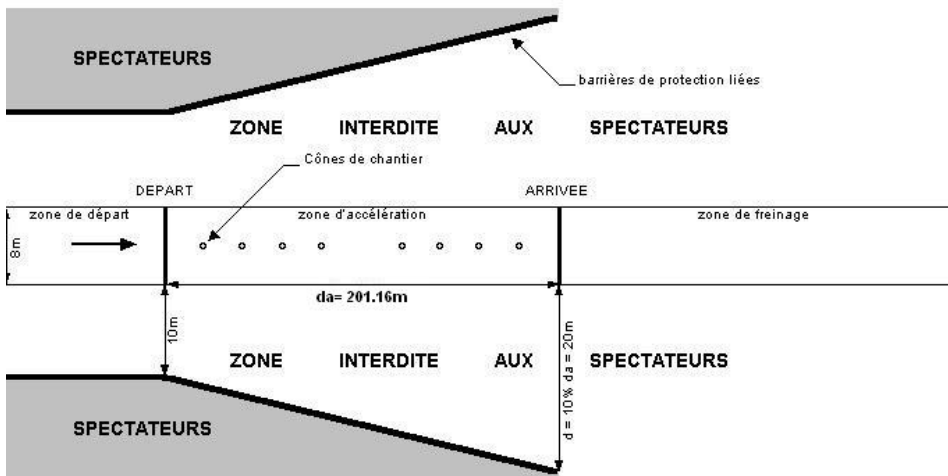
- Délimitation de la piste :  
Double rail de sécurité de chaque côté de la piste ou blocs de béton continus (hauteur minimum : 0,60 mètre).
  
- Délimitation de la zone spectateurs :  
Délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs.

**1.3. COUVERTURE MEDICALE**

Un docteur en médecine et une ambulance sont nécessaires près de la ligne de départ.

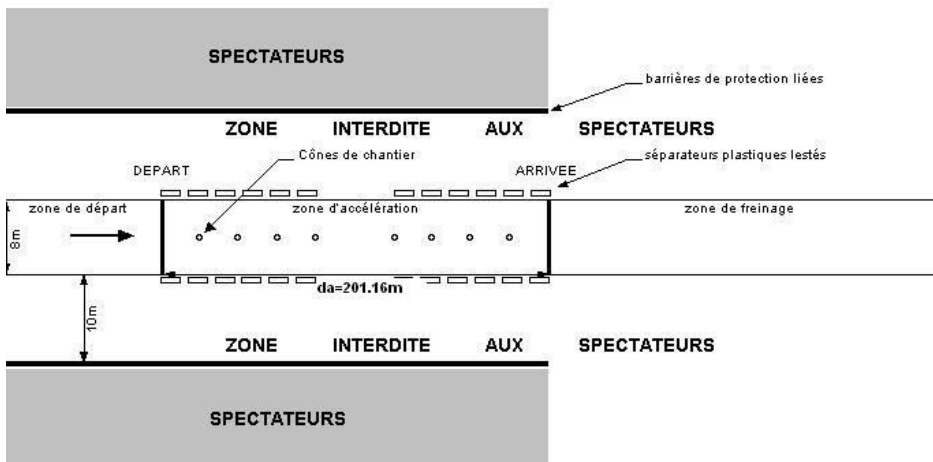
## PISTE OCCASIONNELLE POUR EPREUVE D'ACCELERATION

Le schéma ci-dessous présente une piste avec une zone de spectateurs de part et d'autre. Selon la configuration du site, l'aménagement ne peut concerner qu'un seul côté de la piste.



## PISTE PERMANENTE POUR EPREUVE D'ACCELERATION

Le schéma ci-dessous présente une piste avec une zone de spectateurs de part et d'autre. Selon la configuration du site, l'aménagement ne peut concerner qu'un seul côté de la piste.



## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2006

Groupe	Classe	Cylindrées	Championnat de France
		Autres Groupes (H, S...)	OUI
<b>Loisir</b>	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON
	L2	+ de 1400 à 2000 cm3	NON
<b>FC</b>	FC1	jusqu'à 1300 cm3	OUI
	FC2	+ de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI
	FC3	+ de 2000 cm3	OUI
<b>F2000</b>	F2000-1	jusqu'à 1600 cm3	OUI
	F2000-2	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI
<b>N/FN</b>	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI
	N/FN2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI
	N/FN3	+ de 2000 cm3	OUI + SP
<b>A/FA</b>	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI
	A/FA2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	OUI
	A/FA3	+ de 2000 cm3	OUI + ST + SILH + WRC
<b>GT</b>	GT 1	jusqu'à 2000 cm3	OUI
	GT2	+ de 2000 cm3	OUI
<b>CM/CN/C3</b>	<b>Classe 1</b>	<b>jusqu'à 1000 cm3</b>	OUI
	<b>Classe 2</b>	<b>+ de 1000 jusqu'à 2000 cm3</b>	OUI
	<b>Classe 3</b>	<b>+ de 2000 cm3</b>	OUI
<b>D/E</b>	D/E1	jusqu'à 1300 cm3 + FCAMPUS	NON
	D/E2	+ de 1300 jusqu'à 2000 cm3	OUI + DE1
	D/E3	FF + FR + F3B	OUI
	D/E4	F3A	OUI
	D/E5	Formule 3000	OUI

## REPARTITION GROUPES & CLASSES COURSES DE CÔTE ET SLALOMS 2006

Groupe	Classe	Cylindrées	Coupe 1 <sup>ère</sup> Div	Inter & Nat	Régionales	Slaloms
		Autres Groupes (H, S...)	OUI	OUI	NON	NON
<b>Loisir</b>	L1	jusqu'à 1400 cm3	NON	NON	NON	OUI
	L2	+ de 1400 jusqu'à 2000 cm3	NON	NON	NON	OUI
<b>FC</b>	FC1	jusqu'à 1150 cm3	NON	OUI	OUI	OUI + FS1
	FC2	+ de 1150 jusqu'à 1300 cm3	OUI + FC1	OUI	OUI	OUI + FS2
	FC3	+ de 1300 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI + FS3
	FC4	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI + FS4
	FC5	+ de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	NON
<b>F2000</b>	F2000-1	jusqu'à 1150 cm3	NON	OUI	OUI	OUI
	F2000-2	+ de 1150 jusqu'à 1400 cm3	OUI + F2000-1	OUI	OUI	OUI
	F2000-3	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	F2000-4	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
<b>N/FN</b>	N/FN1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	N/FN2	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	N/FN3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	N/FN4	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI + SP	OUI	OUI	OUI
	N/FN5	au-dessus de 3000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
<b>A/FA</b>	A/FA1	jusqu'à 1400 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	A/FA2	+ de 1400 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	A/FA3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	A/FA4	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI + ST + Silhouettes	OUI	OUI	OUI
	A/FA5	+ de 3000 cm3	OUI + WRC	OUI	OUI	OUI
<b>GT</b>	GT1	jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	GT2	+ de 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
<b>CM</b>	<b>CM</b>		NON	OUI	OUI	OUI
<b>C3</b>	C3.1	jusqu'à 1600 cm3	OUI + CM	OUI	OUI	OUI
	C3.2	+ de 1600 jusqu'à 2500 cm3	OUI	OUI	OUI < 2000cc	OUI < 2000cc
<b>CN</b>	CN1	jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	CN2	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI	OUI	OUI	OUI
	CN3	+ de 2000 jusqu'à 3000 cm3	OUI	OUI	NON	NON
<b>D/E</b>	D/E1	jusqu'à 1300 cm3 + FCAMPUS	OUI	OUI	OUI	OUI
	D/E2	+ de 1300 jusqu'à 1600 cm3	OUI	OUI	OUI-1605cc	OUI-1605cc
	D/E3	+ de 1600 jusqu'à 2000 cm3	OUI + FFORD	OUI	NON	NON
	D/E-FF	Formule Ford	NON	NON	OUI	NON
	D/E-FR	Formule Renault	OUI	OUI	OUI	NON
	D/E-F3B	Formule 3 Bride 24	OUI	OUI	OUI	NON
	D/E-F3A	Formule 3 Bride 26	OUI	OUI	NON	NON
D/E-F	FF + FR + F3B	NON	NON	NON	OUI	
	F3000	Formule 3000	OUI	NON	NON	NON

# NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes, filling the majority of the page below the title.