

Rallyes

RÉGLEMENTATION

2003



FÉDÉRATION FRANÇAISE
FFSA
DU SPORT AUTOMOBILE



**RÉGLEMENTATION
GÉNÉRALE**



TECHNIQUE



KARTING



CIRCUITS



**CIRCUITS
TOUT-TERRAIN**



MONTAGNE



RALLYES



ACOL

"L'Assureur du Sport Automobile"

59, rue de l'Abondance

F.69421 LYON CEDEX 03

Tél. : 33 (0)4 78 71 09 41 - Fax : 33 (0)4 78 71 09 44

<http://perso.wanadoo.fr/acol> - e.mail : a.c.l@wanadoo.fr

Christian LEFEBVRE et son équipe sont à votre disposition
pour répondre à tous vos besoins d'assurance liés à la compétition automobile.

SOMMAIRE

REGLEMENT STANDARD	page 4
REGLEMENT PARTICULIER	page 27
CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPER 1600	page 30
CHAMPIONNAT DE FRANCE ASPHALTE	page 35
CHAMPIONNAT DE FRANCE TERRE	page 37
COUPE DE FRANCE	page 41
CALENDRIER	page 45

VHC

REGLEMENT STANDARD	page 50
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES VHC	page 51

REGULARITE HISTORIQUE

REGLEMENT STANDARD	page 52
--------------------------	---------

VEHICULES ELECTRIQUES

REGLEMENT STANDARD	page 54
--------------------------	---------

RALLYE ET ENDURANCE 4X4

REGLES SPECIFIQUES	page 56
CHAMPIONNAT DE FRANCE RALLYES 4X4	page 58
REGLEMENT STANDARD ENDURANCE	page 61
REGLEMENT PARTICULIER ENDURANCE	page 68
CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE	page 70
TECHNIQUE	page 74

TRIAL 4X4

REGLEMENT STANDARD	page 105
REGLEMENT PARTICULIER	page 113
COUPE DE FRANCE	page 116



REGLEMENT STANDARD DES RALLYES *Excepté championnats F.I.A*

PROGRAMME - HORAIRES

(Selon règlement particulier de chaque rallye)

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Officiels
- 1.2. Eligibilité
- 1.3. Vérifications

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

- 3.1. Demande d'Engagement – Inscriptions
- 3.2. Equipages
- 3.3. Ordre de départ

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Voitures autorisées
- 4.2. Pneumatiques
- 4.3. Assistance

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. Description
- 6.2. Reconnaissances
- 6.3. Carnet de Contrôle
- 6.4. Circulation

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

- 7.1. Départ
- 7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles
- 7.3. Contrôles : C.P. - C.H. - Mise hors course
- 7.4. Contrôle de Regroupement
- 7.5. Epreuves Spéciales
- 7.6. Parc Fermé

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPEL

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

- 1 - Itinéraire - horaire
- 2 - Tableau de signalisation des contrôles
- 3- Equipements de sécurité
- 4 - Terminologie
- 5- Chargé des relations avec les concurrents

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. Officiels

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

A l'exception des membres du collège de l'épreuve, tous les officiels figurant sur le règlement du Rallye, et éventuellement ceux du Rallye de doublure, et inversement, sont déclarés compétents en tant que "juges de fait" pour la constatation visuelle d'infraction dont ils seraient témoins, portant notamment sur : chauffe ou réglementation des pneumatiques ; assistance ; itinéraire du rallye ; comportement anti-sportifs ; etc.

Ils devront notifier par rapport écrit leur constatation au Directeur de Course, dans les plus brefs délais.

1.2. Eligibilité

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

Seuls les rallyes comptant pour un Championnat de France pourront accepter les Coupes mono-marque.

1.3. Vérifications

1.3.1. Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet aux vérifications administratives et avec sa voiture aux vérifications techniques conformément au programme de chaque rallye. Les équipages se présentant en retard se verront infliger les pénalités prévues aux Prescriptions Générales FFSA.

A l'issue des vérifications, les voitures pourront être placées dans un parc de départ, quel que soit l'intervalle entre la fin des vérifications et le départ du rallye.

1.3.2. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications au-delà des limites prévues par le règlement particulier de chaque rallye, sauf en cas de force majeure accepté par les Commissaires Sportifs.

1.3.3. L'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non-présentation de ces documents, les commissaires sportifs pourront prononcer toute pénalité allant jusqu'au refus de départ.

L'équipage devra présenter les combinaisons ignifugées homologuées, les casques homologués et les gants pour le pilote. Le départ sera refusé à tout équipage pour lequel les combinaisons, casques et gants ne seraient pas homologués.

1.3.4. Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôles des licences et permis de conduire, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est

engagée, conformité des éléments de sécurité essentiels, carte grise ou titre de circulation, passeport technique pour les licenciés FFSA).

1.3.5. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture, un délai pourra être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.

1.3.6. S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'une voiture ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, cette voiture pourra, sur proposition des commissaires techniques, être mutée par décision des Commissaires Sportifs dans un groupe et/ou classe rectificatifs.

1.3.7. Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.

1.3.8. Il pourra être procédé à l'identification de la voiture, le châssis et le bloc-moteur pouvant subir, à tout moment un marquage spécifique, à la discrétion du Directeur de Course.

1.3.9. A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires, moteur compris, pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. Le concurrent est responsable à tout moment du rallye de la conformité technique de sa voiture sous peine de mise hors course.

1.3.10. Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification (voir art.1.3.9.) seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité, à leur protection jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant la mise hors course immédiate.

1.3.11. Toute fraude constatée et, notamment, le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera également la mise hors course de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'Autorité Sportive Nationale, dont relève le concurrent ou le complice.

1.3.12. Contrôle Final

1.3.12.1 Dès son arrivée, chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier sa conformité avec celui présenté à la vérification du départ, infliger s'il y a lieu certaines des pénalisations prévues à l'art. 8.

1.3.12.2 L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'art 1.3.9. entraînera la mise hors course.

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

Le contrôle final sera fait conformément aux Prescriptions Générales.

ARTICLE 2. ASSURANCES

2.1.1. Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers. L'indemnité maximum, par sinistre, de cette assurance a un plafond de 6 097 961 _ pour les dommages corporels et de 304 898 _ pour les dommages matériels. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon ou de la mise hors course, sauf si l'abandon ou la mise hors course survient au cours d'une épreuve spéciale, auquel cas la suppression de garantie ne s'exercerait qu'à la fin de cette épreuve spéciale.

2.1.2. Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérées comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. Demande d'Engagement - Inscriptions

3.1.1. Concurrents Admis

3.1.2. Pour l'exacte interprétation de ce texte, seront admis les mots :

- "Concurrent", utilisé soit pour les personnes physiques, soit pour les personnes morales.
- "Equipe", soit pour le pilote, soit pour le copilote.

3.1.3. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours.

3.1.4. Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

3.1.5. Tout concurrent qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye une demande d'engagement (adresse complète, n° de téléphone et télécopie...), accompagnée des droits d'engagement, avant la date de clôture des engagements.

La date de clôture des engagements devra être fixée le lundi de la semaine précédant la semaine du début du rallye.

3.1.6. Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra compléter les détails relatifs au copilote et remplacer la voiture déclarée par une autre de même groupe et de même classe.

3.1.7. Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements. Par contre, un membre de l'équipage peut être remplacé avec l'accord :

- du Comité d'organisation, avant l'ouverture des vérifications administratives.
- des Commissaires Sportifs entre l'ouverture de ces vérifications et jusqu'à la publication de la liste des équipages admis au départ.

Seule la FFSA peut autoriser le changement des deux membres de l'équipage.

3.1.8. Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de chaque rallye.

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

3.1.10. Le nombre maximum des engagés figure dans le règlement particulier de chaque rallye.

Pour les rallyes régionaux, le nombre maximum de partants est limité à 150.

3.1.11. Les droits d'engagement sont fixés dans le règlement particulier de chaque rallye.

3.1.12. La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

3.2. Equipages

3.2.1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes (sauf règlement particulier des épreuves d'endurance 4x4).

3.2.2. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.

3.2.3. Ils seront libres de se répartir le temps de conduite (sous réserve que leurs licences les y autorisent).

3.2.4. L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraînera la mise hors course

3.2.5. Sous peine de mise hors course, les combinaisons ignifugées homologuées sont obligatoires pour les membres de l'équipage, ainsi que le port de gants ininflammables pour le pilote. Les sous-vêtements ignifugés sont recommandés. Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits. La réglementation FIA est obligatoire dans les épreuves internationales.

3.2.6. Un contrôle antidopage pourra être effectué au cours ou à l'issue du rallye.

3.2.7. Un briefing obligatoire pour les équipages pourra être prévu par les organisateurs. Les horaires devront figurer dans le règlement particulier du rallye.

3.2.8. Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse, entreprise par le concurrent ou les membres de l'équipage, sera jugée par les Commissaires Sportifs qui pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

3.3. Ordre de départ

3.3.1. Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.

3.3.2. L'attribution de ces numéros se fera en respectant l'ordre suivant :

Série 1 : Pilotes classés par la FIA (priorité A)

- Série 2 :** Pilotes classés par la FIA (priorité B)
Série 3 : Pilotes prioritaires "Rallye" FFSA (priorité A)
Série 4 : Pilotes prioritaires "Rallye" FFSA (priorité B)
Série 5 : Tous les autres pilotes

À l'intérieur de chaque série, l'ordre des départs est laissé à la discrétion de l'organisateur.

Définition des pilotes Prioritaires FFSA :

Sont pilotes prioritaires FFSA les pilotes ci-après :

Priorité A :

- 1 - Les pilotes français prioritaires FIA.
- 2 - Les 3 premiers des Championnats de France des Rallyes Super 1600, Asphalte, Terre des trois années précédentes.
- 3 - Les pilotes engagés dans un rallye par un concurrent constructeur ou importateur ou assimilé par la FFSA (pour le rallye concerné uniquement).

Priorité B :

- 1 - Les 5 premiers des Championnats de France Super 1600, Asphalte, Terre de l'année précédente.
- 2 - Le premier de chaque rallye du Championnat de France Super 1600, Asphalte, Terre de l'année en cours avec effet immédiat.
- 3 - Le vainqueur de la Coupe de France des Rallyes de l'année précédente.
- 4 - Les pilotes prioritaires des ASN étrangères (pour le rallye concerné uniquement).

Les pilotes prioritaires FFSA perdent leur priorité s'ils sont engagés avec une voiture de classes N1, N2, A5, F2000/11, F2000/12, F15, F16, F17, GT9 ou dans une Coupe de Marque.

3.3.3. L'ordre de départ initial restera inchangé tant que n'aura pas été effectué environ 10% du kilométrage total des épreuves spéciales.

3.3.4. À l'issue de chaque étape, les Commissaires Sportifs pourront reclasser à leur propre discrétion les pilotes prioritaires FIA et FFSA pour ce qui concerne les ordres de départ de l'étape suivante. Ces pilotes devront être reclassés par les Commissaires Sportifs, au moins derrière l'ensemble des pilotes prioritaires régulièrement classés.

3.3.5. Le Comité d'organisation fournira à chaque équipage les 2 plaques du rallye et les 2 panneaux portant les numéros de compétition réglementaires.

Dans tous les rallyes, deux plaques de rallye sont obligatoires. Elles devront s'inscrire dans un rectangle de 45 x 25 cm.

3.3.6. Les plaques de rallye devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée du rallye.

Les plaques ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture, sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).

3.3.7. Les panneaux de portières (50 x 50 cm), fournis par les organisateurs, devront obligatoirement être apposés, pendant toute la durée du rallye, sur chacune des 2 portières avant de la voiture.

3.3.8. A tout moment du rallye, la constatation de :

3.3.8.1. L'absence d'un seul panneau de portière ou d'une seule plaque de rallye entraînera une pénalisation de 160 € (60 € en régional) par constat.

3.3.8.2. L'absence simultanée des 2 panneaux de portières ou plaques de rallye, entraînera la mise hors course.

3.3.9. Les noms du pilote et du copilote ainsi que le drapeau de la nationalité apparaîtront sur les deux ailes avant, et/ou sur les vitres arrières latérales de la voiture (hauteur maximum : 10 cm), sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures Autorisées

A. Rallyes internationaux

1. Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International pour les voitures de Tourisme (groupe A), y compris les "World Rally Cars" et les voitures de production (groupe N). La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.

2. Les voitures de Production (groupe N) sont réparties en 4 classes de cylindrée :

Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm3

Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm3 et jusqu'à 1 600 cm3

- Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³.
3. Les voitures de Tourisme (groupe A) sont réparties en 4 classes de cylindrée :
Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³.

B. Rallyes nationaux et régionaux

1. Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International pour les voitures du groupe A (y compris les Kit Car et Super 1600), les voitures du groupe N et aux prescriptions de la FFSA pour les voitures des groupes F, F2000, FN, FA, GT de Série. Les "World Rally Cars" et "French Rally Cars" sont autorisées dans les rallyes nationaux sans marquer de points à la Coupe de France. La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.

2. Les voitures de Production (groupes N et FN confondus) sont réparties en 4 classes de cylindrée :
Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm³
Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³ (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf les voitures du groupe FN).

3. Les voitures de Tourisme (groupes A et FA confondus) sont réparties en 4 classes de cylindrée :
Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³ (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf les voitures du groupe FA).

4. Les voitures du groupe GT de série sont réparties en 2 classes de cylindrée :
Classe 9 : jusqu'à 2 000 cm³
Classe 10 : au-dessus de 2 000 cm³.

5. Les voitures du groupe F 2000 sont réparties en 4 classes de cylindrée :
Classe 11 : jusqu'à 1 150 cm³
Classe 12 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 400 cm³
Classe 13 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 14 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³.

6. Les voitures du groupe F sont réparties en 5 classes de cylindrée :
Classe 15 : jusqu'à 1 150 cm³
Classe 16 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 300 cm³
Classe 17 : au-dessus de 1 300 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 18 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 19 : au-dessus de 2 000 cm³

L'adjonction d'un carénage de protection inférieure et de bavettes transversales (dans les conditions de l'article 252.7.7 de l'annexe J au Code Sportif International) est autorisée dans tous les rallyes.

4.2. Pneumatiques : Réglementation de l'utilisation des pneumatiques

Chaque organisateur pourra limiter l'utilisation des pneumatiques en s'inspirant des règlements des Championnats de France (voir encadré page de droite).

Définition des pneumatiques limités en nombre.

1. Les pneumatiques à sculptures moulées homologués FIA (17 à 25 % d'entaillage). Les pneumatiques à sculptures moulées d'un taux d'entaillage supérieur à 25 % suivant la règle FIA.
2. Les slicks retaillés quel que soit le dessin.

A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1.6 mm, ceci sur au moins 3/4 de la bande de roulement.

Définition des pneumatiques libres en nombre des articles 4.2.1 et 4.2.2

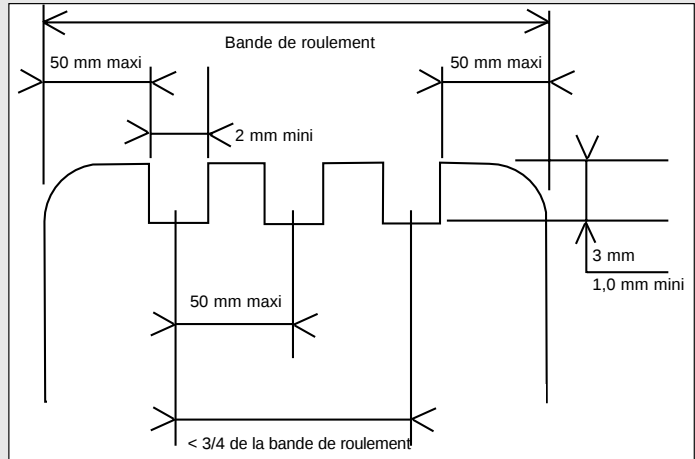
1. Les pneumatiques moulés « pluie » figurant sur la liste de référence FFSA 2003 (dont le taux d'entaillage est supérieur à 30 %).
2. Les slicks retaillés au minimum suivant le dessin « pluie » figurant sur la liste de référence FFSA 2003.

DÉFINITIONS DES SLICKS RETAILLÉS

Pneus sculptés à la main dans les conditions énoncées ci-dessous :

- profondeur de la sculpture d'un pneu neuf : 3 mm minimum
- profondeur de la sculpture à tout moment de l'épreuve : 1,6 mm minimum
- largeur de la sculpture : 2 mm minimum
- largeur entre deux lignes de sculpture : 50 mm maximum
- largeur entre les lignes extérieures et l'épaulement : 50 mm maximum
- nombre de lignes : variable.

La largeur entre les deux lignes extérieures du pneu ne doit pas excéder les trois quarts de la bande de roulement.



4.2.1.

- Rallye internationaux : pneus à sculptures moulées type FIA exclusivement.
- Rallye nationaux :
- Groupe A/FA et N/FN : pneus à sculptures moulées type FIA.
- Groupe F/F2000 et GT de série : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retailés.
- Rallye Régionaux
- Groupe A/FA et N/ FN : Pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retailés.
- Groupe F/F2000 : Pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retailés.

4.2.2. Le contrôle des slicks retailés (voir Art. 4.2.3) sera assuré par chaque organisateur.

Le (les) pneu(s) équipant la (les) roue(s) de secours est (sont) libre(s) mais d'un type autorisé.

Nombre de roues de secours : 2 maximum

4.2.3. Pénalisation en cas d'infraction à la réglementation :

Sur rapport du Directeur de Course la pénalisation appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs sera :

- 1ère infraction : 20 secondes, 1 minute, 3 minutes, selon gravité.
- 2ème infraction : mise hors course.

4.3.1. Assistance

Il est fortement conseillé aux organisateurs de prévoir des parcs ou des zones d'assistance. Pour tous les rallyes, la distance maximum entre 2 parcs d'assistance sera de 100 km environ dont au maximum 60 km d'Epreuves Spéciales.

4.3.1.1. Pendant toute la durée du rallye, sont permis librement les réparations et ravitaillements, hormis dans les cas expressément interdits par une disposition du règlement particulier.

Les éventuelles zones d'assistance interdite seront indiquées dans le road-book. A l'intérieur de ces zones, à l'exclusion de celles soumises au régime de parc fermé, toute réparation ou tout ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage et sans aucune aide extérieure.

Cette intervention devra obligatoirement être effectuée sur l'itinéraire exact du rallye, ou sur des aires dégagées adjacentes sous réserve que la voiture soit directement visible par un observateur circulant sur et dans le sens de l'itinéraire du rallye.

La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de fait et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

4.3.2.1. Parcs ou zones d'assistance :

Les parcs ou zones d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie (les distances de 25 m mentionnées dans l'annexe 1 sont réduites à 5 m). La

vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

Les organisateurs doivent prévoir la disposition des parcs ou zones d'assistance de façon qu'un seul véhicule d'assistance puisse être présent à tous les parcs ou zones, pour assister un même véhicule.

4.3.2.2. Zone de ravitaillement :

Lorsque des zones de ravitaillement seront mises en place, les prescriptions suivantes devront être appliquées :

- un Commissaire Sportif sera chargé du respect de la réglementation dans chaque zone de ravitaillement.
- le public ne sera pas admis dans les zones de ravitaillement.
- les véhicules autres que les voitures de course ne seront pas admises dans les zones de ravitaillement.
- la présence d'un véhicule de lutte contre l'incendie est recommandée.
- en l'absence de celui-ci, le nombre d'extincteurs sera d'au moins 2 et la capacité totale disponible sera au moins de 30 kg.
- pas de manipulation de carburant dans la zone de ravitaillement, autre que l'ouverture des fûts et raccordement sur ceux-ci du système de ravitaillement.
- le transport des conteneurs de carburant dans le parc d'assistance devra s'effectuer à vitesse réduite et par des moyens adaptés : chariots, etc.
- l'entrée des conteneurs de carburant dans la zone de ravitaillement devra se faire par un accès différent de celui des voitures de course et ne pas traverser la zone du contrôle horaire.
- aucune intervention sur le réservoir, sauf après accord d'un Commissaire Technique et en sa présence.
- hors réparation du système d'alimentation et du réservoir, toute opération de vidange est interdite sauf après accord d'un Commissaire Technique et en sa présence.
- utilisation conseillée d'un système de ravitaillement équipé d'une pompe située à l'extérieur de la voiture, et reliée à celle-ci par des connexions étanches, dégazage compris.
- dans le cas d'un système de ravitaillement du type "entonnoir", pas d'utilisation de bidons de plus de 20 litres pour remplir l'entonnoir (fûts interdits).

Lorsque des zones de ravitaillement ne seront pas mises en place, les prescriptions suivantes devront être appliquées :

- utilisation conseillée d'un système de ravitaillement situé à l'extérieur de la voiture, et relié à celle-ci par des connexions étanches, dégazage compris.
- si le remplissage n'est pas effectué à l'aide d'une pompe (ravitaillement du type "entonnoir"), pas d'utilisation de bidons de plus de 20 litres pour remplir l'entonnoir (fûts interdits).

4.3.3. Définition de l'assistance interdite :

- Voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.

- L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente.

- Le stationnement d'un véhicule d'assistance et le positionnement ou l'installation de tous matériaux, pièces détachées, outils ou matériel sur l'itinéraire excepté dans un parc ou zone d'assistance.

Dans le cas où le parcours et l'horaire du rallye sont communs sur un tronçon routier, la circulation des véhicules d'assistance y sera autorisée à la condition que ceux-ci ne soient pas à proximité immédiate des voitures de course, et que ce tronçon, ne soit utilisé qu'aux seules fins de se déplacer pour rejoindre le point d'assistance suivant.

Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme "assistance interdite", relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des articles 152/153 du Code Sportif International par les Commissaires Sportifs.

4.3.4. La transmission d'informations, de boisson et de nourriture à ou de la part de l'équipage est autorisée.

4.3.5. Une roue de secours est obligatoire dans les groupes N, FN et GT de série pendant toute la durée du rallye, sous peine de mise hors course, sauf pour les voitures homologuées sans roue de secours.

4.3.6. Il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, sur l'ensemble de l'itinéraire, par déplacement anormal de leur voiture.

Sanctions :

- 1ère infraction : 1 minute de pénalité,
- 2e infraction : mise hors course.

Les couvertures chauffantes sont interdites en régional.

4.3.7. Toute assistance par voie aérienne est interdite sous peine de mise hors course.

4.3.8. Les voitures des pilotes prioritaires doivent être équipées d'une prise rapide pour le prélèvement de carburant.

ARTICLE 5. PUBLICITE

5.1. Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

- soit autorisée par la réglementation FFSA et les règlements de la FIA,

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

5.2. Les emplacements réservés aux organisateurs pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

- Un espace total de 22 x 50 cm situé au-dessus et/ou au dessous du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche).
- L'ensemble des panneaux de portière (50 x 50 cm) ne pourra en aucun cas être découpé et devra être collé exclusivement sur les portes avant des voitures.
- Les deux plaques de rallye.

5.3. Les emplacements réservés aux organisateurs des rallyes pour la publicité facultative rachetable figureront sur deux bandeaux de 10 cm (hauteur) x 25 cm (largeur) à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise.

5.4. Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraînera une pénalité de 160 € pour le 1er constat (80 € en régional) et une pénalité de 320 € en cas de récidive (160 € en régional).

5.5. Le Comité d'Organisation devra être informé de toute action publicitaire ou de promotion s'appuyant sur le rallye concerné et son image de marque. Chaque concurrent est responsable de ses partenaires.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

L'itinéraire horaire fait l'objet d'une annexe au règlement particulier de chaque rallye. Le découpage de cet itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc..., sont repris dans le carnet de contrôle et le road-book.

6.1.1. Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye international que :

- un rallye national qui comprend uniquement et obligatoirement tous les groupes non admis en international, à savoir FA - FN - F - F2000 et GT de série.
- un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).
- un rallye international ou national de régularité.

6.1.2. Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye national que :

- un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).
- un rallye national de régularité.

6.1.3. Il ne peut pas être organisé un rallye de doublure d'un rallye régional.

6.1.4. Les rallyes de doublure pourront avoir les mêmes caractéristiques que les rallyes internationaux et/ou nationaux y compris les droits d'engagement.

6.2. Reconnaissances

Les pénalités en temps attribuées lors de reconnaissances ne seront pas prises en compte pour les ordres de départ, mais seront comptabilisées dans les divers classements.

6.2.1. Dans tous les rallyes asphalté, dans le but de limiter les nuisances, les concurrents et équipages auront l'obligation de respecter au cours des reconnaissances le code de la route (notamment la vitesse et le bruit) et les prescriptions et interdictions suivantes :

Le nombre de passages en reconnaissance est limité à 4 au maximum.

6.2.2. Voitures

- voitures de série,
- pneus de série homologués route (tout pneu compétition est interdit),
- autocollant avec la mention "Reconnaissance" et un numéro d'ordre.

6.2.3. Equipements

- autorisation de 2 phares additionnels au maximum,
- autorisation d'un appareil de mesure (trip master),
- autorisation d'un lecteur de carte,
- interdiction du casque et des écouteurs,
- autres équipements additionnels interdits.

6.2.4. L'organisateur aura l'obligation d'effectuer des contrôles. La méthode sera libre, mais un rapport spécifique sur les voitures contrôlées devra être joint au rapport de clôture. L'organisateur transmettra au Directeur de Course les dossiers pour application de sanctions :

- 1ère infraction : 20", 1', 3', ou départ refusé selon gravité et/ou 160 € (80 € en régional).
- 2e infraction : interdiction de prendre le départ et 320 € (160 € en régional).

Ces pénalisations seront infligées par le Directeur de Course, dès le début des vérifications. Au cas où, sur réclamation faite par le concurrent intéressé auprès des Commissaires Sportifs, celui-ci confirmerait cette pénalité, l'appel formé contre la décision du Collège des Commissaires Sportifs ne pourra, en aucun cas, avoir effet suspensif.

6.2.5. Dans les rallyes terre, la reconnaissance du parcours se fera uniquement dans le cadre d'un tour de reconnaissance faisant partie intégrante du rallye. Pour ce tour de reconnaissance, le découpage des différents secteurs devra correspondre au découpage des tours suivants.

Toute présence d'un membre de l'équipage sur une épreuve spéciale en dehors de ce tour de reconnaissance et du passage en épreuve spéciale est interdite. Des contrôles inopinés avant et pendant l'épreuve seront effectués. En cas d'infraction le dossier sera transmis au Directeur de Course pour interdiction de prendre le départ. Toute forme de notes préexistantes sur le parcours est interdite.

6.2.6. Durée

Dans les rallyes nationaux et internationaux, la durée des reconnaissances est limitée à 4 jours (recommandé 2 jours) selon le règlement particulier.

Dans les rallyes régionaux, la durée des reconnaissances est limitée à 2 jours selon le règlement particulier.

L'organisateur aura l'obligation de faire des contrôles.

Sanctions :

- 1ère infraction : 5 minutes et 160 €.

- 2ème infraction dans les 12 mois : interdiction de prendre le départ et transmission du dossier à la commission de Discipline FFSA.

6.3. Carnet de Contrôle

6.3.1. Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis, pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ de la section suivante par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

6.3.2. Le carnet de contrôle devra être disponible à toute demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle, où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé.

6.3.3. À moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course.

6.3.4. L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle, à chaque contrôle horaire ou de passage, regroupement ou à l'arrivée, entraînera la mise hors course.

6.3.5. Les fiches des épreuves spéciales font partie intégrante du carnet de contrôle et sont soumises aux pénalités prévues ci-dessus.

6.3.6. La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

6.3.7. Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.

6.3.8. Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

6.3.9. Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels du rallye fera l'objet d'une enquête des Commissaires Sportifs qui jugeront en dernier ressort.

6.4. Circulation

6.4.1. Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation en France. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :

- 1ère infraction : une pénalité en espèces de 160 € (80 € en régional).
- 2e infraction : une pénalité en temps de 5 mn (1 mn en régional).
- 3e infraction : mise hors course.

6.4.2. Un carnet de contrôle des infractions sera remis à chaque équipage. Ce carnet devra obligatoirement être restitué en fin de rallye avec le carnet de bord sous peine de mise hors course de l'équipage.

6.4.3. Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation, commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route. Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues au règlement particulier du rallye, sous réserve que :

- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement.
- Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés.
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

6.4.4. Il est interdit sous peine de mise hors course, de remorquer, se faire remorquer, transporter, se faire transporter, pousser, se faire pousser, si ce n'est pour ramener une voiture sur la route ou pour libérer la route.

6.4.5. Il est de même interdit à tout équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :

- de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou les empêcher de dépasser.
- de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. Départ

7.1.1. L'équipage peut entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant son heure de départ.

7.1.2. L'heure idéale de départ figurera sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

7.1.3. Tout arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une étape ou secteur de liaison, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant au départ du rallye ou d'une étape avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.

7.1.4. Les équipages ayant 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'une étape ou d'une section s'ils se présentent dans ce délai de 15 minutes, l'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle. L'intervalle prévu entre les équipages doit être respecté.

7.1.5. Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans l'ordre du parcours.

7.1.6. Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.

7.1.7. Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle de l'horloge parlante française (téléphone 36 99).

7.1.8. Tous les équipages recevront un road-book (facultatif en régional et en national), décrivant en détail l'itinéraire à suivre, obligatoire, sous peine de mise hors course. Le road book devra comporter, chronologiquement, l'intégralité du rallye (y compris le tour de reconnaissance pour les rallyes terre).

La date de distribution de ce road-book figure dans le règlement particulier de chaque rallye.

Dans les rallyes terre, le road-book (spéciales et liaisons) devra être disponible une heure avant le départ de chaque étape. Un road-book "assistance" devra également être disponible lors des vérifications administratives. Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.

7.1.9. Voitures ouvrees et voiture balai

Les voitures ouvrees, devront porter des panneaux de portières (50 x 50 cm) sur les deux portes avant, mentionnant leur fonction (Info, SECURITE ou le numéro 000, 00 ou 0). A la fin du rallye, la voiture balai devra porter des panneaux de mêmes dimensions sur lequel figurera un drapeau à damiers.

La voiture 0 pourra être équipée d'un gyrophare sur le toit, d'une sirène et devra être équipée d'un moyen de liaison permanent avec la Direction de Course.

Les pilotes ou copilotes de la voiture 0 doivent avoir une grande expérience des rallyes et pouvoir fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Dans tous les rallyes, le passage des voitures officielles se fera comme ci-après.

- | | |
|----------------------------------|--|
| - Voiture tricolore (facultatif) | entre 1 h 30 et 1 h 00 avant le passage de la 1ère voiture |
| - Voiture info | entre 1 h 00 et 45 mn |
| - Voiture 000 (facultatif) | entre 30 mn et 15 mn |
| - Voiture 00 | entre 20 mn et 10 mn |
| - Voiture 0 | entre 15 mn et 05 mn |
| - Voiture balai | immédiatement après la dernière voiture. |

Toute autre identification est interdite, les horaires pouvant être modulés par le Directeur de la Course. Une licence FFSA est obligatoire pour les membres de l'équipage des voitures 0 et 00.

Les voitures 0 et 00 pourront être en configuration "course". Dans ce cas, les équipages devront être équipés de combinaisons et casques.

7.1.10. Un briefing du Directeur de Course à l'attention des conducteurs de toutes les voitures officielles mises à sa disposition (voitures ouvrières ou balai...) est conseillé.

7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles.

7.2.1. Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.

7.2.2. Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs d'assistances).

7.2.3. Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "parc fermé".

7.2.4. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

7.2.5. Il est strictement interdit, sous peine d'exclusion :

7.2.5.1. De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.

7.2.5.2. De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle, lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

7.2.6. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

7.2.7. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

7.2.8. Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.

7.2.9. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai de mise hors course.

7.2.10. Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.2.11. Les signes distinctifs des commissaires de route et du chef de poste figurent dans le règlement particulier de chaque rallye.

7.2.12. Les organisateurs pourront prévoir, à l'arrivée du rallye, le reclassement des premiers du classement général, afin que ces derniers se présentent dans l'ordre du classement au podium d'arrivée.

7.3. Contrôles de Passage (C.P) - Contrôles Horaires (C.H) - Mise Hors Course.

7.3.1. Contrôles de passage

A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser le carnet de bord, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

7.3.2. Contrôles horaires

À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.

7.3.3. La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

7.3.4. Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

7.3.5. Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

7.3.6. L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur.

7.3.7. Celui-ci inscrit alors sur ce carnet soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

7.3.8. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

7.3.9. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

7.3.10. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.

7.3.11. Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée à raison de :

- pour retard : 10 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 5 secondes par minute pour les épreuves régionales ;
- pour avance : 60 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 30 secondes pour les épreuves régionales.

7.3.12. Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du Directeur de Course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale.

7.3.13. Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

7.3.14. Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement transmis au Directeur de Course

7.3.15. Heure de départ des contrôles

7.3.15.1. Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale, l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

7.3.15.2. Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

a) Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :

- panneau avertisseur jaune (début de zone),
- après 25 m environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires),
- à une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
- enfin, 50 m plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.

b) Au C.H. d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes, pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. De plus en cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.

c) Après son pointage au C.H., l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Puis il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire (voir Art. 7.5.4.).

d) Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

7.3.16. Mise hors course

7.3.16.1. Tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires ou un retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque section et/ou étape du rallye ou encore un retard total de plus de 30 minutes entraînera la mise hors course de l'équipage.

7.3.16.2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant la mise hors course. Les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant la mise hors course.

Exemple :

● Secteur de liaison A :

départ 12 h 00 mn	temps idéal 1 h 00 mn
pointage 13 h 10 mn	pénalisation pour retard : 10 mn
retard comptant pour la mise hors course : 10 mn.	

● Secteur de liaison B :

départ 13 h 10 mn	temps idéal 1 h 30 mn
pointage 14 h 20 mn	pénalisation pour avance : 20 mn
retard comptant pour la mise hors course : 10 mn (pas d'aggravation).	

● Secteur de liaison C :

départ 14 h 20 mn	temps idéal 2 h 00 mn
pointage 16 h 30 mn	nouvelle pénalisation pour retard : 10 mn
retard comptant pour la mise hors course : 10 mn supplémentaires.	

Total secteurs de liaison A + B+C :

Pénalisation totale (pour retard et avance) : 10 mn + 20 mn + 10 mn = 40 mn.

Retard total comptant pour la mise hors course : 10 mn + 00 mn + 10 mn = 20 mn.

7.3.16.3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les équipages en seront informés aussitôt que possible.

7.3.16.4. La mise hors course pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

7.4. Contrôle de Regroupement

7.4.1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle (art. 7.2. et art. 7.6.).

7.4.2. Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.

Exemple :

120 voitures au départ du rallye

1er regroupement de 4 h

- heure de départ du regroupement :	12 h 01 mn
- heure idéale d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement :	08 h 01 mn
- heure idéale d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement :	10 h 00 mn

- heure réelle d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement :	08 h 45 mn
- heure réelle d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement :	11 h 50 mn

(60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye).

- heure de départ de la voiture n° 1 :	12 h 01 mn
- heure de départ de la voiture n° 120 :	13 h 00 mn

Les arrêts seront donc respectivement :

- pour la voiture n° 1 :	03 h 16 mn
- pour la voiture n° 120 :	01 h 10 mn.

7.4.3. À leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire du poste leur carnet de contrôle et éventuellement leurs fiches d'épreuves spéciales. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (Art. 7.6.), l'ordre de départ restant celui de l'arrivée. Ils devront alors obligatoirement couper le moteur. Les organisateurs peuvent distribuer un nouveau carnet de contrôle soit à l'entrée, soit à la sortie du parc fermé.

7.4.4. Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée à ce regroupement. Sinon, les voitures repartent suivant leur ordre d'arrivée. En aucun cas, il ne sera permis de prendre en considération uniquement les temps réalisés pendant les épreuves spéciales, mais seulement le classement établi avec les pénalisations routières.

7.5. Epreuves Spéciales (E.S.)

7.5.1. Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif. Le chronométrage pourra être effectué à la seconde ou au dixième de seconde.

Dans tous les rallyes, quel que soit le kilométrage de spéciales retenu pour le classement, la totalité des points sera attribuée.

7.5.2. Au cours de ces épreuves spéciales, sous peine de mise hors course, le port d'un casque et d'une combinaison ignifugée homologuée est obligatoire pour les membres de l'équipage, le port de gants ignifugés homologués est obligatoire pour le pilote.

7.5.3. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves spéciales, sous peine de mise hors course.

7.5.4. Le départ sera donné arrêté, le moteur étant obligatoirement en marche sur la ligne de départ. Un équipage ne pouvant présenter sa voiture avec le moteur en marche sera mis hors course avec effet immédiat.

Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.

L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le contrôleur au départ.

7.5.5. Les départs des épreuves spéciales seront donnés comme suit :

7.5.5.1. Lorsque la voiture, avec son équipage à bord, viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste recopiera sur la fiche de l'épreuve, l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minutes). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30 sec, 15 sec, 10 sec et les 5 dernières secondes une à une.

7.5.5.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.

Dans le cas d'un départ donné à l'aide d'un moyen automatique (feu, etc.), à environ 1 mètre après la ligne de départ sera placée une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à décélérer tout éventuel départ anticipé. Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés à la minute pour le secteur de liaison et pour le temps de l'épreuve spéciale.

7.5.6. Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne pourra être retardé par le commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.

7.5.7. En cas de retard de la part de l'équipage, le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.

7.5.8. Un faux départ et, notamment, un départ effectué avant que le commissaire ne donne le signal, sera pénalisé de 10 secondes à la 1ère infraction et de 1 mn à la 2e infraction. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui pourraient être infligées par les Commissaires Sportifs et, particulièrement, en cas de récidive.

7.5.9. L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine de mise hors course. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen de chronomètre avec imprimante obligatoirement. Cet appareil étant doublé par un chronomètre à imprimante facultative.

7.5.10. A une distance de 100 à 300 m après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et 1/10e éventuellement) même dans le cas d'un chronométrage à la cellule ou moyen automatique, l'indication au point "STOP" du temps effectué pourra être à la seconde. Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la fiche de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant.

7.5.11. Si, par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

7.5.11.1. Pour le départ : mise hors course.

7.5.11.2. Pour l'arrivée (Point Stop) : pénalisation de 5 mn.

7.5.12. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes, (éventuellement) dixièmes de seconde seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc...) exprimées en temps.

7.5.13. Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Toute infraction sera sanctionnée par les Commissaires Sportifs qui prononceront automatiquement la mise hors course du concurrent fautif.

†

7.5.14. Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

7.5.15. Tout équipage refusant de partir au départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui ont été attribués se verra infliger par le Collège des Commissaires Sportifs une pénalisation minimale de 10 mn pouvant aller jusqu'à la mise hors course sur demande du Directeur de Course, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

7.5.16. Interruption d'une épreuve spéciale :

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera momentanément ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra, s'il le juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve spéciale après rétablissement des conditions normales de course et de sécurité.

Un classement de l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant, à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption, un temps forfaitaire.

Ce temps forfaitaire pourra être calculé comme ci-après :

a) un classement général partiel provisoire, hors pénalisations routières, sera établi à l'issue de la spéciale précédente, les écarts séparant les concurrents du premier classé seront traduits en pourcentage.

Le temps forfaitaire attribué aux concurrents dans l'épreuve interrompue sera égal au temps du premier concurrent augmenté de l'écart (en pourcentage).

Dans le cas où ce type d'incident se produirait dans la première spéciale, c'est le classement de la 1ère section, hors première spéciale qu'il faudrait considérer.

Les commissaires sportifs peuvent prendre en considération le nombre d'E.S. qu'ils jugeront nécessaire.

b) être le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course, même si un seul équipage a effectué l'épreuve spéciale dans des conditions de course normales.

Dans le cas où les commissaires sportifs considéreraient comme anormal à l'évidence le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils pourront choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semblera le plus convenable.

L'application ou non de l'une ou l'autre de ces dispositions reste de la compétence exclusive du collège des Commissaires Sportifs après communications par la Direction de Course des motifs de l'interruption.

Tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres équipages.

Les dépanneuses en poste aux départs des épreuves spéciales peuvent être missionnées par le Directeur de Course dans le seul but de libérer la route si nécessaire.

7.5.17. Sécurité des concurrents

7.5.17.1. Chaque voiture concurrente doit transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course de son abandon. La non-observation de ces règles entraînera pour l'équipage une pénalité financière qui sera à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.5.17.2. Une "croix rouge" et un signe "OK" vert devront être distribués séparément aux équipages qui devront impérativement, pour des raisons de sécurité, les placer à portée de main.

En cas de panne ou d'accident dont les conséquences n'entraînent pas une intervention médicale immédiate, le signe OK vert doit être clairement montré aux trois voitures suivantes minimum, ainsi qu'à tout hélicoptère tentant de prêter assistance. Dans le cas contraire, c'est la "croix rouge" qui devra être présentée.

7.5.18. Lignes directrices – Sécurité rallyes

7.5.18.1. Zones public

Localisation des zones public.

Ces zones seront localisées conformément aux articles 15 et 19 de l'arrêté du 3 novembre 1976 portant réglementation technique des compétitions automobiles et des compétitions à 2 roues et tricycles à moteur. Ces zones seront mentionnées dans le dossier déposé à la Préfecture et soumis à l'examen de la Commission Départementale compétente.

Signalisation des zones public

Les zones destinées aux spectateurs seront matérialisées par l'organisateur technique, avec l'aide des pouvoirs publics. Ces zones seront reconnaissables à leur délimitation constituée d'un grillage plastique ou tout dispositif similaire. Leur aménagement est à la discrétion de l'organisateur technique.

7.5.18.2. Autres zones

Les spectateurs devront être informés par l'organisateur technique de ce qu'ils assument seuls la responsabilité de leur présence en dehors des zones destinées aux spectateurs par la mise en place de panneaux ou tout autre moyen.

Des zones interdites au public pourront être définies et matérialisées par l'organisateur technique, avec l'aide des pouvoirs publics.

Ces zones seront reconnaissables à leur délimitation par de la rubalise ou par tout autre moyen adapté au terrain. En outre, ces zones seront signalisées par des panneaux d'interdiction. Les barrières métalliques et autres dispositifs lourds et non solidaires sont à éviter, ceux-ci pouvant constituer un danger en cas de collision d'une voiture.

7.5.18.3. Officiels et personnels

Les personnes en fonction sur le parcours d'une épreuve spéciale, y compris les journalistes et photographes accrédités, devront porter une chasuble ou être reconnaissables par un signe distinctif. Ce dispositif permettra de faciliter la tâche aux pouvoirs publics pour faire respecter l'interdiction de présence du public.

7.5.18.4. Attestation de conformité

Il est recommandé à l'organisateur technique de faire la demande auprès du représentant de la Commission Départementale ou du Directeur du Service d'Ordre de l'attestation (ou copie) établissant que l'ensemble des dispositions imposées par l'arrêté préfectoral est respecté.

7.6. Parc Fermé

7.6.1. Conditions générales : pendant le régime de parc fermé, il est interdit, sous peine de mise hors course, de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Dans les parcs fermés, la pose de housses ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.

7.6.2. Les voitures sont en régime de parc fermé :

7.6.2.1. Dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.

7.6.2.2. Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.

7.6.2.3. Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et à la prononciation de l'ouverture du parc par le Directeur de Course.

7.6.3. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

7.6.4. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne durerait pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.

7.6.5. Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure (sous le contrôle d'un commissaire) qui ne pourra ensuite être embarquée dans la voiture.

7.6.6. Lorsque les commissaires techniques de l'épreuve constateront qu'une voiture semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.

7.6.6.1. Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison (1 minute = 1 minute de pénalisation). Elles seront donc prises en considération pour le calcul de la mise hors course. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de la mise hors course qui serait alors prononcée.

7.6.6.2. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci recevra éventuellement une nouvelle heure de départ.

7.6.7. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle du commissaire compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape :

7.6.7.1. De changer, par les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé.

7.6.7.2. De faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.

7.6.7.3. Si pour le remplacement du pare-brise, un redressement succinct des parties de carrosserie et/ou d'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'art. 7.6.6.1 sera d'application.

7.6.8. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues aux art. 7.6.6.1. et 7.6.6.2.

7.6.9. Après avoir garé sa voiture, l'équipage devra obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.

7.6.10. Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine de mise hors course.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPELS

8.1. Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International (Art. 171 et suivants du Code Sportif International).

8.2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course ou au Chargé des Relations avec les Concurrents, accompagnée d'une somme de 550 €, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

8.3. Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux Articles 180 et suivants du Code Sportif International (caution de 1 900 €).

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes.

Le classement final sera établi par addition des temps réalisés dans les épreuves spéciales avec les pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et avec toute autre pénalisation, exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe seront établis de la même façon.

9.2. En cas d'ex æquo, sera proclamé vainqueur celui qui aura réalisé le meilleur temps lors de la 1ère épreuve spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les ex æquo, les temps des 2e, 3e, 4e épreuves spéciales, seraient alors pris en considération. Cette règle de départage peut être appliquée à chaque moment du rallye.

9.3. Les résultats du rallye seront affichés conformément au programme de chaque rallye, et au plus tard 30 minutes après l'entrée en parc fermé du dernier concurrent.

9.4. Le classement final est provisoire à la fin du rallye. Il devient définitif 30 minutes après l'affichage des résultats et approbation par les Commissaires Sportifs.

9.5. A la fin des étapes, des classements partiels provisoires pourront être publiés conformément au programme de chaque rallye.

9.6. Dans tous les rallyes, les classements féminins sont réservés exclusivement aux équipages totalement féminins.

9.7. Il est interdit de regrouper des groupes ou des classes pour l'établissement des classements.

ARTICLE 10. PRIX - COUPES

Voir règlement particulier de chaque rallye. En cas de distribution de prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

10.1. Remise des Prix

Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les équipages classés qui n'y participeraient pas au complet, perdront le bénéfice de leur prix.

POUR VOS DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS, CHOISISSEZ CITROËN.



Brice TIRABASSI - Jacques-Julien RENUCCI
Champions de France des Rallyes Super 1600 - 2002

DÉPÊCHEZ-VOUS, PLACES LIMITÉES !

Soyez propulsé sur les plus hautes marches des podiums grâce aux Formules de Promotion Citroën.

Le Challenge Saxo Rallye, le Trophée Saxo T4, le Challenge Saxo Rallycross, seront pour vous l'opportunité d'intégrer une équipe professionnelle et d'entamer une carrière à la mesure de votre talent.

**Demande d'inscription et règlement des Formules
de Promotion 2003 auprès de Citroën Sport :**

19, allée des Marronniers 78035 Versailles Cedex
Tél. : 00 33 (0)1 30 84 04 56/65 Fax : 00 33 (0)1 30 84 04 60



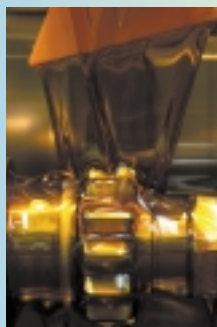
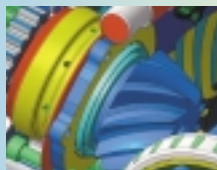
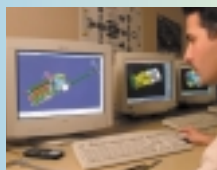
CITROËN SPORT

CREATED FOR THE WINNERS*



* ÉLABORÉ POUR LA VICTOIRE

**BOITES DE VITESSES
ET TRANSMISSIONS**



TECHNOLOGIE ET PERFORMANCE

6, rue Grand'Montains • 85110 ST-PROUANT

Tél. 02 51 66 42 68 • Fax. 02 51 66 49 60

E-mail : sadev@sadev-tm.com

ANNEXE 1 CARNET D'ITINÉRAIRE STANDARD

OBLIGATIONS

- Sens de lecture de haut en bas.
 - La reliure sera faite à l'aide d'une spirale plastique ou métallique permettant une ouverture sur 360 degrés et résistant à de nombreuses manipulations.
 - Au début du carnet d'itinéraire, devra figurer une page comprenant l'explication des signes utilisés ; ce lexique sera au moins bilingue.
 - Un repère pour étalonner le compteur kilométrique devra être indiqué.
 - En haut ou en bas de chaque page, faire figurer : le numéro du secteur (secteur étant compris entre 2 contrôles horaires), le temps imparti, le kilométrage et éventuellement les contrôles de passage.
 - Chaque page sera numérotée, la numérotation sera progressive dans un même volume.
 - Chaque information sera numérotée et séparée de la suivante par un trait horizontal. (La numérotation sera remise à 0 à chaque contrôle horaire).
 - Les informations rapprochées (distance inférieure à 200 m) ne comporteront pas de séparation entre elles.
 - Toute indication ne pouvant pas être visualisée sur la route, figurera entre parenthèses.
 - Pour chaque contrôle horaire, départ et arrivée d'épreuve spéciale, contrôle de passage, reproduire les signes standardisés et indiquer avec précision la localisation de ces contrôles.
 - Les signaux reproduits devront avoir leur emplacement repéré sur le dessin de la route.
 - Les principaux panneaux de changement de direction qui existent sur la route devront être encadrés avec, s'il y a un changement de direction, la flèche située dans le sens réel.
 - La localisation des différents contrôles devra être indiquée avec précision.
 - Chaque secteur commencera sur une nouvelle page.
 - Les épreuves spéciales devront ressortir sur le reste du texte (par exemple avec un encadrement ou l'utilisation d'une couleur différente).
 - Sur chaque dessin le point d'origine du dessin sera toujours situé en bas.
 - Les panneaux d'indication reproduits qui ne correspondent pas à la route à suivre mais qui servent de repères, devront être barrés.
 - Les endroits demandant une attention particulière devront être signalés par 1, 2 ou 3 points d'exclamation.
 - La présentation de chaque page devra être suffisamment dégagée pour que les concurrents puissent y insérer leurs propres remarques.
 - Un maximum de 6 dessins par page est autorisé.
 - Les indications devront être lisibles, (en tenant compte qu'elles doivent être lues la nuit dans une voiture qui bouge).
 - Dans le road-book, les points sécurité devront être signalés par le signe suivant : une flèche en forme de Z à l'envers, dans un cercle.
- Chaque carnet d'itinéraire doit contenir, de préférence au dos de la couverture, une croix rouge et, de l'autre côté, un signe "OK vert".

SUGGESTIONS

- Indiquer la moyenne des étapes de liaison.
- Indiquer pour les épreuves spéciales, le meilleur temps réalisé lors de l'édition précédente du rallye.
- Faire figurer des points de repère bien discernables : (ex. panneau d'entrée de village).
- Signaler les changements de revêtement (de goudron à terre, de terre à goudron), par un double trait de la ligne verticale centrale.

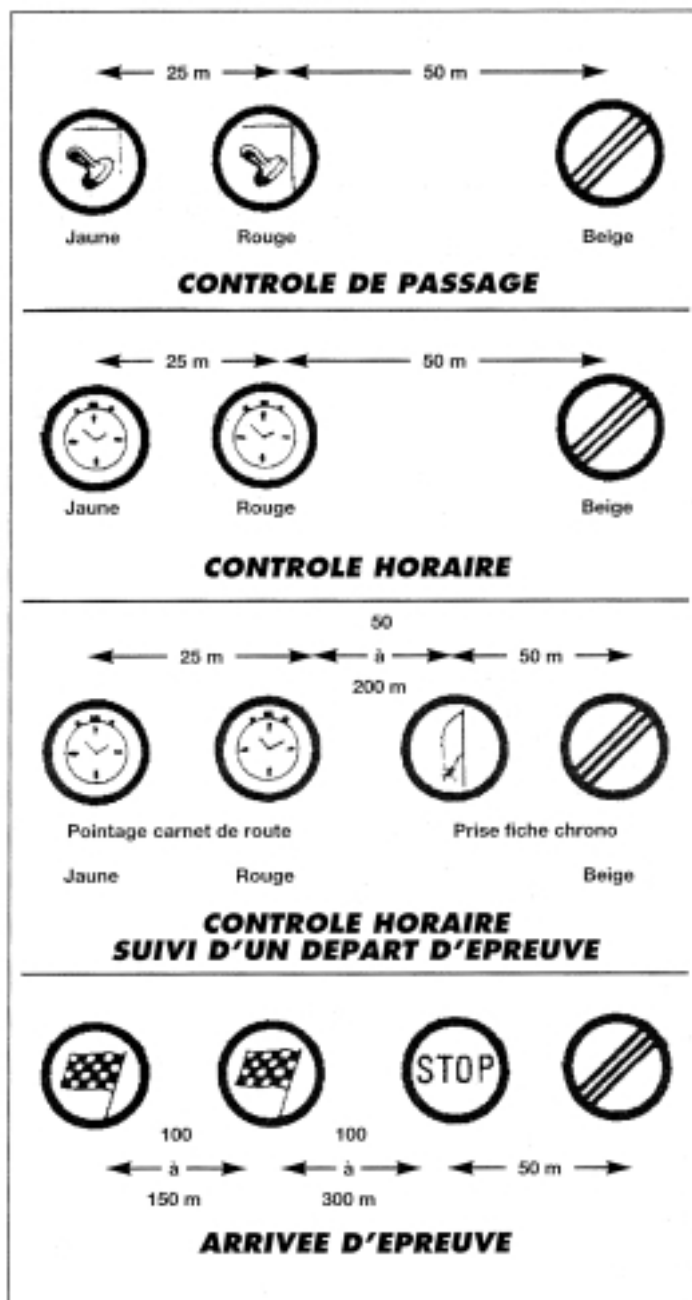
TOUS LES POINTS QUI NE SONT PAS ABORDÉS SONT LAISSÉS LIBRES À L'ORGANISATEUR.

5 ^{ème} RALLYE LYON CHABONNIÈRES BÈNE				
DESIGNATION	1 ^{ère} Etape	2 ^{ème} Etape	3 ^{ème} Etape	Point
CHABONNIÈRES BÈNE	Distance 21,00 km	Temps imparti 0 à 30 min	Moyenne 26,60 km/h	14
Distances	Directions	Informations	Distances	
km - Points			km	
16,20 0,00	16	 CHABONNIÈRES BÈNE 0 17,20 - 0,21	0,00	
14,70 0,50	17	 CHABONNIÈRES BÈNE 0	0,50	
10,80 0,80	18	 CHABONNIÈRES BÈNE 0	1,30	
10,00 0,20	19	 LYON	1,50	
20,10 0,10	20	 CHABONNIÈRES BÈNE 0 21,10 - 0,11	0,10	

5 ^{ème} RALLYE LYON CHABONNIÈRES BÈNE				
DESIGNATION CHABONNIÈRES BÈNE	1 ^{ère} Etape	2 ^{ème} Etape	3 ^{ème} Etape	Points
	Distance 21, 90 km	Temps imparti 0 à 30 min	Moyenne 26, 60 km/h	
Distances Lycée / Points	Directions	Informations	Distances Lycée / Points	
20,20 0,10			0,10	
20,70 0,50			0,50	
21,00 0,20			0,20	

Distance entre CHABONNIÈRES BÈNE 21, 90 km

ANNEXE 2
SIGNALISATION DES CONTRÔLES DE RALLYE



ANNEXE 3 **EQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ**

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ - RALLYES														
GROUPES	INTERNATIONAL			NATIONAL					RÉGIONAL					
	N	A	N	FN	A	FA	F/F2000		N	FN	A	FA	F	F2000
							GT	série						
Arceaux 4 points minimum				X		X				X		X		
Arceaux cages obligatoires pour les voitures de : - de 2 000 cm3 + de 2 000 cm3 + de 1 200 kg	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	X X X X	
Harnais 4 points minimum homologué F.I.A. (voir identification des harnais)	X	X	X	X	X	X	RP		X		X		X	
Harnais 6 points minimum homologué F.I.A. (voir identification des harnais)														
Sièges homologués F.I.A. (voir identification des sièges)	X	X												
Pare-brise en verre feuilleté	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Filtre anti-déflagrant (si vitres en verre trempé)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Extincteur manuel 2 kg (pour la poudre)*	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Extincteur 1 kg														
Extincteur AFFF/habitacle/moteur (simultané) liste n° 6 ou 16*					X									
Extincteur AFFF/habitacle /moteur (simultané) liste n° 16*	X	X												
Coupe-circuit				REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	X	
Vêtements et gants ininflammables (normes F.I.A broderie uniquement. Voir identification des combinaisons) L'emploi des gants est facultatif pour le navigateur	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cagoule	REC	REC		REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC	REC
Fixations supplémentaires, 2 par capot	REC	X		REC	X	X	RP	REC	REC	X	X	RP	RP	
Casque homologué (voir identification des casques)	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Anneau de remorquage AV-AR	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Double circuit de freinage	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2 Rétroviseurs extérieurs	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Triangle de sécurité	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Légende : X : obligatoire ; REC : recommandé ; RP : se reporter à la réglementation particulière propre à ce groupe. * Pour d'autres produits, voir RP et liste n° 6.

ANNEXE 4

TERMINOLOGIE

Secteur de liaison :

Tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

Section :

Ensemble des secteurs compris entre : le départ et le 1er regroupement, deux regroupements successifs, le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

Etape :

Chacune des parties du rallye séparée par un arrêt d'au moins 8 heures ou à moins égal à la durée du parcours si celle-ci est inférieure à 7 heures.

Neutralisation :

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

Regroupement :

Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part à un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.

Parc fermé :

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

Additif :

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

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

Carnet de contrôle :

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

Epreuve spéciale :

Epreuve de vitesse sur route à usage privatif.

ANNEXE 5

CHARGE DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

Missions principales :

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

Présence lors du déroulement de l'épreuve :

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

- aux vérifications administratives et techniques ;
- au secrétariat du meeting ;
- au départ des étapes ;
- aux parcs de regroupement ;
- aux parcs de fins d'étapes.

Fonctions :

Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées. Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

Concertation :

Eviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver dans le cadre d'explications précises une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation.

(ex. : fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométreurs). Le chargé des relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des protestations.

REGLEMENT PARTICULIER DES RALLYES

Ce règlement particulier complète le règlement standard des rallyes.

La FFSA a établi un règlement standard applicable dans tous les rallyes français exceptés pour les rallyes comptant pour un Championnat FIA. Chaque organisateur établira un règlement particulier pour son rallye. Ce règlement particulier devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA et devra mentionner toutes les dispositions supplémentaires que l'organisateur désire imposer.

Les rallyes français sont disputés conformément au Code Sportif International (et ses Annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), au règlement de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA) et au règlement particulier de chaque rallye.

Les organisateurs devront utiliser le logo FFSA de leur Championnat respectif. Le logo FIA est interdit sauf pour les rallyes comptant pour un Championnat FIA qui devront utiliser le logo FIA de leur Championnat à l'exclusion de tout autre logo FIA.

PROGRAMME - HORAIRES

Parution du règlement :
Ouverture des engagements :
Clôture des engagements :
Parution du road-book :
Vérification des documents et des voitures :
1ère réunion des Commissaires Sportifs :
Publication des équipages admis au départ :
Briefing des pilotes prioritaires
Le : à : Lieu :
Départ de :
Publication des résultats partiels :
Arrivée à :
Vérification finale :
Publication des résultats du rallye :
Remise des prix :

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile.....organise le
en qualité d'organisateur administratif
Le présent règlement a reçu le permis d'organisation de la FFSA, numéro : 000
en date du : 00 / 00 / 2003

Comité d'Organisation

Président :
Membres :
Secrétariat du Rallye, Adresse :
Téléphone :
Fax :

Permanence du Rallye :
Lieu, date, horaire :

Organisateur technique :
Nom :
Adresse :

1.1. Officiels.

Commissaires Sportifs :
Directeur de Course :
Directeur de Course Adjoint :
Médecin Chef :
Commissaires Techniques :
Commissaire Technique A ou B responsable du marquage des pneumatiques :

Chargés des relations avec les concurrents :
Chargés des relations avec la presse :

NB : les Commissaires Sportifs seront au nombre de trois ou cinq dans tous les rallyes.

1.2. Eligibilité

Le Rallyecompte pour.....

1.3. Vérifications

Les équipages engagés recevront, avec leur accusé de réception d'engagement, une convocation pour les vérifications administratives qui auront lieu le : 00 / 00 / 00 de 00 h à 00 h à : lieu
Les vérifications techniques auront lieu le : 00 / 00 / 00 de 00 h à 00 h à : lieu
Les vérifications finales seront effectuées :
Adresse :
Prix de la main d'œuvre :

ARTICLE 2. ASSURANCES

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. Demande d'Engagement - Inscriptions

3.1.5. Toute personne qui désire participer au rallye.....doit adresser au secrétariat du rallye (cachet de la poste faisant foi) la demande d'engagement ci-jointe, dûment complétée, avant le

3.1.10. Le nombre des engagés est fixé àvoitures maximum.

3.1.11.1. Les droits d'engagement sont fixés :

- avec la publicité facultative des organisateurs :€
- sans la publicité facultative des organisateurs :€ (x 2)

3.1.12. La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.3. Assistance

Conforme au règlement standard FFSA

L'assistance sera autorisée

4.3.2.3. Limitation de changements de pièces

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

La publicité collective obligatoire et la publicité facultative sont.....ou seront communiquées par un additif au présent règlement particulier.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

Le Rallye de.....représente un parcours dekm.

Il est divisé enétapes et.....sections.

Il comporteépreuves spéciales d'une longueur totale dekm.

Les épreuves spéciales sont :

L'itinéraire horaire figure dans l'annexe "itinéraire".

6.2. Reconnaissances

Conforme au règlement standard FFSA

6.2.6. Les reconnaissances auront lieu le :

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE

7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles.

7.2.11. Les signes distinctifs des Commissaires sont :

- Commissaire de route :
- Chef de poste :

ARTICLE 8. RÉCLAMATION - APPEL

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Conforme au règlement standard FFSA

ARTICLE 10. PRIX

Prix en espèces.....

Coupes

La remise des prix se déroulera le : 00 / 00 / 00 à : 00 h.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES SUPER 1600

"PILOTES" ET "MARQUES"

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des rallyes.

Le Championnat de France des Rallyes Super 1600 se dispute sur 7 rallyes.

11-13 avril	Lyon Charbonnières Rhône	Asac du Rhône
02-04 mai	Auxerrois	Asa Yonne
23-25 mai	Alsaces-Vosges	Asac d'Alsace et du Rhin
27-29 juin	Rouergue Aveyron Midi-Pyrénées	Asa Route d'Argent
19-21 septembre	Cardabelles Millau Aveyron	Asa de Saint Afrique
10-12 octobre	Touquet Pas de Calais	Asac Nord de la France
21-23 novembre	Var	Asac du Var

ARTICLE 1. ORGANISATION

Les vérifications auront lieu le vendredi, l'appartenance des voitures au Super 1600 sera confirmée par les Commissaires Techniques.

Un "sticker" apposé à l'issue des vérifications techniques de départ aura une identification "Super 1600". Cette identification devra figurer sur tous les documents utilisés durant le rallye.

Le contrôle final sera fait selon le règlement standard.

Si moins de 10 pilotes étaient inscrits avant le premier rallye, ce Championnat serait remplacé par une Coupe de France.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

Inscriptions

- Tout pilote qui désire participer au Championnat de France des Rallyes Super 1600 "Pilotes" doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA, au plus tard 15 jours avant la date du premier rallye dans lequel il souhaite marquer des points. La demande devra être accompagnée de la somme de 200 €.

- Tout constructeur automobile qui désire participer au Championnat de France des Rallyes Super 1600 "Marques" doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA. Il devra désigner, au plus tard lors des vérifications de chaque rallye, deux pilotes prioritaires pour sa marque.

La demande devra être accompagnée de la somme de 10.000 €.

Aucune marque ne pourra marquer des points au Championnat "Marques" en s'engageant après le quatrième rallye.

3.1. Demande d'engagement - Inscriptions

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à un rallye est limité à 800 €.

Le concurrent devra clairement indiquer si la voiture utilisée est une "Super 1600".

Les pilotes peuvent participer sans obligation d'inscription au Championnat

3.1.10. La liste des engagés devra être publiée et reçue à la FFSA au plus tard le vendredi de la semaine précédant la semaine du début du rallye.

3.3. Ordre de départ

● pour la 1ère étape du premier rallye :

- tirage au sort des pilotes des voitures de la catégorie Super 1600 (la veille des vérifications),
- les autres pilotes.

● pour la 1ère étape des autres rallyes :

- les pilotes Super 1600 dans l'ordre du classement provisoire du Championnat,
- les pilotes Super 1600 non classés au Championnat,
- les autres pilotes.

● 2ème et 3ème étapes de tous les rallyes :

- les pilotes Super 1600 dans l'ordre du classement provisoire du rallye, pénalités routières comprises,
- les autres pilotes.

Rallyes Asphalte : les départs des 10 premières voitures Super 1600 seront donnés de 2 minutes en 2 minutes.

Rallye Terre : les départs des 20 premières voitures seront donnés de 2 minutes en 2 minutes.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures Autorisées

Sont autorisées dans les rallyes, les voitures correspondant aux prescriptions de l'annexe J du Code Sportif International,

d'une cylindrée de 1600 cm3 maximum, deux roues motrices, homologuées à la date des vérifications techniques du rallye concerné, en groupes N et A (y compris Super 1600, exclu Kit Car).

Sont également autorisées les voitures des Coupes mono-marque reconnues par la FFSA.

Sont autorisées pour le Championnat, les voitures Super 1600.

4.1.1. Capteurs de vitesse pour "corralba" ou similaire

Afin d'éviter toute possibilité d'utiliser l'information vitesse roue pour tout autre utilisation que celle destinée au copilote, les points suivants doivent être respectés :

- 1 ou 2 capteurs autorisés mais sur une seule des 2 roues arrière,
- fils du ou des capteurs passés dans une gaine de couleur différente de celle utilisée par les autres câblages,
- pas de connexion entre ce faisceau et les autres faisceaux de la voiture,
- seule une alimentation + et - pour l'afficheur du copilote,
- pas de liaison entre l'ensemble capteur-afficheur copilote, et le système d'acquisition de données, si le véhicule en est équipé.

a) Pneumatiques

Les voitures Super 1600 devront obligatoirement utiliser les pneumatiques Michelin suivants :

● Rallyes Asphalte :

- pneu sec à sculpture moulée : 17/63 x 17 type N 21 (idem FIA)
- pneu pluie : 17/63 x 17 type TE 00 (idem FIA)

● Rallyes Terre :

- pneu terre asymétrique : 16/65 x 15 type ZER 90/ZEL 90

Le panachage est interdit.

Le re-taillage de ces pneumatiques est libre.

Les pneumatiques des voitures Super 1600, à l'exception des TE 00, seront soumis à marquage et leur nombre sera limité à 14 par rallye.

Une seule séance sera organisée durant les vérifications techniques, et il n'y aura pas de démarquage.

A tout moment de l'épreuve, le nombre de roue de secours à bord des voitures Super 1600 sera de UN, cette valeur étant à la fois le maximum et le minimum et elle devra être du même type que les roues dont la voiture est équipée.

Les pneumatiques équipés de systèmes anti-crevaisson (ATS ou autres) sont interdits.

b) Carburant

Les concurrents Super 1600 devront obligatoirement utiliser le carburant défini par la FFSA et respecter les prescriptions suivantes :

- conditionnement par tonnelet,
- livraison le vendredi entre 9 et 11 heures.

Les prescriptions relatives complémentaires à la fourniture et la distribution seront disponibles auprès de la FFSA.

- Contrôle des prélèvements par identification cryptée des bidons transmis à Elf.
- Raccords idem Championnat FIA (Annexe III règlement Rallyes).

4.2. Poids

Le poids minimum est de 1000 kg (dans les conditions de l'article 4.3).

Le poids minimum de la voiture (dans les conditions de l'article 4.3) avec l'équipage (pilote + copilote) est de 1150 kg .

Rappel de la Réglementation Annexe J 2003 :

Article 255-6 : Restrictions pour les voitures homologuées en variante kit super 1600.

Pesées des voitures de la catégorie Super 1600

Procédure de la pesée

Afin de réaliser dans les meilleures conditions, la pesée des voitures en relevant les deux valeurs définies par l'article 255-6.2, qui doivent être respectées indépendamment l'une de l'autre, et de manière compatible avec un écart de 1 minute entre les concurrents, il est expressément demandé aux équipages de respecter la procédure suivante :

- a) respecter scrupuleusement les indications du Commissaire Technique responsable de la manœuvre. L'équipage constatant qu'il va être soumis à la pesée doit immédiatement prendre les dispositions pour pouvoir quitter la voiture : détacher les harnais de sécurité et ôter les casques ou les systèmes d'intercommunication.
- b) le pilote arrête la voiture devant le Commissaire Technique responsable de la manœuvre, en avant des bascules.
- c) les Commissaires Techniques Adjoints placent les bascules devant les roues, sans que la voiture ne bouge.
- d) le pilote fait monter la voiture sur les plateaux des bascules à l'aide du moteur, en suivant
- e) une fois la voiture placée en position de pesée, et au signal du Commissaire Technique responsable de la manœuvre, le pilote arrête le moteur et bloque la voiture (vitesse engagée ou frein à main).
- f) la valeur de la pesée "équipage à bord" est relevée et notée sur la feuille de pesée.
- g) au signal les deux membres de l'équipage descendent rapidement.

- h) la valeur de la pesée "à vide" est relevée et notée sur la feuille de pesée.
- i) le pilote remonte à bord, met en route et descend lentement en marche avant des bascules.
- j) le copilote prend connaissance des mesures et signe la feuille de pesée.
- k) le copilote remonte à bord tandis que s'approche la voiture suivante.

4.3. Assistance

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road book de chaque rallye.

Les horaires du rallye seront aménagés (avec regroupements si nécessaire) pour permettre à un seul camion (léger) de faire tous les points d'assistance à la même voiture avec un déplacement à une moyenne de 30 km/h maximum, par la route la plus courte.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance par voiture engagée.

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

Aucun autre véhicule ne sera admis dans les parcs, sauf accord de l'organisateur qui pourra délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire, etc...)

La surface occupée dans un parc pourra être limitée avec comme valeur minimum :

- pour les concurrents Super 1600 : 90 m² pour 1 voiture, 150 m² pour 2 voitures.
- pour les autres concurrents : 70 m² pour 1 voiture, 130 m² pour 2 voitures.

Mécaniciens : pas de limitation.

En cas d'infraction sur l'interdiction de l'assistance les sanctions suivantes seront appliquées :

- 1ère infraction dans l'année : pénalité minimum de 10 minutes, mise hors course possible
- récidive dans l'année : mise hors course

Les mêmes sanctions pourront être appliquées aux autres concurrents, et notamment ceux des Coupes mono-marque.

Caméras de télévision

Le prestataire désigné par la FFSA procédera au montage du matériel d'enregistrement d'images de télévision dans les voitures avec l'accord de l'équipe responsable de la voiture et en présence d'un technicien habilité par cette équipe.

Une installation s'effectuera avant le départ du rallye et ce, pour la totalité de la première étape. Pour chaque étape, le choix des voitures dans lesquelles seront installées les caméras appartient au prestataire désigné par la FFSA.

Le poids de cet équipement sera considéré comme faisant partie de celui de la voiture.

Le démontage de cet équipement pourra uniquement être effectué en fin de chaque étape et dans les mêmes conditions que lors de son installation.

Il conviendra aux 2 parties (prestataire et équipe) de s'assurer que l'éventuelle compensation du poids est possible et correctement réalisée, le concurrent étant responsable de la conformité de sa voiture à tout moment du rallye.

En cas de contestation sur cette opération, un officiel du rallye (relation concurrent, Directeur de Course, etc.) devra en être informé.

Zone de ravitaillement

Il est conseillé aux organisateurs de prévoir des zones de ravitaillement.

Lorsque des zones de ravitaillement seront mises en place : application de l'article 4.3.3.2 du règlement standard.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les concurrents participant à un rallye du Championnat de France des Rallyes Super 1600 devront apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur du rallye, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

6.1.5. Un rallye comptant pour le Championnat de France des Rallyes Super 1600 comprendra 3 étapes au maximum, selon le découpage conseillé ci-après :

- 1ère étape le vendredi après midi (20 à 60 km environ d'Epreuves Spéciales)
- 2ème étape le samedi (80 à 120 km environ d'Epreuves Spéciales)
- 3ème étape le dimanche matin (40 à 60 km environ d'Epreuves Spéciales)

La longueur d'une épreuve spéciale est limitée à 33 km.

Le kilométrage total d'Epreuves Spéciales est limité à 240 km.

Le nombre de passages est limité à 4 pour les rallyes sur asphalte et à 2 pour les rallyes sur terre (hors reconnaissances).

Un rallye de doublure pourra être organisé sur le parcours des 2ème et/ou 3ème étapes et pourra accepter les voitures des groupes N, FN, A (y compris kit car, exclu Super 1600), FA, F, F2000, GT de série, FRC de moins de 2 litres Ce rallye comptera pour la Coupe de France des rallyes 2ème division.

Un rallye de doublure VHC pourra être organisé sur le parcours des 2ème et/ou 3ème étapes.

Il ne pourra pas y avoir de rallye de régularité de doublure.

6.2. Reconnaissances

Les équipages devront fournir 2 jeux de photos d'identité récentes et lisibles ainsi que l'identification formelle de leur voiture de reconnaissance (modèle, couleur, immatriculation) pour obtenir leur fiche de reconnaissance.

Un contrôle de la conformité technique de cette voiture pourra être effectué à tout moment des reconnaissances.

Des contrôles de vitesse pourront également être effectués sur le parcours des épreuves spéciales ou en dehors de celles-ci.

6.2.1. Rallyes Asphalte : les reconnaissances sont limitées à 3 passages par Epreuve Spéciale.

Les reconnaissances doivent être effectuées avec une voiture de série, deux roues motrices, conforme aux articles 6.2.2 et 6.2.3 du Règlement Standard des Rallyes et selon les horaires et modalités autorisés par les organisateurs.

6.2.4. Sanctions en cas d'infraction sur les reconnaissances

Équipages des voitures Super 1600

En cas d'infraction sur la réglementation sur les reconnaissances les sanctions ci-après :

Départ refusé en cas de 1ère infraction pour :

- Nombre de passages supérieur au nombre autorisé
- Absence de l'identification de la voiture et de l'équipage
- Voiture de reconnaissance non conforme
- Aux dates prévues mais en dehors des horaires et modalités prévus

Exclusion du Championnat (et procédure disciplinaire) pour :

- Récidive pour les cas ci-dessus
- Reconnaissance en dehors des dates prévues
- Manœuvre frauduleuse ou comportement anti-sportif.

Les mêmes sanctions pourront être appliquées aux autres concurrents, et notamment ceux des Coupes mono-marque.

La notion de récidive s'entend sur la totalité du Championnat et non pas seulement sur un même rallye.

6.2.5. Rallyes Terre : les reconnaissances se font uniquement dans le cadre d'un tour de reconnaissance faisant partie intégrante du rallye conforme à l'article 6.2.5 du Règlement Standard des Rallyes.

Les pneumatiques seront libres pour le ou les tours de reconnaissance.

Il sera remis à chaque équipage au départ de chaque tour de reconnaissance un cahier de prise de notes formellement identifié par l'organisateur.

Seul ce cahier pourra être utilisé dans les spéciales du rallye, des contrôles de la seule présence et utilisation de ce cahier, à bord de la voiture et sur l'équipage, seront effectués durant le rallye.

6.2.6. Durée : les reconnaissances des rallyes asphalte se dérouleront entre le mercredi matin et le vendredi matin précédant le rallye.

Les pilotes non inscrits au Championnat auront la possibilité de reconnaître le samedi et le dimanche précédant le rallye.

Un panachage week-end/semaine est interdit.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE

7.5. Épreuves Spéciales

Le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde.

Le départ devra être donné au moyen d'un système automatique (feux), une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à déceler un éventuel départ anticipé sera installée à 1 mètre maximum après la ligne de départ.

L'arrivée sera jugée à l'aide d'une photocellule.

Les prestataires informatiques établiront un dispositif destiné à ce qu'un départ anticipé puisse être détecté automatiquement et surtout communiqué dans les plus brefs délais à la fois à la direction de course mais aussi au concurrent.

7.5.19. Ouvreurs

Pour les rallyes Asphalte, les concurrents inscrits au Championnat Super 1600 pourront bénéficier d'ouvriers.

- Les voitures d'ouvriers seront identifiées avec des panneaux de portières portant la mention "ouvreur" ainsi que par une plaque rallye spécifique. Ces panneaux et plaques seront vendues par l'organisateur du rallye.
- Une seule voiture "ouvreur" par voiture engagée pourra parcourir chaque épreuve spéciale.
- Le passage sera autorisé jusqu'à 75 minutes avant le 1er concurrent.
- L'équipage d'une voiture "ouvreur" ne pourra être composé que de deux personnes.
- Les ouvriers devront respecter l'itinéraire du rallye, sans marquer d'arrêt sur le parcours d'une Epreuve Spéciale et sans emprunter leur parcours en sens inverse.

7.5.20. "Shake-down"

Une séance d'essai (shake-down) pourra être organisée à la discrétion des organisateurs.

Si le "shake-down" est organisé, pour y prendre part, une participation financière pourra être demandée par l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Classement Pilotes

Dans chaque rallye sera extrait du classement général un classement des pilotes inscrits au Championnat de France. Une attribution de points se fera à chaque rallye comme ci-après :

1er :	10 points	5ème :	4 points
2ème :	8 points	6ème :	3 points
3ème :	6 points	7ème :	2 points
4ème :	5 points	8ème :	1 point

Le classement final du Championnat de France des Rallyes Super 1600 "Pilotes" sera établi en tenant compte pour chaque pilote de ses 5 meilleurs résultats.

Classement Marques

Dans chaque rallye sera établi un classement des Marques extrait du classement des pilotes (article 9) en retenant pour chaque marque inscrite au Championnat les deux meilleurs pilotes.

Une attribution de points sera faite à chaque rallye comme ci-après :

1er :	10 points
2ème :	6 points
3ème :	4 points
4ème :	3 points
5ème :	2 points
6ème :	1 point

Le classement final du Championnat de France des Rallyes Super 1600 "Marques" sera établi en tenant compte de tous les résultats de chaque marque.

Classement Promotion

Un classement Promotion sera extrait du classement des pilotes (article 9).

Seront exclus de ce classement, les pilotes prioritaires désignés par les marques, les pilotes prioritaires FIA, les pilotes prioritaires FFSA A.

La FFSA pourra classer prioritaire A, pour le Championnat, tout pilote ne correspondant pas à l'esprit du classement Promotion. Cette décision sera portée à la connaissance du pilote dès réception de son inscription au Championnat.

Classement Féminin

Un classement féminin sera extrait du classement final du Championnat de France des rallyes Super 1600 "Pilotes".

ARTICLE 10. PRIX ET COUPES

10.1. Remise des Prix

La remise des prix aura lieu le dimanche au podium d'arrivée.

10.2. Prix Classement Promotion :

Dotation organisateur de chaque rallye :

1er	2 400 €
2ème	1600 €
3ème	800 €
4ème	400 €

Dotation FFSA Classement final :

1er	20 000 €
2ème	10 000 €
3ème	5 000 €
4ème	4 000 €
5ème	3 000 €

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ASPHALTE

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des rallyes.

Le Championnat de France des Rallyes Asphalté se dispute sur 6 rallyes.

04-06 avril	Cœur de France	Asaco Perche et Val de Loire
09-11 mai	Vins Mâcon	Asa Vins Mâcon
20-22 juin	Limousin	Asac Limousin
05-07 septembre	Mont-Blanc Morzine	Asa Mont-Blanc
17-19 octobre	La Rochelle Charente-Maritime Poitou-Charentes	Asa Sport Auto Océan
07-09 novembre	Cévennes	Asa de l'Hérault

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

Inscriptions

Tout pilote qui désire participer au Championnat de France des Rallyes Asphalté doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA, au plus tard 15 jours avant la date du premier rallye dans lequel il souhaite marquer des points. Cette demande devra être accompagnée de la somme de 200 €.

Si moins de 10 pilotes étaient inscrits avant le 1er rallye, ce Championnat serait remplacé par une Coupe de France.

3.1. Demande d'engagement

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à un rallye est limité à 800 €.

Les pilotes peuvent participer sans obligation d'inscription au Championnat.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures Autorisées

Sont autorisées les voitures correspondant aux prescriptions de l'annexe "J" du Code Sportif International, et au règlement technique FFSA des groupes A (y compris WRC, FRC, FA, Kit Cars et Super 1600), N, FN, F2000, F, GT de série. Sont également autorisées les voitures de Coupes mono-marque reconnues par la FFSA.

4.2.1. Pneumatiques

Les pneumatiques au sens des articles 4.2.1 du règlement standard seront soumis au marquage et leur nombre limité à 14 par rallye pour :

- tous les pilotes prioritaires FIA
- tous les pilotes prioritaires FFSA (A et B)
- les pilotes prioritaires dans leur ASN
- les 10 premiers du Championnat de France des Rallyes Asphalté en cours.

Dans un souci d'équité sportive, tout pilote non prioritaire engagé avec une voiture semblant offrir une qualité de performance élevée pourra être soumis à la règle du marquage des pneumatiques. Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du concurrent au plus tard lors des vérifications techniques.

Le marquage de ces pneumatiques, obligatoire, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture. Des séances de marquage seront obligatoirement organisées avant le départ de chaque étape.

Les horaires et lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.

Le démarquage ne sera pas autorisé.

Une voiture soumise à marquage doit être équipée de 4 pneus d'un même type : marqués ou non soumis à marquage, la ou les roues de secours (2 au maximum) doivent être également d'un type identique.

Le re-taillage des pneumatiques marqués est libre.

Les pneus équipés de systèmes anti-crevaisson (ATS ou autres) sont interdits.

En cas d'infraction, le concurrent concerné sera mis hors course.

4.2.3. Limitation de changement de pièces :

Le remplacement des éléments mécaniques : turbo, boîte de vitesse, boîte de transfert, viscocoupleur et pont est interdit pour toutes les voitures.

Le marquage par plombage sera obligatoirement effectué avant le rallye :

- sur tous les organes cités ci-dessus pour les pilotes soumis au marquage des pneumatiques
- sur les turbos de toutes les voitures qui en sont équipées. En cas d'infraction, le concurrent sera mis hors-course.

4.3. Assistance

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road-book de chaque rallye.

Les horaires du rallye seront aménagés (avec regroupements si nécessaire) pour permettre à un seul véhicule de faire tous les points d'assistance à la même voiture avec un déplacement à une moyenne de 30 km/h maximum, par la route la plus courte.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance par voiture engagée.

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

Aucun autre véhicule ne sera admis dans les parcs, sauf accord de l'organisateur qui pourra délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire, etc...). En cas d'infraction, le concurrent sera mis hors-course.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les concurrents participant à un rallye du Championnat de France des Rallyes Asphalte devront apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur du rallye, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

- la longueur d'une épreuve spéciale est limitée à 33 km.
- le kilométrage total d'Epreuves Spéciales devra être compris entre 140 et 240 km.
- le nombre de passage est limité à 4 (hors reconnaissances).

Seul un rallye de doublure V.H.C. pourra être organisé.

6.2. Reconnaissances

Les équipages devront fournir 2 jeux de photos d'identité récentes et lisibles ainsi que l'identification formelle de leur voiture de reconnaissance (modèle, couleur, immatriculation) pour obtenir leur fiche de reconnaissance.

Un contrôle de la conformité technique de cette voiture pourra être effectué à tout moment des reconnaissances.

Des contrôles de vitesse pourront également être effectués sur le parcours des épreuves spéciales et en dehors de celles-ci. Les reconnaissances doivent être effectuées selon les horaires et modalités autorisés par les organisateurs.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE

7.5. Epreuves Spéciales

Le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde.

7.5.19. Ouvreurs

Les pilotes prioritaires inscrits au Championnat de France des Rallyes Asphalte pourront bénéficier d'ouvriers.

- Les voitures d'ouvriers seront identifiées avec des panneaux de portières portant la mention " ouvrier " ainsi que par une plaque rallye spécifique. Ces panneaux et plaques seront vendues par l'organisateur du rallye.
- Une seule voiture " ouvrier " par voiture engagée pourra parcourir chaque épreuve spéciale.
- Le passage sera autorisé jusqu'à 75 minutes avant le 1er concurrent.
- L'équipage d'une voiture " ouvrier " ne pourra être composé que de deux personnes.
- Les ouvriers devront respecter l'itinéraire du rallye, sans marquer d'arrêt sur le parcours d'une Epreuve Spéciale et sans emprunter leur parcours en sens inverse.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7. Classements pilotes

Dans chaque rallye sera extrait du classement général un classement des pilotes inscrits au Championnat de France des rallyes Asphalte

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

Classement général	Classement par classes
1er : 20 points	1er : 10 points
2ème : 15 points	2ème : 8 points
3ème : 12 points	3ème : 6 points
4ème : 10 points	4ème : 4 points
5ème : 8 points	5ème : 2 points
6ème : 6 points	
7ème : 4 points	
8ème : 3 points	
9ème : 2 points	
10ème : 1 point	

Le classement final sera établi en tenant compte des 5 meilleurs résultats de chaque pilote.

Classement Copilotes

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TERRE

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des rallyes.

Le Championnat de France des Rallyes Terre se dispute sur 7 rallyes.

18-20 avril	Auvergne	Asac d'Auvergne
16-18 mai	Provence	Asa des Alpes
06-08 juin	Diois	Asac de la Drome
17-20 juillet	Langres	Asa de Langres
22-24 août	Causses Rouergat	Asa Route d'Argent
03-05 octobre	Cévennes	Asa Pole Mécanique Alès Cévennes
07-09 novembre	Vaucluse	Asa Méditerranée

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

Inscriptions

Tout pilote qui désire participer au Championnat de France des Rallyes Terre doit adresser une demande d'inscription auprès de la FFSA, au plus tard 15 jours avant la date du premier rallye dans lequel il souhaite marquer des points. Cette demande devra être accompagnée de la somme de 200 €.

Si moins de 10 pilotes étaient inscrits avant le 1er rallye, ce Championnat serait remplacé par une Coupe de France.

3.1. Demande d'engagement - Inscriptions

3.1.5. Le montant des droits d'engagement à un rallye est limité à 800 €.

Tous les pilotes admis peuvent participer sans obligation d'inscription à ce Championnat.

3.3. Ordre de départ

Les départs des 20 premières voitures seront donnés de 2 minutes en 2 minutes.

3.3.5. Des numéros de compétition supplémentaires (15 cm) seront fournis par l'organisateur et devront être apposés en haut des vitres latérales arrière.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures Autorisées

Sont autorisées les voitures correspondant aux prescriptions de l'annexe J du Code Sportif International, et au règlement technique FFSA des groupes A (y compris WRC, FRC, FA, Kit Cars et Super 1600), N, FN, F2000, F.

Sont également autorisées les voitures de Coupes mono-marque reconnues par la FFSA.

4.2.1. Pneumatiques

Les pneumatiques seront soumis au marquage et leur nombre limité à 12 par rallye pour :

- tous les pilotes prioritaires FIA
- tous les pilotes prioritaires FFSA (A et B)
- les pilotes prioritaires dans leur ASN
- les 10 premiers du Championnat de France des Rallyes Terre en cours.

Dans un souci d'équité sportive, tout pilote non prioritaire engagé avec une voiture semblant offrir une qualité de performance élevée pourra être soumis à la règle du marquage des pneumatiques. Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du concurrent au plus tard lors des vérifications techniques.

Le marquage de ces pneumatiques, obligatoire, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture.

Des séances de marquage seront obligatoirement organisées à l'issue des tours de reconnaissances.

Les horaires et lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.

Le démarquage ne sera pas autorisé.

Les pneus équipés de systèmes anti-crevaisson (ATS ou autres) sont interdits.

Le retailage est libre.

En cas d'infraction, le concurrent concerné sera mis hors course.

4.2.3. Limitation de changement de pièces

Le remplacement des éléments mécaniques : turbo, boîte de vitesse, boîte de transfert, viscocoupleur et pont est interdit pour toutes les voitures.

Le marquage par plombage sera obligatoirement effectué avant le rallye :

- sur tous les organes cités ci-dessus pour les pilotes soumis au marquage des pneumatiques
- sur les turbos de toutes les voitures qui en sont équipées.

En cas d'infraction le concurrent concerné sera mis hors course.

4.3. Assistance

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements sont interdits, hormis dans les parcs d'assistance indiqués dans le règlement particulier et le road-book de chaque rallye.

Les horaires du rallye seront aménagés (avec regroupements si nécessaire) pour permettre à un seul véhicule de faire tous les points d'assistance à la même voiture avec un déplacement à une moyenne de 30 km/h maxi, par la route la plus courte.

Il ne sera délivré qu'une seule plaque de véhicule d'assistance par voiture engagée.

Un véhicule d'assistance pourra faire l'assistance à plusieurs voitures.

Aucun autre véhicule ne sera admis dans les parcs, sauf accord de l'organisateur qui pourra délivrer des plaques complémentaires (motor-home, véhicule auxiliaire, etc...).

En cas d'infraction, le concurrent sera mis hors-course.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les concurrents participant à un rallye du Championnat de France des Rallyes Terre devront apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur du rallye, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

La longueur d'une épreuve spéciale est limitée à 33 km.

Le kilométrage total d'Epreuves Spéciales devra être compris entre 100 et 160 km.

Le nombre de passage est limité à 2 (hors tour de reconnaissance).

6.2. Reconnaissances

Les reconnaissances se font uniquement dans le cadre d'un tour de reconnaissance faisant partie intégrante du rallye, conforme à l'article 6.2.5 du Règlement Standard des Rallyes.

Les pneumatiques sont libres pour le tour de reconnaissance.

Il sera remis à chaque équipage au départ de chaque tour de reconnaissance un cahier de prise de notes formellement identifié par l'organisateur.

Seul ce cahier pourra être utilisé dans les spéciales du rallye, des contrôles de la seule présence et utilisation de ce cahier, à bord de la voiture et sur l'équipage, seront effectués durant le rallye.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE

7.5. Epreuves Spéciales

Le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7. Classements pilotes

Dans chaque rallye sera extrait du classement général un classement des pilotes inscrits au Championnat de France des rallyes Terre.

Une attribution de points sera faite comme ci-après :

Classement général	Classement par classes
1er : 20 points	1er : 10 points
2ème : 15 points	2ème : 8 points
3ème : 12 points	3ème : 6 points
4ème : 10 points	2ème : 4 points
5ème : 8 points	5ème : 2 points
6ème : 6 points	
7ème : 4 points	
8ème : 3 points	
9ème : 2 points	
10ème : 1 point	

Le classement final sera établi en tenant compte des 5 meilleurs résultats de chaque pilote.

Classement copilotes

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.



*Votre victoire
reste notre première ambition.*

conception : Philippe Bé design



■ Du conseil, à la conception, en passant par la diffusion d'accessoires de compétition automobile, Exact met à votre disposition une équipe de spécialistes, passionnée et prête à répondre à toutes vos exigences en

matière de connectique des fluides de haute technologie.

Pour notre catalogue 2002, consultez Emmanuel Gendraud : 33 (0)4 67 47 03 83
fax : 33 (0)4 67 47 06 14
e-mail : exact-france@wanadoo.fr

LA CONNECTIQUE HYDRAULIQUE EST UNE SCIENCE...EXACT

ASPHALTE ou ...



... TERRE



AUTOMECA
C O M P E T I T I O N

ZA Actigone 3
11, Rue du Vieux Moulin
F74960 MEYTHET - France
Tel: +33 (0)4 50 22 74 10 - Fax: +33 (0)4 50 22 73 22 - Email: contact@automeca.fr

www.automeca.fr

ARTICLE 1. ORGANISATION

La Fédération Française du Sport Automobile organise avec le concours de ses Comités Régionaux, la Coupe de France des Rallyes.

Seront pris en compte les rallyes nationaux et régionaux (exceptés les rallyes sur terre et 4x4) y compris les rallyes nationaux de doublure d'un rallye international ou d'un rallye d'un Championnat de France, organisés du 9 septembre 2002 au 7 septembre 2003.

Les organisateurs devront faire une demande d'inscription auprès de la FFSA.

La Coupe de France sera divisée en trois catégories :

- 1ère division
- 2ème division
- Régionaux

Les rallyes de 1ère division sont les suivants :

Giraglia	Asa Bastiaise
Eprenay Vins de Champagne	Asac de La Champagne
Lorraine	Asac Lorrain
Alpin Pays Grassois	Asa de Grasse
Vallespir	Asac du Roussillon
Lozère	Asa de la Lozère
Pays de Rive de Gier	Asa de la Loire
Dieppe	Asa Bernay Racing Team
Loire Atlantique	Asa 44
Ain Jura	Asa Esca
Charlemagne Ville de Maubeuge	Asa Sambre et Helpe
Béthunois	Asa Artois Littoral II
Ardèche	Asac de l'Ardèche

Les rallyes de 2ème division sont tous les rallyes nationaux ayant fait acte de candidature à la Coupe de France.

Les rallyes régionaux sont tous les rallyes régionaux ayant fait acte de candidature à la Coupe de France.

La FFSA se réserve le droit de modifier ces calendriers.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1.1 Concurrents admis

La Coupe de France des Rallyes est ouverte aux pilotes licenciés FFSA. Les pilotes prioritaires FFSA figurant sur une liste FFSA au 1/1/2003 marqueront des points, mais ne pourront pas participer à la Finale de la Coupe de France.

9. CLASSEMENTS

Dans chaque rallye une attribution de points sera faite au Groupe et à la Classe.

Les classements seront établis en tenant compte des places réelles de chaque pilote :

Classement	Groupe	Classe
1er	10 points	15 points
2ème	6 points	12 points
3ème	4 points	9 points
4ème	3 points	7 points
5ème	2 points	5 points
6ème	1 point	

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

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

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

- 1ère division: coefficient 2
- 2ème division: coefficient 1,5
- Régional: coefficient 1

Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir les résultats de son rallye à la FFSA, au plus tard le mardi suivant son rallye.

La FFSA établira dans chacun des 18 Comités Régionaux un classement par cumul des points obtenus par chaque pilote.

9.8. Qualification pour la Finale

Le classement à la date du 8 septembre 2003, désignera les pilotes qualifiés dans chaque Comité Régional.

En fonction du nombre de pilotes de chaque Comité Régional ayant marqué des points à la Coupe de France 2002, le nombre de pilotes qualifiés par Comité est le suivant :

- Nord Picardie	10
- Champagne Ardenne	7
- Lorraine Alsace	9
- Bourgogne Franche Comté	11
- Rhône Alpes	13
- Provence Alpes Corse	12
- Côte d'Azur	10
- Languedoc Roussillon	11
- Midi Pyrénées	10
- Aquitaine	8
- Poitou Charente	9
- Bretagne Pays de Loire	8
- Normandie	10
- Ile de France	7
- Centre	8
- Auvergne	9
- Limousin	13
- Réunion	7

Le Comité Régional de La Réunion pourra désigner des pilotes non-qualifiés dans la mesure où les pilotes qualifiés ne souhaitent pas participer à la finale.

Ces pilotes non-qualifiés devront être résidents à La Réunion et figurer au classement de la Coupe de France du Comité Régional de La Réunion.

Les 2 premiers pilotes classés de chaque ASA d'outre-mer (dans leur Comité de rattachement) (exceptées les ASA de La Réunion) seront qualifiés.

Dans la mesure où ces deux pilotes qualifiés ne souhaiteraient pas participer à la finale, les ASA pourront désigner deux pilotes non-qualifiés.

Ces pilotes non-qualifiés devront être résidents outre-mer et figurer au classement de la Coupe de France de leur Comité de rattachement.

Si aucun jeune, de moins de 25 ans au 01/01/03, ne figure parmi les qualifiés d'un Comité Régional, le premier jeune de moins de 25 ans, classé parmi les 50 premiers de ce Comité Régional, sera invité à participer à la finale.

Si aucune féminine ne figure parmi les qualifiés d'un Comité Régional, la première féminine classée parmi les 50 premiers de ce Comité Régional sera invitée à participer à la finale.

Les éventuels ex æquo seront départagés par le meilleur résultat dans un classement général, puis par le 2ème meilleur résultat dans un classement général s'ils sont encore ex æquo, etc.

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

Chaque Comité Régional fournira à ses qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner avant la date de clôture, accompagnée du montant des droits d'engagement.

Un pilote qualifié à la Finale devra impérativement participer à celle-ci avec une voiture de même classe, même groupe, même nombre de roues motrices que le véhicule utilisé dans au moins trois rallyes où il aura marqué des points.

Les demandes d'engagement devront prévoir un emplacement où le pilote indiquera les trois rallyes dans lesquelles il aura marqué des points avec une voiture répondant à ces critères.

Tout pilote qualifié peut participer à la Finale avec un copilote de son choix.

Tous les pilotes qualifiés pour la Finale de la Coupe de France des Rallyes, doivent adresser avec leur bulletin d'engagement, à l'ordre de l'ASA organisatrice, la somme de 120 € représentant le montant des droits d'engagement à

la Finale. En cas de forfait d'un pilote engagé, seuls les cas de force majeure laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale pourront faire l'objet du remboursement des droits d'engagement, conformément aux Prescriptions Générales.

Les pneumatiques des voitures des groupes et des classes A8 – A7 – N4 – N3 – F19 – F18 et F2000 classe 14 sont réglementés selon l'article 4.2.1 du règlement standard des rallyes. Le nombre de pneus marqués est limité à 8 au maximum. Dans un souci d'équité sportive, tout pilote engagé avec une voiture semblant offrir une qualité de préparation et de performance élevée pourra être soumis à la règle de limitation des pneumatiques.

Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du pilote au plus tard aux vérifications techniques.

CARACTERISTIQUES

	1ère division	2ème division	Régionaux
Durée Vérifications incluses	48 heures maximum	48 heures maximum	36 heures maximum
Longueur totale du parcours	Libre	Libre	200 km maximum
Longueur totale des spéciales	de 100 à 180 km	de 40 à 180 km (sauf doublure championnats de France)	de 20 à 40 km
Longueur maximum des spéciales	25 km		8 km
Passages Spéciales	5 maximum	5 maximum	4 maximum
Droits d'engagement	500 euros maximum	460 euros maximum	200 euros maximum
Total minimum des prix prévus de l'engagement	30 fois le montant de l'engagement	20 fois le montant de l'engagement	20 fois le montant
Total minimum des prix distribués	15 fois le montant de l'engagement	10 fois le montant de l'engagement	10 fois le montant de l'engagement

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DES RALLYES

La finale, organisée par le Comité Régional du Limousin, aura lieu les 4 et 5 octobre 2003.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Les concurrents participant à la Finale de la Coupe de France des Rallyes doivent apposer sur leur voiture, en plus de la publicité de l'organisateur de la finale, les publicités obligatoires FFSA (panneaux de portières : 70 x 50 cm).

ARTICLE 6. SITE ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

Il y aura un maximum de 4 épreuves spéciales différentes.

- Longueur maximum totale des épreuves spéciales : 120 km.

- Longueur maximum d'une épreuve spéciale : 20 km.

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

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7. Classement Final Pilotes

Les points marqués lors des rallyes qualificatifs servent uniquement pour la qualification à la finale.

Le classement de la Coupe de France des rallyes sera établi en fonction du classement général de la Finale.

Classement Copilotes

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.

9.8. Challenge des Comités Régionaux

Le classement sera effectué en retenant les classements des trois premiers pilotes classés de chaque Comité Régional lors de la finale. Les éventuels ex æquo seront départagés par le classement du 4ème de leur Comité Régional.

ARTICLE 10. PRIX ET COUPES

Une dotation sera attribuée aux lauréats de la Coupe de France des Rallyes Pilotes, répartie comme ci-après :

Classement général de la Coupe de France :

1er	3 000 €	8ème	1 000 €
2ème	2 500 €	9ème	900 €
3ème	2 000 €	10ème	600 €
4ème	1 800 €	du 11ème au 15ème	500 €
5ème	1 600 €	du 16ème au 20ème	450 €
6ème	1 400 €	du 21ème au 25ème	400 €
7ème	1 200 €	du 26ème au 30ème	350 €

Prix attribués aux Comités Régionaux :

1er	1 500 €
2ème	900 €
3ème	600 €

Une coupe récompensera les 30 premiers équipages du classement final de la Coupe de France des Rallyes.

CALENDRIER (CALENDRIER ARRETE AU 12 NOVEMBRE 2002)

Date de début	Date de fin	Catégorie	Nom de l'épreuve	Asa
30/12/02	19/01/03	I	Telefonica Dakar	Asa du Paris Dakar
10/01/03	12/01/03	NPEA	Rallye Neige et Glace des Hautes Alpes	Asa des Alpes
18/01/03	19/01/03	N	Rallye de Sainte Suzanne	Asa de Bourbon
25/01/03	26/01/03	R	Ronde du Jura	Asa Jura
1/02/03	2/02/03	N	Rallye de la Balagne	Asa Corsica
8/02/03	9/02/03	N	Rallye Miel Vert Plaine des Cafres	Asa Promo
15/02/03	16/02/03	R	Rallye Cévenol	Asa d'Alès
15/02/03	15/02/03	R	Rallye 24 Dordogne Périgord	Asac du Sud Ouest
22/02/03	23/02/03	N	Rallye de la Côte Fleurie	Asa de Basse Normandie
1/03/03	2/03/03	R	Rallye de Vaison la Romaine	Asa Etang de Berre
1/03/03	2/03/03	NPEA	Créatorium Automobile 83 & doublure régularité	Asa Draguinan Verdon
1/03/03	2/03/03	R	Rallye de l'Espinouse	Asa de l'Hérault
1/03/03	2/03/03	NPEA	Rallye 4X4 des Collines d'Arzacq	Asa Basco Béarnais
1/03/03	2/03/03	R	Rallye de la Rhune	Asa Adour Pyrénées
1/03/03	2/03/03	R	Rallye du Pays d'Aunis	Asa Richelieu
7/03/03	9/03/03	N	Rallye de la Côte de Garonne	Asa Circuit de Mégnac
8/03/03	9/03/03	R	Rallye de l'Avallonnais	Asa Yonne
8/03/03	9/03/03	R	Rallye Baldomérien	Asa du Forez
8/03/03	9/03/03	R	Rallye du Quercy	Asa du Quercy
8/03/03	9/03/03	N	Rallye de Régularité	Asa Cyrano
8/03/03	9/03/03	N	Rallye de la Réunion	Asa de la Réunion
15/03/03	15/03/03	R	Rallye de l'Oise Patrice Sochard	Asa Jeanne Hachette
15/03/03	16/03/03	R	Rallye du Vivarais	Asac de l'Ardèche
15/03/03	16/03/03	R	Rallye des Vins du Gard	Asa Gard Cévennes
15/03/03	16/03/03	N	6 heures d'endurance 4 x 4 de Saint Laurent d'Arce	Asac du Sud Ouest
15/03/03	16/03/03	R	Rallye du Sarladais	Asa des 4 Couleurs
21/03/03	23/03/03	N	Rallye de la Giraglia & régularité	Asa Bastiaise
22/03/03	23/03/03	N	Rallye Epernay-Vins de Champagne & doublure régularité	Asac de la Champagne
22/03/03	23/03/03	R	Rallye du Florival	Asa Plaine de l'Il
22/03/03	23/03/03	R	Rallye des Vignes de Régnié	Asa du Beaujolais
22/03/03	23/03/03	R	Rallye du Vallon de Marcillac	Asa Route d'Argent
22/03/03	23/03/03	N	Rallye de la Vienne	Asaco Poitou
29/03/03	30/03/03	N	Rallye de la Lys	Asa du Détroit
29/03/03	30/03/03	R	Rallye du Doubs Central	Asa Séquanie
29/03/03	30/03/03	N	Rallye de la Caillette	Asac de la Drôme
29/03/03	30/03/03	N	Rallye du Maquis "Taravu 2003"	Asac Tour de Corse
29/03/03	30/03/03	R	Rallye du Villeneuvois	Asa de Guyenne et du Villeneuvois
29/03/03	30/03/03	R	Rallye des Pays Normands	Asa Cote d'Albatre
29/03/03	30/03/09	R	Rallye Asa Ondaine	Asa Ondaine
4/04/03	6/04/03	N	Rallye Grasse Alpin + doublure VHC	Asa de Grasse
4/04/03	6/04/03	NPEA	Rallye 4X4 de la Province du Labourd	Asa Cote Basque
4/04/03	6/04/03	NPEA	Rallye Coeur de France	Asaco Perche & Val de Loire
5/04/03	6/04/03	R	Rallye de l'Anguison	Asa Nevers Magny-Cours
5/04/03	6/04/03	R	Rallye du Pays de Faverges	Asa Mont Blanc
5/04/03	6/04/03	N	Rallye de Venasque	Asac Vauclussen
5/04/03	6/04/03	N	Rallye du Vallespir	Asac du Roussillon
5/04/03	6/04/03	N	Rallye de Régularité de la Tomate	Asa Gascogne Agenais
5/04/03	6/04/03	NPEA	Rallye du Pays de Lohéac	Asaco Bretagne
5/04/03	6/04/03	N	Rallye de la Suisse Normande	Asaco Pays Normand
5/04/03	6/04/03	R	Rallye de la Porcelaine	Asa Mauve
5/04/03	6/04/03	N	Rallye Auto Light	Asa Sud Réunion
7/04/03	12/04/03	NPEA	Tour Auto	Asa Tour Auto
11/04/03	13/04/03	NPEA	Rallye Lyon Charbonnières Rhône & doublure VHC	Asa du Rhône

12/04/03	13/04/03	R	Rallye de Thiérache	Asa 02
12/04/03	13/04/03	R	Rallye du Frontonnais	Asac du Midi - Toulouse
12/04/03	13/04/03	R	Rallye du Val de l'Indre	Asa du Berry
13/04/03	13/04/03	R	Rallye de la Plaine	Asa Mirecourt
18/04/03	20/04/03	N	Rallye de la Ville d'Annonay	Asac de l'Ardèche
18/04/03	20/04/03	NPEA	Rallye Terre d'Auvergne	Asac d'Auvergne
19/04/03	20/04/03	N	6 H d'Endurance 4X4 de St Porchaire	Asa Augias
19/04/03	20/04/03	R	Rallye des Coteaux du Layon	Asaco Plantagenet
19/04/03	20/04/03	R	Rallye de Neufchatel en Bray	Asa Haute Normandie
25/04/03	27/04/03	N	Rallye de Lorraine	Asac Lorrain
25/04/03	27/04/03	NPEA	Rallye de la Sainte Baume & doublure VHC	Asa Marseille
25/04/03	27/04/03	N	Rallye du Jardin de la France	Asaco Perche & Val de Loire
26/04/03	27/04/03	N	Rallye Dijon Côte d'Or & doublure régularité	Asa Dijon Côte d'Or
26/04/03	27/04/03	R	Rallye des Monts du Lyonnais	Asa Centaure
26/04/03	27/04/03	R	Rallye de l'Océan	Asa de Rochefort
27/04/03	27/04/03	NPEA	Rallye de Régularité Soleil Cannes	Asac de Cannes
27/04/03	27/04/03	R	Trial 4X4 des Crampons	Asa Cyrano
1/05/03	1/05/03	R	Rallye du Muguet	Asa Bernay Racing Team
2/05/03	4/05/03	NPEA	Rallye de l'Auxerrois	Asa Yonne
2/05/03	3/05/03	N	Rallye du Pays de Gier & doublure VHC	Asa de la Loire
2/05/03	4/05/03	N	Rallye de Lozère	Asa de la Lozère
2/05/03	3/05/03	R	Rallye du Pays de Gentiane	Asa Arverne
3/05/03	4/05/03	R	Rallye Plaines et Cîmes	Asa Mulhouse Sud Alsace
3/05/03	4/05/03	R	Rallye de l'Escarène	Asa Bâtiment et Travaux Publics
3/05/03	3/05/03	R	Rallye 4X4 A. Bouchet	Asa Basco Béarnais
3/05/03	4/05/03	R	Rallye du Beaufortain	Asac de Savoie
3/05/03	4/05/03	N	Rallye Orange	Asa Promo
8/05/03	8/05/03	N	Rallye de Régularité du Pays de Langres	Asa de Langres
8/05/03	8/05/03	R	Rallye de la Coutellerie et du Tire Bouchon	Asa Dôme Forez
9/05/03	11/05/03	NPEA	Rallye des Vins Mâcon & doublure VHC	Asa Vins Mâcon
9/05/03	10/05/03	N	Rallye Pila Canale Porticcio	Asa Corsica
10/05/03	11/05/03	R	Rallye de la Matheysine	Asa Dauphinoise
10/05/03	11/05/03	R	Trial 4X4 de Lunel Viel	Asa de l'Hérault
10/05/03	11/05/03	N	Rallye du Val d'Agout	Asa des Capitouls
10/05/03	11/05/03	R	Rallye du Pays de Vannetais	Asaco Maine Bretagne
10/05/03	11/05/03	N	Rallye du Pays de Dieppe & doublure régularité	Asa Pays de Dieppe
10/05/03	11/05/03	R	Rallye du Sud Berry	Asa La Châtre
11/05/03	12/05/03	R	Rallye "Ronde de la Durance"	Asa Roque et Durance
11/05/03	11/05/03	R	Rallye d'Envermeu	Asa Bernay Racing Team
16/05/03	18/05/03	NPEA	Rallye Terre de Provence	Asa des Alpes
17/05/03	18/05/03	N	Rallye Ecureuil Drome Provençale	Asa de Montélimar
17/05/03	18/05/03	R	Rallye Lou Candeloun Ville de Brignols	Asa Draguinan Verdon
17/05/03	18/05/03	R	Rallye du Gard	Asa d'Alès
17/05/03	18/05/03	R	Rallye des Côteaux de Cadours	Asac du Midi - Toulouse
17/05/03	18/05/03	N	Rallye du Printemps de Bords	Asa Sport Auto Océan
17/05/03	18/05/03	N	Rallye du Pays du Coutançais	Asaco Pays Normand
17/05/03	18/05/03	R	Rallye de la Vallée du Cher	Asaco Perche & Val de Loire
17/05/03	18/05/03	R	Rallye de la Montagne Bourdonnaise	Asa du Val d'Allier
18/05/03	18/05/03	R	Rallye SEVP Auto / Ville de Saint Gobain	Asa Aisne
18/05/03	18/05/03	R	Rallye du Cotentin	Asa de Basse Normandie
23/05/03	25/05/03	NPEA	Rallye Alsace Vosges	Asac d'Alsace et du Rhin
23/05/03	25/05/03	N	Rallye Ain Jura	Asa Esca
24/05/03	25/05/03	R	Rallye de Franche Comté	Asa Franche Comté
24/05/03	25/05/03	R	Rallye du Chasselas	Asa Ingres
24/05/03	25/05/03	N	6 heures d'endurance 4X4 de Saint Pée sur Nivelle	Asa Cote Basque
30/05/03	1/06/03	N	Rallye Saint Etienne Forez Asa du Forez & doublure régularité	Asa du Forez

30/05/03	31/05/03	N	Rallye des Grands Vins Puisseguin	Asa Circuit de Mégnac
31/05/03	1/06/03	NPEA	Rallye des Flandres Bernard Meurisse & doublure régularité	Asac Nord de la France
31/05/03	1/06/03	N	Rallye de l'Epine Mont du Chat	Asac de Savoie
31/05/03	1/06/03	N	Rallye du Laragnais	Asa des Alpes
31/05/03	31/05/03	R	Rallye de Biguglia	Asa Bastiaise
31/05/03	1/06/03	R	Rallye Pays de Maures Plan de la Tour	Asac du Var
31/05/03	1/06/03	R	Rallye du Pays Viganais	Asa Gard Cévennes
31/05/03	1/06/03	N	Rallye de Loire Atlantique & doublure régularité	Asa 44
31/05/03	1/06/03	R	Rallye du Calvados	Asa de Basse Normandie
31/05/03	1/06/03	R	Rallye du Lochois	Asaco Perche & Val de Loire
1/06/03	6/06/03	NPEA	Rallye de Régularité des Princesses	Asa Auto Verte
4/06/03	9/06/03	I	Rallye Orpi Maroc	Asac du Loiret
6/06/03	8/06/03	NPEA	Rallye Terre du Diois	Asac de la Drôme
6/06/03	8/06/03	I	Rallye de Nouvelle Calédonie	Asa Nouvelle Calédonie
7/06/03	8/06/03	NPEA	Rallye 4X4 Jean de la Fontaine	Asa 03
7/06/03	8/06/03	N	Rallye de Régularité Champagne Ardenne	Asac de la Champagne
7/06/03	8/06/03	N	Rallye des Vins de Chablis	Asa Yonne
7/06/03	8/06/03	R	Rallye Saint Geniez d'Olt	Asa de Saint Affrique
7/06/03	8/06/03	R	Rallye entre Vienne et Glane	Asa Terre de Saint Junien 88
7/06/03	8/06/03	N	Rallye Fiat Dindar Autos Pirelli	Asa Sud Réunion
13/06/03	14/06/03	R	Rallye de la Haute Vallée de la Loire	Asa de la Haute Vallées de la Loire
14/06/03	15/06/03	R	Rallye de la Bresse	Asac d'Alsace et du Rhin
14/06/03	14/06/03	R	Rallye du Madiran	Asa Armagnac Bigorre
14/06/03	15/06/03	NPEA	Rallye de la Ville du Treport	Asa du Val de Bresle
14/06/03	15/06/03	N	3 Fois 3 heures de 4X4	Asa "91"
14/06/03	15/06/03	N	Rallye 4X4 des Arapeyres	Asa Arverne
20/06/03	22/06/03	N	Rallye de Haute Provence	Asa de Haute Provence
20/06/03	22/06/03	N	Rallye Montagne Noire Tarn & doublure VHC	Asa des Monts d'Autan
20/06/03	22/06/03	NPEA	Rallye du Limousin	Asac du Limousin
21/06/03	22/06/03	N	Tour de Régularité de Bourgogne	Asa de Beaune
21/06/03	22/06/03	N	Rallye du Pays Rochois & doublures VHC & régularité	Asa "74"
21/06/03	22/06/03	N	Rallye Nice Jean Behra	Asac de Nice
21/06/03	22/06/03	R	Rallye Esculape	Asa de la Lozère
21/06/03	21/06/03	N	Rallye 4X4 de la Basse Navarre	Asa Cote Basque
21/06/03	22/06/03	R	Rallye du Val de Sèvre	Asaco Plantagenet
22/06/03	22/06/03	R	Rallye du Pays d'Ancre	Asa de Picardie
22/06/03	22/06/03	NPEA	Rallye de la Luronne	Asa Luronne
27/06/03	29/06/03	NPEA	Rallye du Rouergue Aveyron Midi Pyrénées	Asa Route d'Argent
28/06/03	29/06/03	R	Rallye Ajolais	Asac Vosgien
28/06/03	29/06/03	R	Rallye du Brionnais	Asa Dunoise
28/06/03	28/06/03	R	Rallye de Costa Verde	Asa Restonica
28/06/03	29/06/03	R	Rallye de Sauveterre	Asa Gascogne Agenais
28/06/03	29/06/03	N	Rallye Nord Deux Sèvres	Asac des Deux Sèvres
28/06/03	29/06/03	R	Rallye des Vins de Chinon	Asaco Perche & Val de Loire
4/07/03	6/07/03	NPEA	Rallye Charlemagne Ville de Maubeuge	Asa Sambre & Helpe
4/07/03	6/07/03	N	Rallye de Saint Marcellin	Asa Saint Marcellinoise
5/07/03	6/07/03	I	Rallye de la Côte Châlonnaise	Asa 72
5/07/03	6/07/03	R	Rallye du Béarn	Asa Armagnac Bigorre
5/07/03	6/07/03	N	6 heures d'endurance 4X4 d'Ordiarp Lambarre	Asa Basco Béarnais
5/07/03	6/07/03	R	Rallye de la Côte Roannaise	Asa du Val d'Allier
5/07/03	6/07/03	R	Rallye de Saint Sornin Leulac/Chateauponsac	Asa Mauve
6/07/03	6/07/03	R	Rallye Classic Trophy	Asa Draguinan Verdon
6/07/03	7/07/03	R	Rallye du Val d'Erdre	Asaco Maine Bretagne
12/07/03	13/07/03	R	Trial 4X4 de Gaujac	Asa Gard Cévennes
12/07/03	13/07/03	N	Rallye des Hauts Cantons	Asa de l'Hérault
12/07/03	13/07/03	NPEA	Rallye 4X4 Gers Armagnac	Asa Armagnac Bigorre
13/07/03	14/07/03	R	Rallye du 14 Juillet	Asa Luronne

13/07/03	14/07/03	R	Rallye de Saint Porchaire	Asa Augias
13/07/03	13/07/03	R	Rallye Le Mans	Asaco Maine Bretagne
17/07/03	20/07/03	NPEA	Rallye Terre de Langres	Asa de Langres
19/07/03	20/07/03	R	Rallye SEVP Auto / Les Routes Picardes	Asa Aisne
19/07/03	20/07/03	R	Rallye Ruppéen	Asa des Vallées
19/07/03	20/07/03	R	Rallye Ain Bugey	Asac de l'Ain
19/07/03	20/07/03	R	Rallye de la Tomate de Lagupie	Asa Gascogne Agenais
19/07/03	20/07/03	R	Rallye Autocourse de Bléré	Asaco Perche & Val de Loire
20/07/03	20/07/03	R	Rallye des Boucles de Seine	Asa Boucles de Seine
25/07/03	27/07/03	N	Rallye de Saintonge	Asa de Saintonge
26/07/03	27/07/03	R	Rallye de Matour	Asa Dunoise
26/07/03	27/07/03	R	Rallye Terre des Alpes Dévoluy	Asa des Alpes
26/07/03	27/07/03	R	Rallye les Vikings "Kalt Bec" 76	Asac Les Vikings
31/07/03	3/08/03	I	Tour de la Réunion	Asa de la Réunion
1/08/03	11/08/03	I	Master Rallye	Asa Orient
2/08/03	3/08/03	R	Rallye du Trièves	Asa Dauphinoise
2/08/03	3/08/03	R	Trial 4X4 d'Orcières Merlette	Asa des Alpes
2/08/03	3/08/03	R	Rallye de Gascogne	Asa Armagnac Bigorre
2/08/03	3/08/03	R	Rallye 85	Asa Vendée Océan
2/08/03	3/08/03	R	Rallye de la Fourme d'Ambert	Asa Velay Auvergne
9/08/03	10/08/03	R	Rallye du Mont Lagast	Asa de Saint Affrique
15/08/03	16/08/03	R	Rallye de Bessé sur Braye	Asaco Maine Bretagne
16/08/03	17/08/03	R	Rallye de Boulogne sur Mer	Asa du Détroit
16/08/03	17/08/03	N	Rallye des Images	Asa Mirecourt
16/08/03	17/08/03	R	Rallye de la Chartreuse	Asa Dauphinoise
22/08/03	24/08/03	NPEA	Rallye Terre Causses Rouergats	Asa Route d'Argent
23/08/03	24/08/03	N	6 Heures d'endurance 4X4 du Nord	Asa du Détroit
23/08/03	24/08/03	R	Rallye des Lacs	Asa Jura
23/08/03	24/08/03	N	Rallye Gap Racing	Asa des Alpes
23/08/03	23/08/03	R	Rallye des 12 Travaux d'Hercule	Asa Augias
30/08/03	31/08/03	R	Rallye des Hautes Côtes	Asa Dijon Côte d'Or
30/08/03	31/08/03	N	Rallye de la Drôme Paul Friedman & doublure régularité	Asac de la Drôme
30/08/03	31/08/03	N	Rallye Cigalois	Asa Cigaloise
30/08/03	31/08/03	R	Rallye des Trois Châteaux	Asa Castine
30/08/03	31/08/03	N	Rallye du Pays Basque	Asa Adour Pyrénées
30/08/03	31/08/03	N	Endurance FFSA au Vigeant	Asa du Vigeant
30/08/03	31/08/03	R	Rallye Côte de Lumière	Asa Vendée Océan
30/08/03	31/08/03	N	Rallye des Châteaux et Vins de Loire	Asaco Perche & Val de Loire
5/09/03	7/09/03	NPEA	Rallye Mont-Blanc Morzine & doublure VHC	Asa Mont Blanc
5/09/03	7/09/03	NPEA	Rallye 4X4 des Cîmes	Asa Basco Béarnais
6/09/03	7/09/03	R	Rallye Velay Auvergne	Asa Velay Auvergne
6/09/03	7/09/03	N	Rallye du Pays de Saint Yrieix	Asa Saint Martial
7/09/03	7/09/03	R	Rallye du Bocage	Asa du Bocage
12/09/03	13/09/03	R	Rallye de Sidobre	Asa des Capitouls
13/09/03	14/09/03	NPEA	Rallye du Béthunois & doublure VHC	Asa Artois Littoral II
13/09/03	14/09/03	R	Rallye du Picodon	Asa de Montélimar
13/09/03	14/09/03	R	Rallye de Bagnols les Bains	Asa de la Lozère
13/09/03	14/09/03	R	Rallye du Bergeraçois	Asa Cyrano
13/09/03	14/09/03	R	Rallye des Côtes d'Armor	Asaco Maine Bretagne
13/09/03	14/09/03	N	Rallye du Pays d'Auge	Asa de Basse Normandie
13/09/03	14/09/03	NPEA	24 heures 4X4 de Paris	Asa "91"
13/09/03	14/09/03	R	Rallye de la Vallée	Asa du Berry
13/09/03	14/09/03	N	Rallye du Haut Lignon	Asa de la Haute Vallées de la Loire
13/09/03	14/09/03	N	Rallye de Bourbon	Asa de Bourbon
19/09/03	21/09/03	N	Rallye Vosgien	Asac Vosgien
19/09/03	21/09/03	NPEA	Rallye des Cardabelles Millau Aveyron	Asa de Saint Affrique
20/09/03	21/09/03	R	Rallye du Val de Bresle	Asa du Val de Bresle
26/09/03	28/09/03	NPEA	Rallye 4X4 "Cidre & Pommiers"	Asa Rouennaise
27/09/03	28/09/03	R	Rallye de Séquanie	Asa Séquanie
27/09/03	28/09/03	NPEA	Rallye du Suran & Doublure régularité	Asa Bresse Bugey
27/09/03	28/09/03	R	Rallye Terre des Drailles	Asa des Alpes
27/09/03	28/09/03	NPEA	Rallye Corté Centre Corse Asa Restonica & doublure régularité	Asa Restonica

27/09/03	28/09/03	R	Rallye des Camisards	Asa d'Alès
27/09/03	28/09/03	R	Rallye de Bonaguil	Asa Gascogne Agenais
27/09/03	28/09/03	R	Rallye du Poiré	Asa Vendée Océan
27/09/03	28/09/03	R	Rallye des Noix	Asa Ondaine
28/09/03	28/09/03	R	Rallye de Meuse	Asa "55"
3/10/03	5/10/03	NPEA	Rallye Terre des Cévennes	Asa Pole Mécanique Alès Cévennes
4/10/03	5/10/03	NPEA	Rallye régularité Lorraine Alsace Historique l'Authentique	Asac d'Alsace et du Rhin
4/10/03	5/10/03	N	Rallye de l'Ardèche & doublure VHC	Asac de l'Ardèche
4/10/03	5/10/03	R	Rallye Littoral Varois-Bormes les Mimosas	Asac du Var
4/10/03	5/10/03	R	Rallye de la Viadène	Asa Route d'Argent
5/10/03	6/10/03	R	Trial 4X4 de Provence	Asa Aix en Provence
5/10/03	5/10/03	R	Rallye de la Porte Normande	Asa Bernay Racing Team
10/10/03	12/10/03	NPEA	Rallye "Le Touquet - Pas de Calais"	Asac Nord de la France
10/10/03	12/10/03	NPEA	Rallye 4X4 Dunes et Marais	Asa Augias
11/10/03	12/10/03	R	Rallye de Reims Coteaux Champenois	Asac de la Champagne
11/10/03	12/10/03	R	Rallye Stanislas	Asa Stanislas
11/10/03	12/10/03	N	Rallye de Régularité de Beaume	Asa de Beaune
11/10/03	12/10/03	R	Rallye des Bauges	Asac de Savoie
11/10/03	12/10/03	N	Ronde du Montbrisonnaise & doublure régularité	Asa du Forez
11/10/03	12/10/03	R	Rallye du Languedoc	Asa Aude
11/10/03	12/10/03	R	Rallye Agora 24	Asa des 4 Couleurs
13/10/03	17/10/03	NPEA	Rallye Tour de Corse Historique	Asa Terre de Corse
15/10/03	19/10/03	I	Rallye de France Tour de Corse	FFSA
17/10/03	19/10/03	NPEA	Rallye La Rochelle - Charente Maritime Poitou Charente & doublure VHC	Asa Sport Auto Océan
18/10/03	19/10/03	R	Rallye de la Haute Saône	Asa Luronne
18/10/03	19/10/03	R	Rallye Porte de la Bièvre	Asa Dauphinoise
18/10/03	19/10/03	R	Rallye du Pays de Fayence	Asa de Grasse
18/10/03	19/10/03	N	Rallye des Côtes du Tarn	Asa Albi
19/10/03	19/10/03	R	Rallye des 3 Saints	Asa du Bocage
24/10/03	26/10/03	NPEA	Rallye 4X4 des Terres d'Artois	Asa du Détroit
24/10/03	25/10/03	R	Rallye San Martino	Asa Bastiaise
24/10/03	26/10/03	I	Rallye d'Antibes - Rallye Azur & doublure régularité	Asa Antibes Juan les Pins
25/10/03	26/10/03	R	Rallye de Nancy	Asa Nancy
25/10/03	26/10/03	N	Rallye de Régularité de l'Ardèche	Asac de l'Ardèche
25/10/03	26/10/03	R	Rallye des Vendanges	Asa Etang de Berre
25/10/03	26/10/03	R	Rallye Casseneuil et Pinel Hauterive	Asa de Guyenne et du Villeneuvois
25/10/03	26/10/03	N	Rallye des Monts Dôme & doublure régularité	Asa Dôme Forez
25/10/03	26/10/03	R	Rallye de Compeignac	Asa "87"
1/11/03	2/11/03	R	Rallye du Cantal	Asac d'Auvergne
7/11/03	9/11/03	NPEA	Rallye Terre de Vaucluse	Asa Méditerranée
7/11/03	9/11/03	NPEA	Critérium des Cévennes	Asa de l'Hérault
8/11/03	9/11/03	N	Rallye de la Chataigne	Asa Morvan
8/11/03	9/11/03	R	Rallye du Pays Vençois	Asa Vence Cité des Arts
8/11/03	9/11/03	N	Rallye 4X4 Orthez Béarn	Asa Basco Béarnais
8/11/03	9/11/03	N	Rallye de Picardie	Asa de Picardie
9/11/03	9/11/03	R	Rallye de Normandie	Asa Normandie
15/11/03	16/11/03	R	Rallye Mistral	Asa Aix en Provence
15/11/03	16/11/03	N	Rallye du Haut Pays Niçois & doublures VHC & régularité	Asac de Nice
15/11/03	16/11/03	R	Trial 4X4 de Corbère	Asac du Roussillon
16/11/03	16/11/03	R	Rallye de la Chalosse	Asa Adour Pyrénées
21/11/03	23/11/03	I	Rallye du Var & doublure VHC	Asac du Var
22/11/03	23/11/03	R	Rallye du Sartenais	Asa Corsica
29/11/03	30/11/03	N	Ronde de Rasteau régularité & doublure VHC	Asa Etang de Berre
29/11/03	30/11/03	N	Rallye Perpignan Fenouillèdes	Asac du Roussillon
29/11/03	30/11/03	N	Rallye du Médoc & doublure régularité	Asac du Sud Ouest
29/11/03	30/11/03	NPEA	Rallye 4X4 Plaines & Vallées	Asac Andrésien
6/12/03	7/12/03	N	Rallye des 1000 km de la Réunion	Asa Sud Réunion

VEHICULES HISTORIQUES DE COMPETITION V.H.C.

Un rallye historique VHC (Véhicules Historiques de Compétition) reprend l'ensemble de la réglementation sportive des rallyes (règlement standard et règlement particulier).

Réglementation Technique :

La réglementation technique est contenue dans l'annexe K du code sportif de la FIA et figure dans le "Spécial Règlements".

L'annexe K complète (voitures éligibles, préparation, sécurité, publicité), particulière aux Véhicules Historiques de Compétition, est disponible sur le site www.ffsa.org.

La fiche d'identité FIA est obligatoire pour prendre part à un rallye. En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, toute voiture devant être strictement conforme à sa fiche d'identité. Une non-conformité lors des contrôles d'un rallye entraînera le refus de la voiture, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe. La FFSA reste propriétaire de la fiche d'identité qui doit obligatoirement être signée par le concurrent. Tout changement de propriétaire doit être indiqué.

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



ARTICLE 4. VOITURE ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures Autorisées

Sont autorisées les voitures à définition routière, de l'annexe K en vigueur, homologuées FIA/FFSA, pour les périodes C, D, E, F, G et H.

Sont retenues sur ces périodes les voitures GTP (Grand Tourisme Prototype) et de course biplace à définition routière. L'ensemble de ces voitures est découpé en classes selon le tableau suivant.

Suivant les définitions de l'annexe K :

Période C : 1919 à 1930

Période F : 1962 à 1965

Période I : 1977 à 1981

Période D : 1931 à 1946

Période G : 1966 à 1971

Période E : 1947 à 1961

Période H : 1972 à 1976

4.3. Assistance

Conforme au règlement particulier du rallye de support.

ARTICLE 5. PUBLICITÉ

Conforme au règlement particulier du rallye de support.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.2. Reconnaissances

Conforme au règlement particulier du rallye de support.

ARTICLE 7. DÉROULEMENT DU RALLYE



7.5. Épreuves Spéciales

Conforme au règlement particulier du rallye de support.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES V.H.C.

Le Championnat de France des Rallyes V.H.C. se dispute sur 8 rallyes.

11-13 avril	Lyon-Charbonnières Rhône	Asac du Rhône
25-27 avril	Sainte Baume	Asa Marseille
09-11 mai	Vins Mâcon	Asa Vins Mâcon
27-29 juin	Rouergue Aveyron	Asa Route d'Argent
05-07 septembre	Mont-Blanc Morzine	Asa Mont Blanc
13-14 septembre	Béthunois	Asa Artois Littoral II
17-19 octobre	La Rochelle Charente-Maritime Poitou-Charentes	Asa Sport Auto Océan
21-23 novembre	Var	Asac du Var

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures autorisées

Pour les périodes E et F sont retenues :

- les voitures homologuées VHC en T (Tourisme de série) et TC (Tourisme de Compétition) ou en GT et GTS (Grand Tourisme Standard et de Compétition), ainsi que les GTP (Grand Tourisme Prototype) à définition routière homologuée A, B ou C.

Pour les périodes G et H sont retenues :

- les voitures homologuées VHC en T (Tourisme de Série) ou en GT (Grand Tourisme Standard),
- limitées à 2 litres, les voitures homologuées VHC en TC (Tourisme de Compétition), en GTS (Grand Tourisme de Compétition) et en sport prototype.

Sont aussi retenues sur ces périodes les voitures GTP (Grand Tourisme Prototype) à définition routière, homologuées A, B ou C. L'ensemble de ces voitures est découpé en classes selon le tableau suivant.

Subdivisions :

- Tourisme de Série (T) et Tourisme de Compétition (TC) = T
- Grand Tourisme Standard (GT), Grand Tourisme de Compétition (GTS) et Grand Tourisme Prototype, Sport Prototype = GT

Définitions des Périodes et des Classes :

Cylindrées	Période E 1947 à 1961		Période F 1962 à 1965		Période G 1966 à 1971		Période H 1972 à 1976	
jusqu'à 1150 cm3	T 1	GT 1	T 6	GT6	T 11	GT 11	T 16	GT 16
de 1150 à 1300 cm3	T 2	GT 2	T 7	GT7	T 12	GT 12	T 17	GT 17
de 1300 à 1600 cm3	T 3	GT 3	T 8	GT8	T 13	GT 13	T 18	GT 18
de 1600 à 2000 cm3	T 4	GT 4	T 9	GT9	T 14	GT 14	T 19	GT 19
plus de 2000 cm3	T 5	GT 5	T10	GT10	T 15	GT 15	T 20	GT 20

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.7. Classement pilotes

Dans chaque rallye une triple attribution de points sera faite : au général, à la classe et à la période.

La période G, pour les véhicules Tourisme de Compétition, Grand Tourisme de Compétition et Sport Prototype, ainsi que la période H dans son ensemble ne peuvent marquer que les points attribués au général.

Attribution des points :

	Général	Classe	Période E	Période F	Période G	Période H
1er	10	10	8	4	2	0
2ème	8	8	6	3	1	0
3ème	7	6	4	2	0	0
4ème	6	4	2	1	0	0
5ème	5	2	1	0	0	0
6ème	4	0	0	0	0	0
7ème	3	0	0	0	0	0
8ème	2	0	0	0	0	0
9ème	1	0	0	0	0	0

Le classement final du Championnat de France des Rallyes VHC Pilotes sera établi en tenant compte des 7 meilleurs résultats de chaque pilote.

Classement Copilotes

Un classement des copilotes sera établi dans les mêmes conditions.

Classement féminin

Un classement féminin sera établi dans les mêmes conditions.

REGLEMENT STANDARD REGULARITE HISTORIQUE

Règlement disponible sur simple demande auprès de la FFSA.





danielson

é q u i p e m e n t

leader en conseils et en distribution de pièces détachées
pour tous types de compétition

Extincteur FIA
Lifeline



Electrique ou manuel
Kit complet
contrôle et recharge

WRC intercom



SUPER
1600

- étriers de freins,
- disques ventilés 355 ep 28 mm,
- embrayages monodisques.



Intercomp

Régulateur
de pression



Coupe circuit



Disjoncteur



Frein
à main
hydraulique



Balances



Siège



Coque
Composite
FIA - 6,5 kg

Tubulaire
5 trous d'arnais
FIA - 7,2 kg

C O B R A

Pompes à huile



pour carter sec

et réservoirs



Pression pneu

Poulies
réglables



Tableau de bord

S T A C K

Intercomp

Réglage des trains



balances
plateaux réglables
plateaux pivotants
niveau laser avec piges
jauge carrossage
et chasse digitale
jauge d'alignement laser

WRC



Tout équipé en
radio intercom

Kevlar, fibre de
carbone et dyneema

Homologué FIA
Nouveau design
très fonctionnel

Stilo

SUPER
RAPPORT
QUALITE/PRIX

tel : 03 86 21 22 55 - fax 03 86 21 22 65
e-mail : contact@danielson-equipement.com
5, rue du Champ Magny - 58470 Magny-Cours

RÈGLEMENT STANDARD VEHICULES ELECTRIQUES

ARTICLE 1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Organisation

Les rallyes de Véhicules Electriques sont soumis aux Prescriptions Générales, aux conditions d'organisation et au règlement standard des rallyes édictés par la FFSA, ainsi qu'au présent règlement et au règlement particulier de chaque rallye.

ARTICLE 2. MODALITÉS GÉNÉRALES

2.1. Voitures admises

Sont admises les voitures autorisées à circuler sur routes ouvertes à la date des vérifications techniques et satisfaisant aux conditions du règlement technique applicable aux catégories suivantes :

Catégorie I : Voitures de production de série à propulsion électrique.

Catégorie II : Voitures prototypes modifiées et converties à propulsion électrique.

Catégorie III : Idem.

Catégorie III A : Voitures de série à propulsion électrique destinées à l'utilisation quotidienne.

(Les voitures de la Catégorie III A ne peuvent participer à des épreuves où l'objectif pour le classement est la vitesse - Voir règlement "épreuves de régularité").

Ces voitures sont réparties dans les classes de poids suivantes :

- 1 - Voitures d'un poids n'excédant pas 350 kg
- 2 - Voitures d'un poids supérieur à 350 kg et n'excédant pas 500 kg
- 3 - Voitures d'un poids supérieur à 500 kg et n'excédant pas 750 kg
- 4 - Voitures d'un poids supérieur à 750 kg et n'excédant pas 950 kg
- 5 - Voitures d'un poids supérieur à 950 kg et n'excédant pas 1 250 kg
- 6 - Voitures d'un poids supérieur à 1 250 kg et n'excédant pas 1 500 kg
- 7 - Voitures pouvant transporter au moins un tiers de leur poids minimum en tant que charge utile.

Des classes successives de 1 à 7 peuvent être regroupées.

3.1 Conducteurs admis

3.1.1. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence valable pour l'année en cours.

3.1.2. Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par individus au 1er pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

ARTICLE 4. OBLIGATIONS GÉNÉRALES

4.1. Énergie

L'énergie qui propulse les voitures est exclusivement l'électricité. Elles se rechargent sur le réseau de distribution d'électricité. Elles doivent se présenter, au départ de la compétition, batteries chargées. Durant la compétition, les ravitaillements en énergie doivent être faits aux seuls postes prévus par l'organisation.

En conséquence, aucune source d'énergie, sous quelque forme que ce soit, susceptible d'alimenter l'ensemble des batteries de la voiture n'est autorisée à bord.

4.2. Limitation de changement de pièces

Le remplacement des accumulateurs est interdit durant la durée de l'épreuve.

ARTICLE 5. DÉROULEMENT DU RALLYE

5.1. Contrôle énergétique

Certaines épreuves peuvent comporter un classement énergétique tel que défini à l'Article 12. Un commissaire enregistrera la consommation d'énergie. Des compteurs électriques seront installés dans un parc de contrôle énergétique pour mesurer le ravitaillement en énergie des véhicules. Ces compteurs seront obligatoirement relevés par un commissaire sur une feuille de relevé comportant le numéro des concurrents, le numéro des compteurs, l'index de départ et celui de fin de charge après chaque période de ravitaillement.

La durée et le nombre de ces ravitaillements sont définis par le règlement particulier, ainsi que les caractéristiques du courant disponible.

NB : le parc de contrôle énergétique est soumis au régime du parc fermé, sauf pour une personne désignée par le concurrent, afin de contrôler et de gérer la recharge de leurs batteries.

5.2. Aide extérieure

Toute action permettant à une voiture de se déplacer autrement que par ses propres moyens énergétiques est interdite et entraînera l'exclusion du classement énergétique.

ARTICLE 6. VÉRIFICATIONS – PÉNALISATIONS

6.1. Vérifications avant le départ

Le ou les bacs contenant les batteries doivent être fixés au châssis de la voiture. Ils doivent également être munis d'un couvercle et être équipés d'un système permettant la pose d'un plombage lors du contrôle technique afin d'y interdire tout accès.

6.2. Equipements de sécurité

Les équipements suivants sont obligatoires :

CATÉGORIE II et III

- Ceinture 3 points
 - Pare-brise en verre feuilleté
 - Extincteur poudre 2 kg minimum
 - Coupe-circuit
 - Vêtements et gants ininflammables (normes FIA broderie uniquement. Voir identification des combinaisons). L'emploi des gants ininflammables est facultatif pour le navigateur.
 - Casque homologué
 - Anneaux de remorquage AV-AR
 - Double circuit de freinage
 - Rétroviseur extérieur
 - Triangle de sécurité.
- Des fixations supplémentaires, 2 par capot, sont recommandées.

CATÉGORIE III A

Pas d'équipement

6.3. Pénalisations

(Conforme au règlement standard)

- Pénalisation pour 1 CP manquant : 600 " et exclusion du classement énergétique ;
- Pénalisation pour 2 CP manquants : exclusion ;
- Poussette ou impulsion : hors course ;
- Dépassement du temps imparti entre 2 CH, 60 minutes après le temps imparti : 600 " ;
- Cumul de dépassement du temps imparti sur plusieurs CH, 80 minutes après le temps imparti : hors course.

ARTICLE 9. RÉCLAMATIONS - CLASSEMENT

9.1. Caution de vérification entraînant le démontage et le remontage

Aux divers cas prévus dans la réglementation générale, il convient d'ajouter un :

Stade 6 - (5 heures)

- Moteur électrique
- Bac de batteries
- Chargeur embarqué

9.2. Classement énergétique

Il n'y aura pas de vainqueur au classement général et pas de classement par classe de poids.

La formule : $CI = \frac{(ITE + RE)}{W}$ t est appliquée.

La valeur d'indice la plus faible détermine le vainqueur avec les abréviations :

- CI = Indice de Consommation
 - ITE = Energie Théorique Initiale (kWh) exprimée à une vitesse de décharge C1
- Cette donnée doit être fournie par un document officiel délivré par le fabricant de l'accumulateur (voir Fiche de Données sur les Batteries).
- RE = Energie Rechargée à partir du secteur
 - t = temps total (routier + épreuve de régularité)
 - W = poids "prêt au départ" (kg) du véhicule mesuré lors des vérifications techniques.

9.3. Prix

Voir règlement particulier de chaque rallye.

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

REGLES SPECIFIQUES AUX RALLYES 4X4

Le règlement standard des rallyes s'applique aux rallyes 4x4.

Seuls les articles mentionnés dans les règles spécifiques ci-dessous le modifient ou le complètent.

ARTICLE 1. DÉFINITION

Le rallye 4x4 est une épreuve réservée aux véhicules 2 ou 4 roues motrices, tels que définis au paragraphe 3, se déroulant principalement sur des pistes et des routes non classées. Ce parcours devra comporter des épreuves spéciales et des parcours de liaison. Le pourcentage des routes classées (Vo. D. etc...) devra être inférieur à 20% du kilométrage des épreuves spéciales.

ARTICLE 2. RECONNAISSANCES

Les reconnaissances s'effectueront dans les conditions prévues par le règlement particulier.

ARTICLE 3. VÉHICULES ADMIS

Sont admis en rallye 4x4 les véhicules des groupes T1, T2 et T3 tels que définis par le règlement technique des épreuves 4x4 FFSA.

Dans chaque groupe, les classes retenues pour élaborer les classements sont définies ci-dessous :

• Groupes T1 et T2 :

- 3 classes dans chaque groupe :

- 1 - 0/2500 cm3 (essence)
- 2 - Plus de 2500 cm3 (essence)
- D - Diesel

• Groupe T3 (essence et diesel) :

T3A : Véhicules prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel :

- 5 classes :
- 1 - 0 / 2000 cm3
- 2 - 2000 / 3000 cm3
- 3 - 3000 / 3600 cm3 (essence) et 3000 / 5000 cm3 (diesel)
- 4 - 3600 / 5000 cm3 (essence admis à participer hors classement général)
- 5 - 2000 cm3 / 2 roues motrices

T3B : Véhicules prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel) :

- 3 classes :
- 1 - 0 / 2500 cm3
- 2 - 2500 cm3 / 5000cm3
- 3 - Plus de 5000 cm3 (admis à participer hors classement général)

ARTICLE 4.

La feuille spécifique d'identité telle que définie dans le règlement standard des rallyes se trouvera sur la vitre arrière gauche ou à un emplacement équivalent.

Les noms des membres de l'équipage devront être apposés sur le véhicule (voir prescriptions générales).

ARTICLE 5.

Une liste de conducteurs classés FFSA "4x4" comprendra les pilotes tels que définis par l'article 6.

L'ordre de départ initial restera inchangé tant que n'aura pas été effectué au moins 10% du kilométrage total du parcours ainsi que des épreuves spéciales sauf dans le cas où est organisée une épreuve spéciale (minimum 2 km) qui servira alors à établir un nouvel ordre de départ. Il pourra être établi hors pénalités routières.

N.B.: Voir aussi articles 3.3.4 et 7.4.4 du règlement standard des rallyes.

Les organisateurs devront faire parvenir à la FFSA un plan de sécurité détaillé pour chaque épreuve en même temps que le pré-règlement. Ce plan devra être impérativement approuvé par le Président du Comité Régional du siège de l'ASA organisatrice. Bien entendu, ce plan devra être impérativement approuvé par la FFSA.

ARTICLE 6. PILOTES PRIORITAIRES

En plus des pilotes prioritaires FIA, sont prioritaires FFSA :

- les 10 premiers du Championnat de France de l'année en cours et (ou à défaut),
- les Champions de France des trois dernières années,
- les 10 premiers du Championnat de l'année précédente.

Les pilotes prioritaires FFSA perdent leurs droits de priorité s'ils sont engagés avec une voiture d'une classe différente de celle avec laquelle le titre a été acquis.

ARTICLE 7.

1 - La limitation de l'utilisation des pneumatiques n'est pas applicable.

2 - La limitation des changements de pièces n'est pas applicable.

ARTICLE 8. RALLYES 4x4 RÉGIONAUX

- Durée maximum du meeting : 24 heures entre l'ouverture des vérifications et la proclamation des résultats.
- Longueur totale d'épreuves spéciales : 20 km minimum, 60 km maximum.
- Véhicules admis : idem rallyes nationaux.
- Droits d'engagement maximum : idem rallyes régionaux.
- Montant maximum de prix distribués : 10 fois le montant de l'engagement, sans restriction.

ARTICLE 9. DÉFINITION D'UNE ÉPREUVE SPÉCIALE DIFFÉRENTE EN RALLYES 4x4

- Une épreuve spéciale en sens inverse est considérée comme une épreuve spéciale différente.
- Une épreuve spéciale se déroulant dans le même sens peut être considérée comme différente à la condition de comporter un minimum de 50% d'itinéraire différent.

ARTICLE 10.

Les sous-vêtements ignifugés ne sont pas obligatoires.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES 4X4

1 - REGLEMENT

Le Championnat de France des Rallyes 4x4 se disputera sur les épreuves suivantes :

Championnat de France 2003 des Rallyes 4x4 : 9 épreuves

1er/2 mars	Collines d'Arzacq	ASAC BASCO BEARNAIS
04/06 avril	Province du Labourd	ASA COTE BASQUE
02/04 mai	Terres d'Artois	ASA DU DETROIT
07/08 juin	Jean de la Fontaine	ASA 02
12/13 juillet	Gers - Armagnac	ASA ARMAGNAC BIGORRE
05/07 septembre	Cimes	ASAC BASCO BEARNAIS
26/28 septembre	Cidre et Pommiers	ASA ROUENNAISE
10/12 octobre	Dunes et Marais	ASA AUGIAS
29/30 novembre	Plaines et Vallées	ASAC ANDRESIEN

Les rallyes 4x4 comptant pour le Championnat de France ne pourront être organisés à moins d'un délai de 3 semaines. Un rallye 4x4 ne peut pas être organisé à la même date qu'une épreuve d'endurance 4x4.

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 4.1. VEHICULES ADMIS

Pour compter au Championnat de France des Rallyes 4x4, le règlement des épreuves doit obligatoirement être ouvert aux voitures telles que définies par le règlement technique des épreuves 4x4 FFSA.

Le nombre de pneus n'est pas limité par épreuve, ainsi que l'utilisation des pièces.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

a) Participation : 5 points seront attribués aux concurrents ayant pris le départ de la course.

b) Une triple attribution de points est faite aux pilotes les mieux classés dans les conditions suivantes :

• Classement scratch :

1er :15 points	6ème :5 points
2ème :12 points	7ème :4 points
3ème :10 points	8ème :3 points
4ème : 8 points	9ème :2 points
5ème : 6 points	10ème :1 point

• Classement par groupe :

1er :6 points	3ème : 3 points
2ème : 4 points	4ème :2 points

• Classement par classe :

1er :5 points	3ème :2 points
2ème : 3 points	4ème :1 point

Le classement final du Championnat de France des Rallyes 4x4 sera établi en tenant compte du nombre total d'épreuves organisées moins 2.

Si ce total est inférieur à 10, le nombre retenu sera égal au nombre d'épreuves organisées moins 1.

À l'issue du Championnat, si 50 % des épreuves n'ont pas été disputés, la FFSA pourra ne pas attribuer le titre de Champion de France des Rallyes 4x4.

ARTICLE 10.

1 - CHAMPIONNAT DE FRANCE DES VÉHICULES 4X4 DE SÉRIE

Un Championnat de France réservé aux conducteurs de véhicules 4x4 de série (groupe T1) est organisé. Seront pris en compte les points de participation, du groupe et des classes.

2 - CHALLENGE 2 LITRES, 2 ROUES MOTRICES

À l'issue de chaque épreuve, outre les points de participation, les points suivants seront attribués aux pilotes de ce Challenge :

1er :9 points	4ème :3 points
2ème :6 points	5ème :2 points
3ème :4 points	6ème :1 point

3 - TROPHEE DES COPILOTES

Les copilotes des véhicules du groupe T3A – classe 4 et T3B – classe 3 ne marquent pas de points.

Une triple attribution de points est faite aux coéquipiers les mieux classés dans les conditions suivantes :

Participation : 5 points seront attribués aux concurrents ayant pris le départ de la course.

À l'issue de chaque épreuve les points suivants seront attribués aux pilotes de ce Trophée :

• Classement général scratch :

1er :	15 points	6ème :	5 points
2ème :	12 points	7ème :	4 points
3ème :	10 points	8ème :	3 points
4ème :	8 points	9ème :	2 points
5ème :	6 points	10ème :	1 point

• Classement par groupe :

1er :	6 points	3ème :	3 points
2ème :	4 points	4ème :	2 points

• Classement par classe :

1er :	5 points	3ème :	2 points
2ème :	3 points	4ème :	1 point

Le classement final du Trophée des copilotes des Rallyes 4x4 sera établi en tenant compte du nombre total d'épreuves organisées moins 2.

Si ce total est inférieur à 10, le nombre retenu sera égal au nombre d'épreuves organisées moins 1.

À l'issue du Championnat, si 50% des épreuves n'ont pas été disputés, la FFSA pourra ne pas attribuer les titres de vainqueurs du Trophée des coéquipiers du Championnat de France des Rallyes 4x4.

2 - CAHIER DES CHARGES

1. PARCOURS

Longueur totale des épreuves spéciales : 60 km minimum, 150 km maximum.

Les organisateurs des épreuves comptant pour le Championnat de France doivent installer, sur les épreuves spéciales, une signalisation préalable positionnée 50 m avant l'obstacle. Elle indiquera, par des symboles appropriés, les changements de direction, cassis ou tout autre danger (dimensions des panneaux : 30 cm x 40 cm). Un rappel de signalisation sur l'obstacle est recommandé.

En cas d'E.S. de nuit, les dispositions suivantes doivent être prises :

- signalisation complète fluorescente : flèches, panneaux, banderoles, etc...
- chasubles fluorescentes pour les commissaires en poste.
- contrôles techniques complémentaires concernant l'équipement lumineux du véhicule en sortie du parc fermé et au départ de l'étape comprenant une/des étapes spéciales de nuit.

2. HORAIRES

Les organisateurs devront mettre en place les véhicules de sécurité, les commissaires et les chronométrateurs au minimum 60 minutes avant l'heure théorique de passage de la 1ère voiture.

3. ENGAGEMENTS

- a) Le règlement de l'épreuve doit préciser la date impérative de clôture des engagements, fixée au vendredi de la semaine précédant la semaine du début de l'épreuve.
- b) Le nombre maximum d'engagés doit avoir reçu l'accord de la FFSA.
- c) La feuille d'engagement type est obligatoire.

4. ENGAGEMENTS ET PRIX DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Engagement minoré avec la publicité de l'organisateur : 350 € maximum.

Classement général scratch :

Groupes et classes : voir règles spécifiques au rallyes 4x4, article 3.

NB : Les équipages engagés en groupe T3A - classe 4 et T3B - classe 3 feront l'objet d'un classement particulier et de prix à la discrétion de l'organisateur. Ils ne pourront pas marquer de point au Championnat.

Le montant des prix distribuables : 23 fois le prix de l'engagement.
Les prix sont cumulables.

Barème ci-dessous :

Général scratch		Groupes (3)	Classes (12)
1er	Engt. x 2,9	Engt. x 1	Engt. x 0,5
2ème	x 1,9	x 0,4	x 0,2
3ème	x 1,3		
4ème	x 1		
5ème	x 0,8		
6ème	x 0,7		
7ème	x 0,6		
8ème	x 0,5		
9ème	x 0,4		
10ème	x 0,3		

5. TRANSMISSION DES RÉSULTATS À LA FFSA

Les résultats devront être adressés à la FFSA 24 heures après l'épreuve, le cachet de la poste faisant foi. Le rapport de clôture devra être complet.

3 - CARACTERISTIQUES

Rallye 4x4

Championnat de France

Groupe admis	T1, T2, T3
Durée vérifications incluses	48 h maximum
Longueur totale du parcours	libre
Longueur totale des spéciales	60 à 150 km
Longueur maximum des spéciales	25 km
Passages en spéciales	5 maximum
Droits d'engagement maximum	350 € (minoré)
Total minimum des prix prévus	23,2 fois engagement

REGLEMENT STANDARD ENDURANCE 4X4

Les épreuves d'endurance 4x4 ne pourront être organisées à moins d'un délai de 3 semaines, sauf pour les épreuves d'endurance de plus de 6 heures, dont le délai est porté à 1 mois, qu'elles soient inscrites ou non à un Championnat ou à une Coupe de France. Une épreuve d'endurance 4x4 ne peut pas être organisée à la même date qu'un rallye 4x4.

DEFINITION DE L'ENDURANCE 4x4

Course sur un circuit 4x4 qui se déroule pendant une durée minimale de 6 heures, et maximale de 24 heures (divisibles par tranches de 3 heures minimum).

Caractéristiques

Sous réserve des articles sur la sécurité et les protections, la composition, le relief et le tracé sont libres, toutes les natures de sols non aménagés sont admises, le pourcentage de portions revêtues ne dépassera pas 20 %.

Circuit endurance

Longueur de 4 à 7 km.

Largeur minimale 6 m (+ de 70 % à 8 m). Il y aura au moins 100 m de ligne droite entre la ligne de départ et le 1er virage et la largeur de 10 m minimum sera maintenue sur toute cette partie et jusqu'à la fin du virage.

Circuit d'endurance de 24 heures indivisibles

Longueur de 6 à 10 km.

Largeur minimale 6 m (+ 70 % à 8 m). Il y aura au moins 100 m de ligne droite entre la ligne de départ et le 1er virage et la largeur de 10 m minimum sera maintenue sur toute cette partie et jusqu'à la fin du virage.

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'Association Sportive organisatrice, l'intitulé, la catégorie et la date de l'épreuve sont mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve qui complète la présente réglementation générale.

Epreuve avec ou sans coéquipiers :

Les coéquipiers sont autorisés dans les épreuves d'endurance 4x4, mais chaque organisateur doit préciser dans son règlement particulier s'il s'agit d'une épreuve avec ou sans coéquipier.

Dans les épreuves où plusieurs pilotes se relaient, plusieurs coéquipiers sont autorisés, mais la composition de chaque équipage doit rester identique, sauf cas de force majeure.

ARTICLE 2. PRESCRIPTIONS GENERALES

L'épreuve est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux règlements généraux de la Fédération Française du Sport Automobile et du présent règlement auxquels tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription. L'épreuve est réservée aux véhicules deux ou quatre roues motrices, aménagés pour ce genre d'épreuves se déroulant exclusivement sur des pistes.

Une endurance 4x4 est une épreuve de vitesse se déroulant sur un circuit au tracé approuvé par la FFSA ayant une surface non stabilisée d'au minimum 80 %.

Les courses se dérouleront soit dans le sens des aiguilles d'une montre, soit dans le sens inverse, suivant le relief du terrain et de façon à s'assurer le maximum de sécurité pour les conducteurs et le public.

Le nombre d'engagés ne devra pas dépasser 12 voitures au kilomètre.

ARTICLE 3. VEHICULES ADMIS

Sont admis en endurance 4x4 les véhicules des groupes T1, T2 et T3 tels que définis par le règlement technique des épreuves 4x4 FFSA.

Dans chaque groupe, les classes retenues pour élaborer les classements sont définies ci-dessous :

• Groupes T1 et T2 :

- 3 classes dans chaque groupe :

1 - 0 / 2500 cm3 (essence)

2 - Plus de 2500 cm3 (essence)

D – Diesel

• Groupe T3 (essence et diesel) :

T3A : Véhicules prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel :

- 5 classes :
- 1 - 0 / 2000 cm3
- 2 - 2000 / 3000 cm3
- 3 - 3000 / 3600 cm3 (essence) et 3000 / 5000 cm3 (diesel)
- 4 - 3600 / 5000 cm3 (essence - admis à participer hors classement général).
- 5 - 2000 cm3 / 2 roues motrices.

T3B : Véhicules prototypes à châssis non tubulaires issus de la série (essence et diesel) :

- 3 classes :
- 1 - 0 / 2500 cm3
- 2 - 2500 cm3 / 5000cm3
- 3 - Plus de 5000 cm3 (admis à participer hors classement général)

ARTICLE 4. EQUIPEMENTS ET MODIFICATIONS AUTORISES

Voir le règlement technique des compétitions 4x4.

Les klaxons à plusieurs tonalités imitant les véhicules de sécurité (pompiers, police, ambulance, etc...) sont interdits.

ARTICLE 5. PROGRAMME DE L'EPREUVE

Défini par le règlement particulier de l'épreuve. Pour des raisons de force majeure ou de sécurité, les organisateurs ont le droit de modifier le parcours de l'épreuve, sans qu'aucune réclamation puisse être produite par les concurrents. Dans le cas de modification, les concurrents en seront prévenus aussitôt que possible.

ARTICLE 6. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront adressées à l'ASA organisatrice à partir de la parution du règlement.

Les équipages devront être constitués de 2 ou 3 pilotes pour les épreuves de 6 heures, 3 ou 4 pour celles de 24 heures. A la clôture des engagements, la liste des engagés ainsi que celle des suppléants sera obligatoirement affichée au siège de l'ASA organisatrice.

Toute demande, pour être valable, devra être établie en conformité avec le bulletin joint au règlement particulier de l'épreuve. Toute omission ou fausse indication concernant en particulier les caractéristiques du véhicule entraînera soit le changement de groupe ou de classe, soit la mise hors course du concurrent sans préjudice de sanctions plus sévères pouvant être demandées à la FFSA.

Le montant de la participation aux frais, comprenant l'assurance garantissant la responsabilité civile des concurrents devra être adressé aux organisateurs en même temps que la demande d'engagement. Cette participation aux frais restera acquise aux organisateurs même si le concurrent ne prend pas le départ. Toutefois, une partie de la participation, et notamment celle correspondant à des frais non exposés, pourra être remboursée ; la totalité ne sera remboursée que dans le cas de refus d'un engagement ou d'annulation de l'épreuve.

Des suppléants pourront être désignés pour remplacer les concurrents forfaits (voir définition d'un suppléant dans les prescriptions générales).

ARTICLE 7. LICENCES

Voir prescriptions générales.

(Licence coéquipiers : CRACC, minimum).

ARTICLE 8. ASSURANCES

Voir prescriptions générales. Risques C, D et risque E si les coéquipiers sont admis.

ARTICLE 9. VERIFICATIONS

Avant le départ :

Les concurrents qui engagent la voiture devront présenter leur voiture à l'heure qui leur sera fixée par convocation.

Les concurrents se présentant en retard à la vérification se verront infliger les amendes suivantes :

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

et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due.

Les concurrents devront présenter :

- licence concurrent
- licence conducteur
- passeport technique
- autorisation du propriétaire si le véhicule n'est pas à son nom, à l'exception des véhicules en location avec option d'achat.

Il est précisé que tous les concurrents s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter leur voiture conforme au présent règlement ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement.

Une suspension de licence pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout concurrent dont le véhicule n'aura pas été reconnu conforme à sa déclaration d'engagement et les droits de celui-ci resteront acquis aux organisateurs.

Lors des opérations de vérifications, tout véhicule qui apparaîtrait non conforme sera soit changé de groupe ou de classe, soit mis hors course.

Les organisateurs afficheront à l'issue des opérations de contrôle, la liste exacte des admis à prendre le départ avec indication des groupes et des classes.

A l'arrivée :

Sur proposition du Directeur de Course et / ou à l'initiative des Commissaires Sportifs, il pourra être procédé au démontage des principaux organes des véhicules des trois premiers au scratch, des premiers de groupe, et des véhicules tirés au sort, afin de vérifier l'exactitude des déclarations souscrites par les concurrents.

Parc fermé :

Les voitures sont obligatoirement mises en parc fermé à l'arrivée de la manifestation. Elles ne pourront être retirées qu'une demi-heure après l'affichage officiel des résultats.

En cas de réclamation, le parc fermé sera maintenu au-delà des heures prévues pour les voitures dont la liste sera affichée sur place jusqu'à décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Il n'y aura pas de parc fermé entre les manches.

ARTICLE 10. DOPAGE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 11. CARBURANT

Voir Annexe J.

ARTICLE 12. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

1) Essais :

Voir règlement particulier.

MINIMUM : 1 tour de reconnaissance et 1 tour chronométré par conducteur, le meilleur des temps sera retenu pour la grille de départ.

Des essais libres peuvent être organisés ; voir règlement particulier.

2) Briefing :

Un briefing sera organisé 30 minutes avant le début des essais par le Directeur de Course, avec présence obligatoire de tous les équipages (feuille d'embarquement). Les pilotes absents au briefing seront pénalisés (voir article 18). L'heure de départ du tour de formation sera éventuellement précisée par le Directeur de Course.

3) Grille de départ :

Les grilles des essais chronométrés donneront l'ordre de la grille de départ. Elle sera affichée au PC de la course à l'issue des essais.

La grille de départ sera formée de la façon suivante : 2 voitures sur la première ligne, 2 voitures sur la suivante, 2 sur la troisième, 2 sur la quatrième, etc

Une distance de 6 mètres sera prévue entre les lignes.

Le choix de la pôle position sera laissé au concurrent ayant réalisé le meilleur temps.

4) Procédure de départ :

Le départ sera précédé par la présentation des panneaux :

MOTEUR - EVACUATION DE LA PISTE - 5 SECONDES.

A partir de la présentation du panneau "5 SECONDES", les pilotes sont sous les ordres du Directeur de Course. Le départ pouvant intervenir aux feux (conseillé) ou au drapeau entre 4 et 7 secondes.

Dans le cas d'un faux départ ou d'un départ anticipé, c'est-à-dire lorsque le conducteur quittera son emplacement avant le signal, il sera passible d'une pénalisation (voir article 18).

5) Conduite et arrêt sur le parcours :

Tout conducteur qui se verrait obligé d'immobiliser sa voiture en un point quelconque du parcours, devra aussitôt la ranger sur l'un des accotements de telle façon qu'elle ne puisse constituer une gêne pour le déroulement de la compétition. Si nécessaire, les commissaires doivent aider le conducteur à dégager toute zone de circulation au besoin en poussant la voiture.

Pendant la durée de la course, nul en dehors du conducteur au volant ne pourra effectuer une réparation sur le véhicule en panne, et ceci, uniquement à l'aide du matériel transporté à bord du véhicule.

Le conducteur ne doit pas s'éloigner de plus de 10 mètres de sa voiture ; s'il agit autrement, il sera considéré comme ayant abandonné et sera mis hors course.

Si le conducteur se voit dans l'impossibilité de réparer sa voiture sur place, il lui sera permis d'être remorqué par un véhicule de l'organisation jusqu'au parc d'assistance. Une pénalité lui sera alors infligée (voir article 18).

Lorsque, à la suite d'un accident de course, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue une gêne pour les autres concurrents, la Direction de Course prendra d'office toutes les mesures utiles pour dégager le parcours, sans que le concurrent puisse présenter de réclamation sur l'état de son véhicule.

Dans tous les cas d'arrêt sur le parcours, l'allumage des feux de détresse est recommandé pour tous les véhicules concernés (triangles, si feux HS).

6) Accès à la zone des stands :

Pour accéder à la zone des stands, il sera aménagé une piste à l'entrée matérialisée, dont le parcours total doit être le même pour tous les véhicules.

Tout conducteur s'engageant sur la piste menant à la zone des stands pour quelque raison que ce soit, doit obligatoirement s'arrêter à son emplacement et couper le moteur, sous peine de se voir infliger une pénalité (voir article 18).

L'accès à la zone des stands doit se faire à vitesse très réduite. Des commissaires de stand (en nombre suffisant) seront chargés de l'application du règlement dans la zone.

Dans la zone des stands, la voiture peut être poussée par les mécaniciens. La marche arrière au moteur est interdite sous peine de mise hors course.

7) Départ de la zone des stands :

La voiture quittera sa zone d'assistance après avoir été remise en marche par le conducteur partant, et de son siège. Le sortie de la zone des stands ne sera autorisée que sous les directives exclusives des commissaires sous peine de pénalités (voir article 18). Ceux-ci autoriseront l'entrée en piste à l'aide de feux (recommandés) ou de tout autre dispositif de signalisation.

8) Etat de la voiture, lisibilité des numéros :

Mécanique et carrosserie : après tout accident, le véhicule avant de reprendre le parcours, pourra subir un contrôle technique. Les concurrents sont responsables de la matérialité et de la lisibilité de leurs numéros réglementaires.

De plus, chaque voiture devra avoir en permanence un numéro vertical de toit, de 24 cm de haut sur 35 cm de long. Le numéro sera visible des deux côtés, il sera placé dans l'axe de la voiture, devra avoir une hauteur de 18 cm et une épaisseur de trait de 4 cm. Il sera de couleur noire sur fond blanc.

Les voitures dont l'éclairage ne fonctionnerait pas ou dont les numéros de course ne seraient pas lisibles durant la période exigée seront immédiatement arrêtées et immobilisées jusqu'à réparation.

9) Matériel et outillage :

Tout dépôt de matériel ou d'outillage fixe ou mobile dans la zone des stands en dehors de l'emplacement d'assistance réservé à chaque concurrent est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité, pouvant aller jusqu'à la mise hors course, chaque fois qu'elle sera constatée (voir règlement particulier).

10) Réparations :

Toutes les réparations sont autorisées dans la zone des stands, mais il est interdit de changer le bloc moteur, le châssis ou la structure monocoque sous peine de mise hors course.

Les réparations, y compris les opérations d'entretien et de nettoyage, doivent être faites exclusivement dans la zone d'assistance.

Toute infraction à cette règle impérative sera soumise au Collège des Commissaires Sportifs.

11) Ravitaillement :

Le ravitaillement en carburant se fera à la sortie du parc d'assistance dans une zone située à 50 m minimum de la zone des stands et dans les conditions habituelles de sécurité. Le dépôt de carburant dans les stands est interdit.

12) Interventions sur la piste :

En cas de nécessité (arrosage, réfection de piste, etc.) la procédure sera la suivante :

1. Entrée en piste du véhicule de sécurité devant le premier de la course.
2. Conjointement, drapeau jaune à chaque poste : interdiction de dépasser.
3. Les véhicules en course doivent se regrouper en convoi, le plus rapidement possible (sans se dépasser...), derrière le véhicule de sécurité.

4. Les véhicules d'intervention (arroseuses, etc...) entrent en piste accompagnés par un véhicule muni d'un drapeau blanc et de gyrophares.

5. A la fin de l'intervention, la voiture de sécurité s'écarte, un drapeau vert est présenté à la hauteur du poste de chronométrage.

NB : Pendant l'intervention, l'accès aux stands reste ouvert. Les concurrents qui sortent des stands doivent rejoindre rapidement le convoi (pour mémoire : prudence recommandée et dépassements interdits !).

ARTICLE 13. TEMPS DE CONDUITE

La durée maximale du temps de conduite (c'est-à-dire le temps passé sur la piste pris entre la sortie des stands et l'entrée des stands) sera de 1 heure 30 consécutives pour les épreuves de 6 heures, de 3 heures pour celles de 24 h.

Le conducteur devra s'arrêter à son stand pour effectuer le changement de pilote avant la fin de sa durée maximale de pilotage. Si le même pilote reprend la piste après un arrêt au stand, le temps de l'arrêt ne sera pas décompté.

La gestion des temps de conduite est sous l'entière responsabilité de l'équipage. Dans le cadre de cette réglementation, si le conducteur ne s'arrête pas pour être remplacé, il sera pénalisé (voir article 18).

La vérification des temps de conduite sera assurée conjointement par le poste de chronométrage (il devra donc être situé à proximité de l'entrée de la zone stands) et par le poste de contrôle commandant l'entrée de la piste.

ARTICLE 14. DEPASSEMENT - INTERRUPTION DE LA COURSE

Les concurrents devront se conformer à la signalisation des commissaires (voir usage des drapeaux).

1) Interruption de la course :

Si pour une raison grave, la Direction de Course se voit contrainte d'arrêter momentanément la course, les conducteurs seront tenus de rejoindre immédiatement la zone de regroupement définie par la Direction de Course. Il sera formellement interdit de procéder à quelque opération que ce soit (entretien ou réparations) pendant toute la durée de l'arrêt, sauf notification officielle faite à tous les concurrents, la piste où seront arrêtés les véhicules étant alors considérée comme parc fermé. Les concurrents seront considérés en parc fermé durant toute l'immobilisation et ils ne pourront en aucun cas effectuer le changement de conducteurs.

Pour toute infraction à ces règles : MISE HORS COURSE.

Dans le cas de modifications de parcours pour circonstances exceptionnelles, un panneau " DEVIATION " sera présenté par la Direction de Course, et un "Pace Car" prendra la conduite de la course à partir de la ligne de départ.

Les conducteurs doivent se regrouper derrière ce véhicule. A la fin de l'interruption de la course et après modification éventuelle du tracé, les conducteurs seront relancés dans l'ordre qu'ils auront respecté derrière le "Pace Car". Ce tour sera comptabilisé dans le classement.

Le tour derrière le "Pace Car" vaut un tour de reconnaissance pour le parcours modifié.

Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

2) Arrêt de la course ou de la manche et nouveau départ :

● Arrêt de la course ou de la manche avant 2 tours :

- arrêt sur la piste ou une zone définie au préalable et considérée comme parc fermé,
- nouveau départ,
- grille identique grille d'origine,
- départ par un temps égal à la durée de la course ou la manche moins 10',
- nouveau départ : totalité des points.

● Arrêt de la course ou de la manche entre 2 tours et 75 % de la durée réglementaire :

- arrêt sur la piste ou une zone définie au préalable et considérée comme parc fermé,
- nouveau départ, course en deux parties,
- grille de départ faite suivant le classement au passage précédant l'arrêt de la 1ère partie,
- classement par addition des tours,
- la 2ème partie aura une durée calculée pour compléter la durée prévue moins 10',
- pas de nouveau départ 50 % des points.

● Arrêt de la course ou de la manche après 75 % de la durée réglementaire :

- arrêt dans un parc fermé ou une zone définie au préalable et considérée comme parc fermé,
- course terminée,
- classement établi au passage précédant l'arrêt de la course,
- attribution de la totalité des points.

ARTICLE 15. ARRIVEE

Le drapeau de fin de course sera présenté au premier conducteur ayant effectué le plus grand nombre de tours dès le temps réglementaire écoulé, puis aux autres conducteurs.

En fin d'épreuve, les conducteurs devront franchir la ligne d'arrivée dans un délai maximum de 15 minutes après le baisser du drapeau (20 minutes pour les circuits de plus de 6 km). Passé ce délai, ils seront mis hors course. La sortie des stands sera fermée dès le baisser du drapeau à damiers (espace de ravitaillement excepté). Les conducteurs ayant passé la ligne d'arrivée devront, sous les ordres des commissaires, soit entrer dans les stands (fin de première manche), soit entrer en parc fermé de fin d'épreuve. Le parc fermé sera maintenu une demi-heure après l'affichage des résultats officiels. L'affichage des résultats sera fait au PC de la course.

ARTICLE 16. SIGNALISATION ET DRAPEAUX

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 17. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 18. PENALISATIONS

- Conducteur absent au briefing :91 €
- en cas de récidive :183 €
- Non respect du sens du parcours :MISE HORS COURSE
- Fraude caractérisée :MISE HORS COURSE
- Incorrection vis-à-vis d'un officiel :SANCTIONS FFSA
- Fausse déclaration :MISE HORS COURSE
- Remorquage par un véhicule de l'organisation :moins 3 tours
-moins 2 tours si circuit de plus de 6 km
- Dépassement temps de conduite :moins 1 tour par minute pleine
- Non fonctionnement du démarreur :moins 1 tour
- Non allumage des feux de signalisation :moins 1 tour
- Non réparation de l'éclairage défectueux :
- 1ère infraction :moins 1 tour
- 2ème infraction :MISE HORS COURSE
- 1ère infraction à la règle de dépassement :AVERTISSEMENT
- 2ème infraction à la règle de dépassement :MISE HORS COURSE
- Non arrêt du moteur en zone d'assistance :moins 1 tour
- Départ de la zone d'assistance hors des directives du commissaire de stand ou non arrêt sur ordre d'un commissaire lors de la zone pour retour sur piste :
- 1ère infraction :moins 1 tour
- 2ème infraction :MISE HORS COURSE
- Zone de stand non respectée :moins 1 tour
- Dans la zone des stands : stationnement gênant, gêne volontaire d'un autre concurrent par l'équipe d'assistance :
- 1ère infraction :moins 1 tour
- 2ème infraction :MISE HORS COURSE
- Changement de bloc moteur, châssis ou structure monocoque :MISE HORS COURSE
- Vidange d'huile en dehors de récipients :MISE HORS COURSE
- Jerrycan de carburant à bord d'un véhicule :MISE HORS COURSE
- Non respect des consignes concernant l'arrêt de la course :MISE HORS COURSE
- Véhicule non conforme :DEPART REFUSE
- ouMISE HORS COURSE
- Infraction au régime de parc fermé :MISE HORS COURSE
- Départ anticipé :STOP AND GO
- Arrivée 15 mn ou 20 mn après baisser du drapeau en fin d'épreuve :MISE HORS COURSE

Ces pénalisations pourront éventuellement être appliquées après présentation du drapeau noir. Après 3 présentations, le conducteur qui n'aura pas regagné les stands sera exclu. Les concurrents pénalisés pendant la durée des essais seront classés en fond de grille de départ.

ARTICLE 19. RECLAMATIONS – APPEL

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 20. CLASSEMENT

Il sera établi :

- un classement général scratch (tous groupes confondus - hors groupe T3A - classe 4) ;
- un classement pour chaque groupe ;
- un classement pour chacune des classes prévues à l'article 3.

Classement général scratch :

Il sera établi selon le plus grand nombre de tours effectués pendant le temps imparti, rectifié par les pénalisations encourues. Dans le cas de courses en plusieurs manches, il sera établi un classement pour chaque période de course selon le même principe.

Le classement général se fera par addition des classements de chaque manche.

De ce classement général seront extraits les classements par groupes et par classes.

ARTICLE 21. DISTRIBUTION DES PRIX

Voir règlement particulier.

Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu à l'heure prévue au règlement de l'épreuve, les conducteurs classés qui ne se présenteront pas perdront le bénéfice de leur prix.

ARTICLE 22. APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Collège des Commissaires Sportifs conformément aux dispositions du Code Sportif International et aux règlements de la Fédération Française du Sport Automobile.

Par le seul fait de son inscription, tout concurrent prend l'engagement de se conformer au présent règlement (général et particulier), reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Code Sportif International et les règlements de la FFSA, déclare en accepter toutes les dispositions sans aucune restriction, ainsi que les décisions des organisateurs. En cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, conformément à l'Article 60 du Code Sportif International, si l'épreuve ne pouvait avoir lieu, les organisateurs ne sauraient être rendus responsables vis-à-vis des concurrents et ne sauraient être tenus qu'au remboursement des frais non engagés.

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve a le droit d'apporter toutes modifications dictées par des raisons de force majeure ou de sécurité. Les concurrents en seront informés dans le plus bref délai possible. Ils ne pourront de ce chef émettre aucune réclamation.

ARTICLE 23. OFFICIELS DE L'EPREUVE

Collège des Commissaires Sportifs : 1 Président, 2 ou 4 membres.

- 1 Directeur de Course Circuit,
- 1 Directeur de Course adjoint, minimum.
- Commissaires Techniques :

1 Technique responsable A ou B désigné par la FFSA

Le nombre de commissaires techniques nécessaires est fonction du nombre de voitures et du temps des vérifications techniques.

- 1 Commissaire Sportif chargé des relations avec les concurrents.
- 1 Responsable de la sécurité.

ARTICLE 24. CHRONOMETRAGE

Libre

ARTICLE 25. PARTICULARITES POUR UNE EPREUVE D'ENDURANCE DE 24 HEURES

• Temps de conduite :

Durée maximale par relais portée à 3 heures, avec un total maximum par conducteur de 12 heures.

• Essais chronométrés :

Une séance d'essais chronométrés de 3 heures minimum durant laquelle chaque conducteur devra avoir réalisé au moins un tour chronométré.

Possibilité de les prévoir le matin du jour du départ de la course.

• Engagement et prix :

Droits d'engagement et prix libres.

REGLEMENT PARTICULIER ENDURANCE 4X4

Ce règlement particulier sera obligatoirement accompagné de la réglementation générale des endurance 4x4. Chaque organisateur devra respecter une présentation identique en complétant les espaces en pointillés.

PROGRAMME-HORAIRE

- Ouverture des engagements le :
- Clôture des engagements le vendredi de la semaine qui précède, soit le :
- Vérifications :
Lieu le De heures, à heures
- Première réunion du Collège : lieu/date/heure
Essais le de heures, à heures
Briefing le à heures, lieu :
- Course le :
Départ 1ère manche à heures
Départ 2ème manche à heures
- Parcs fermés
le le de heures, à heures
- Distribution des prix :
Lieu le à heures

ARTICLE 1P. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile :
Organise le :
Avec le concours de :
Sous le patronage de :
Le présent règlement a été enregistré par la Fédération Française du Sport Automobile
en date du Permis d'organiser numéro :
Permis d'organiser (provisoire jusqu'à homologation du Circuit).
La longueur du circuit homologué est de :
Le circuit se trouve : (indiquer la localisation exacte)
Cette épreuve est autorisée avec coéquipier : OUI ou NON (rayer la mention inutile)

1.1p. Officiels

Président du Collège des Commissaires Sportifs :

M. Licence n°

Commissaires Sportifs du Collège :

M. Licence n°

M. Licence n°

Directeur de Course Circuit :

M. Licence n°

Directeur de Course Adjoint :

M. Licence n°

Commissaires Techniques :

1 Commissaire Technique A fédéral

M. Licence n°

1 Commissaire Technique responsable A ou B.

M. Licence n°

Commissaires Techniques (12 voitures par heure de vérification et par commissaire technique)

M. Licence n°

M. Licence n°

Chronométrateur responsable :

M. Licence n°

Médecin chef :

M. Licence n°

Commissaire Sportif chargé des relations avec les concurrents :

M. Licence n°

Chargé de presse :

M. Licence n°

Observateur :

M. Licence n°

1.2p. Eligibilité

.....compte pour

1.3p. Vérifications

Avant le départ, les vérifications de la conformité des voitures, des éléments de sécurité, des licences, passeport technique, etc. auront lieu leàheures.

En dehors des pénalités prévues à la réglementation générale, les pénalités suivantes seront appliquées :

.....

ARTICLE 3P. CONCURENTS ET PILOTES

3.1p. Demande d'engagement – Inscriptions

Les demandes d'engagement seront reçues à l'adresse suivante :

Jusqu'au : (date)heures.....

Les droits d'engagement sont fixés :

- avec la publicité facultative des organisateurs :€ (450 € maximum)
- sans la publicité facultative des organisateurs :€

La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

3.1.10. Le nombre de voitures admises est fixé à.....

La liste des engagés sera établie d'après la date de réception des engagements, le cachet de la poste faisant foi.

Une liste de 5 suppléants sera éventuellement établie.

ARTICLE 4P. VOITURES ET ÉQUIPEMENTS

Le port du casque homologué et d'un équipement ignifugé homologué est obligatoire.

ARTICLE 5P. PUBLICITÉ

La publicité collective est :

La publicité facultative est :

ARTICLE 8P. RÉCLAMATIONS - APPELS

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 10P. PRIX

La distribution des prix aura lieu leàheures,
lieu :

COUPES

Liste des coupes

Récompense Commissaires

PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES A CETTE ÉPREUVE

.....
.....
.....

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 4X4

1 - REGLEMENT

CALENDRIER :

Le Championnat de France d'Endurance 4x4 se disputera sur les épreuves suivantes :
Championnat de France 2003 Endurance 4x4 : 6 épreuves

15/16 mars	St Laurent d'Arce	ASAC DU SU OUEST
19/20 avril	St Porchaire	ASA AUGIAS
24/25 mai	St Pée sur Nivelle	ASA COTE BASQUE
5/6 juillet	Ordarp Lambarre	ASAC BASCO BEARNAIS
23/24 août	Nord	ASA DU DETROIT
13/14 septembre	24 Heures de Paris	ASA 91

Un délai de 3 semaines entre chaque épreuve devra être respecté.

Ce calendrier devra s'intercaler avec celui du Championnat de France des Rallyes 4x4.

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 1. VOITURES ADMISES

Le Championnat de France est ouvert aux voitures définies par le règlement technique des épreuves 4x4 FFSA.
Groupes et classes : voir réglementation générale endurance 4x4, article 3.

Les numéros de course seront attribués à l'année. Les 10 premiers numéros seront réservés aux 10 premiers du championnat de l'année précédente.

ARTICLE 2. CLASSEMENT

Seules seront prises en compte les épreuves figurant au calendrier du Championnat de France et dont les résultats auront été communiqués dans les délais prescrits.

Elles se disputeront soit en deux manches de 3 heures, soit en une manche de 24 heures (voir : 2 - Cahier des charges).

2.1. Classements équipages

Dans le cas d'un équipage homogène, ayant disputé ensemble des épreuves retenues pour leur classement, cet équipage ne sera pas dissocié dans le classement du Championnat. Si plusieurs conducteurs ou équipages totalisent le même nombre de points, la FFSA désignera parmi eux le vainqueur du Championnat de France en se basant sur :

- 1) Les qualités des places au classement général.
- 2) Tout autre moyen qu'elle jugera convenable.

2.2. Barème

1. Critères de classement, épreuves de 6 heures :

- Tous les équipages ayant participé à la première manche seront classés en fonction du nombre de tours parcourus dans le temps imparti, les écarts de temps faisant la différence.
- Un équipage n'ayant pu participer (ou être classé) en première manche pourra disputer la seconde.
- Pour être classé en seconde manche, les équipages devront avoir rejoint le parc fermé final.
- Seuls les concurrents ayant été classés dans les deux manches et ayant effectué au moins 50 % de la distance totale parcourue par le premier pourront figurer au classement général de l'épreuve.
- Les équipages engagés en groupe T3A - classe 4 et T3B - classe 3 feront l'objet d'un classement particulier et de prix à la discrétion de l'organisateur. Ils ne pourront pas marquer de point au Championnat.

2. Barème :

a) A l'issue de chaque manche les points suivants seront attribués :

Scratch : 9-6-4-3-2-1
Groupe : 6-4-3-2-1
Classe : 5-3-2-1

b) Participation :

5 points aux conducteurs du véhicule ayant participé aux essais.

c) Classement général de l'épreuve :

Course de 6 h : 5 points aux conducteurs figurant au classement général de l'épreuve.

Course de 24 h : 10 points aux conducteurs figurant au classement général de l'épreuve.

3. Courses de 24 heures :

Il sera attribué des points à la participation, au classement après 12 heures (équivalent manche 1), au classement après 24 heures (équivalent manche 2) et au classement général final, selon les critères précisés aux paragraphes 1 et 2.

Le classement final du Championnat de France d'endurance 4x4 sera établi en tenant compte :

- de la totalité des points de participation acquis par le conducteur.
- des points de classement obtenus sur le nombre d'épreuves organisées moins une.

Dans le cas où un pilote est mis hors course ou exclu pour un motif sérieux, lors d'une épreuve comptant pour le Championnat de France, le Collège des Commissaires Sportifs pourra proposer à la FFSA de compter le résultat de cette épreuve comme un résultat nul dans le décompte de ses points (exemple : si les 6 meilleurs résultats doivent être retenus, le concurrent sanctionné marquera ses 5 meilleurs résultats et un résultat avec 0 point). Le résultat nul ne sera pas pris en considération lors du décompte en fin de saison.

ARTICLE 3. CHAMPIONNAT DE FRANCE DES VÉHICULES 4X4 DE SÉRIE

Un Championnat de France réservé aux conducteurs de véhicules 4x4 de série (groupe T1) est organisé. Seront pris en compte les points de participation, de groupe et des classes.

2 - CAHIER DES CHARGES

1. REGLEMENT

a) Les projets de règlement conformes aux divers règlements fédéraux devront parvenir à la FFSA deux mois avant l'épreuve. Toutes les épreuves doivent être inscrites au calendrier national. Tous les additifs faits par l'organisateur avant l'ouverture des engagements concernant le règlement visé, doivent être soumis à la FFSA pour approbation.

b) Les règlements soumis au permis d'organiser doivent notamment comporter :

- La date limite des engagements
- Le montant des droits d'engagement
- L'indication éventuelle d'une publicité collective souscrite par l'organisateur
- Le détail des prix ainsi que le montant total des prix cumulables
- La liste complète des officiels de l'épreuve.

c) Dès l'obtention du permis d'organiser, l'organisateur doit en envoyer un exemplaire 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.

2. PARCOURS

Le circuit devra être en conformité avec le tracé du dossier déposé à la FFSA et avoir été agréé dans les délais.

3. HORAIRES

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

4. ENGAGEMENTS

a) Le règlement de l'épreuve doit prévoir une date impérative de clôture des engagements, fixée le vendredi de la semaine qui précède l'épreuve.

b) Dès réception des engagements régulièrement remplis et acquittés, les organisateurs doivent confirmer par écrit à chaque concurrent l'acceptation ou le refus de l'engagement et son heure de convocation, et définir la liste des suppléants.

c) Le nombre maximum d'engagés devra avoir reçu l'approbation de la FFSA.

d) Les droits d'engagement avec publicité ne pourront excéder 450 euros (libres pour les courses de 24 h).

5. LISTE DES ENGAGES

La liste des engagés devra être adressée à la FFSA impérativement le jeudi précédant l'épreuve, le cachet de la poste faisant foi.

Les équipages seront obligatoirement constitués de 2 ou 3 conducteurs (3 ou 4 pour les courses de 24 h).

6. INTERVALLE ENTRE DEUX EPREUVES

3 semaines d'intervalle minimum sont prévues entre deux épreuves.

7. PRIX

Classement général scratch :

Groupes et classes : voir règles spécifiques aux rallyes 4x4, article 3.

N B : Les équipages engagés en groupe T3A - classe 4 et T3B - classe 3 feront l'objet d'un classement particulier et de prix à la discrétion de l'organisateur. Ils ne pourront pas marquer de point au Championnat.

Montant des prix distribuables : 23 fois le prix de l'engagement (libre pour les courses de 24 h).
Les prix sont cumulables.

Barème ci-dessous :

Classement général		Groupes(3)	Classes(12)
1er	Engt x 2,9	Engt.x 1	Engt.x 0,5
2ème	x 1,9	x 0,4	x 0,2
3ème	x 1,3		
4ème	x 1		
5ème	x 0,8		
6ème	x 0,7		
7ème	x 0,6		
8ème	x 0,5		
9ème	x 0,4		
10ème	x 0,3		

8. CHRONOMETRAGE

Libre (transpondeurs recommandés).

9. ORGANISATION D'UNE EPREUVE DE CHAMPIONNAT DE FRANCE

- Chaque épreuve devra être organisée sur 6 heures de course en 2 manches de 3 heures avec un intervalle de 1h 30 minimum (une manche pourra être organisée la veille).
- Le parcours dans la zone des stands devra être identique pour tous les concurrents.
- La zone des stands devra permettre d'accepter le stationnement de tous les véhicules engagés ainsi qu'un véhicule d'assistance de moins de 3,5 t (ou sa superficie) minimum.

ESSAIS

Deux séances d'essais chronométrés servant à établir la première grille de départ seront organisées. Leur durée sera de 1h00 minimum chacune, séparées par un intervalle de 1h00 minimum pour tous les véhicules.

Chaque séance pourra avoir une durée différente.

Des essais libre pourront être organisés.

Chaque conducteur devra participer aux essais chronométrés.

Cinq équipages suppléants pourront également participer aux essais chronométrés.

COURSE

- A l'heure du départ moins 45 minutes, la sortie des stands sera ouverte et les pilotes, y compris les suppléants, pourront quitter les stands pour rejoindre la grille de départ.
- A l'heure du départ moins 30 minutes, la sortie des stands sera fermée.
v Dès cette fermeture, une voiture de Direction de Course partira pour vérifier qu'aucun des concurrents ne s'est arrêté sur le circuit.
- Départ du tour de reconnaissance : l'heure a été précisée au briefing par le Directeur de Course.
- Dès le retour des véhicules sur la grille de départ, le panneau "Stop moteur" est présenté. Le Directeur de Course devra alors vérifier le nombre de voitures sur la grille. Si des places sont disponibles, il fera appel aux suppléants. Si aucune place n'est disponible, les suppléants devront alors rejoindre le parc. Dans tous les cas, les suppléants seront classés en fin de grille dans l'ordre prévu par les temps des essais.
- Un véhicule qui ne peut pas rejoindre immédiatement la grille de départ ou effectuer le tour de reconnaissance sera ramené par les organisateurs jusqu'à son stand. De même, un concurrent pourra rejoindre son stand à la fin du tour de reconnaissance. En cas de remorquage, une pénalité sera appliquée (voir réglementation générale endurance 4x4, article 18). Le concurrent ne pourra quitter les stands qu'après le passage de la dernière voiture, à condition qu'un suppléant n'ait pas pris sa place.
- La procédure de départ peut alors débiter par le panneau "Moteur". A partir de ce moment, la course est démarrée. Il n'est plus possible d'admettre un nouveau suppléant.

- La 1ère manche sera arrêtée sitôt les 3 heures écoulées sur le premier véhicule ayant parcouru le plus grand nombre de tours dans le temps imparti. Un classement sera alors établi en fonction du nombre de tours parcourus, diminué des éventuelles pénalisations obtenues par l'équipage. Les écarts de temps à l'arrivée serviront à départager les équipages.
 - Les voitures ayant passé la ligne d'arrivée seront dirigées vers leurs stands. Les voitures en panne sur la piste seront ramenées dans les stands. Une pénalité sera appliquée (voir réglementation générale endurance 4x4, article 18).
 - La remise en état des véhicules y sera autorisée.
 - 45 minutes avant l'heure de départ de la deuxième manche, les véhicules devront rejoindre la grille de départ.
 - A l'heure du départ moins 30 minutes, la sortie des stands sera fermée. Le Directeur de Course donnera le départ du tour de reconnaissance à l'heure prévue par le règlement particulier. Ce tour servira aux concurrents dans sa phase finale à se mettre en grille dans l'ordre du classement défini à l'issue de la 1ère manche.
 - Les places laissées vacantes seront comblées.
 - Un véhicule qui ne peut pas rejoindre immédiatement la grille de départ ou effectuer le tour de reconnaissance, sera amené par les organisateurs jusqu'à son stand. De même, un concurrent pourra rejoindre son stand à la fin du tour de reconnaissance. En cas de remorquage, une pénalité sera appliquée (voir réglementation générale endurance 4x4, article 18). Le concurrent ne pourra quitter les stands qu'après le passage de la dernière voiture, à condition qu'un suppléant n'ait pas pris sa place.
- Arrivée : voir réglementation générale endurance 4x4, article 15.

CLASSIFICATION ET DÉFINITIONS DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN

1. VEHICULES ADMIS

1.1. Groupe T 1

Il comprend :

- a. T1 & T1 F : voitures Tout-Terrain de série homologuées en groupe T1 - FIA ou T1F - FFSA. (= homologations T1 FIA caduques ,selon liste FFSA*).
- b. T1 F Production : voitures à 4 roues motrices essence ou diesel produites commercialisées et régulièrement immatriculées, non homologuées en T1 et T1F, décrites dans le catalogue de la revue automobile Suisse (n° du salon de Genève), de l'année précédente au chapitre Tout Terrain, et/ou figurant sur une liste établie par la FFSA.

Pour les voitures T1 F Production

● Documents à présenter par le concurrent :

- Catalogue commercial avec photos.
- Fiche technique descriptive /Manuel de réparation (RTA).
- Certificat d'immatriculation (carte grise).

● Modifications et préparations :

leurs préparations seront limitées à celles du groupe T1.

1.2. Groupe T 2

- Voitures Tout-Terrain améliorées dérivées du groupe T1.

1.3. Groupe T 3

Il comprend :

a. T3A :

Véhicules prototypes à châssis tubulaires équipés soit :

- de moteur essence avec une cylindrée limitée à 5000 cm3.
- de moteur diesel ; cylindrée limitée à 5000 cm3 .

Nota : Les véhicules du groupe T3 A équipés d'un moteur à essence dont la cylindrée dépasse 3600 cm3 ne marquent pas de points au Championnat.

b. T3B :

Véhicules prototypes à châssis non tubulaire issue de la série.

- Les véhicules du groupe T2 FIA.

NOTA : Les véhicules du groupe T3 B équipés d'un moteur dont la cylindrée dépasse 5000 cm3 ne marquent pas de points au Championnat.

- Le poids maximum des véhicules du groupe T3 est déterminé selon une échelle en fonction de la cylindrée du moteur, jointe en annexe.
- Les classes de cylindrée sont établies pour déterminer le poids maximum des voitures. Les classes définies pour le classement des épreuves peuvent différer de ces dernières.

NOTA : Les véhicules T4 ne sont pas admis dans les épreuves 4x4 de la FFSA (sauf accord de la FFSA).

2. DÉFINITIONS

2.1. Généralités

2.1.1. Voitures de production de série (catégorie I)

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle. Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

Ces voitures seront à quatre roues.

2.1.2. Voitures de compétition (catégorie II)

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3. Camions (catégorie III)

Seront considérés comme camions, les véhicules d'un poids en charge excédant 3 500 kg, à huit roues maximum et à quatre roues motrices minimum.

2.1.4. Voitures identiques

Voitures appartenant à une même série de fabrication ayant les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5. Modèle de voiture

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne générale extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues, avec le même empattement et la même cylindrée.

2.1.6. Vente normale

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7. Homologation

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les voitures Tout-Terrain de série (groupe T1) du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec le règlement spécial dit "règlement d'homologation" établi par la FIA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (production annuelle inférieure à 10% du minimum de production du groupe considéré).

2.1.8. Fiches d'homologation

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série sont indiquées par l'Annexe J.

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non présentation.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes, par comparaison avec une pièce identique disponible, chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description :

Une fiche se décompose de la façon suivante :

1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.

2) Éventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

a - Variantes (VF, VO)

Ce sont soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des options (VO) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires).

b - Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

c - Évolution (ET)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET).

Utilisation :

1. Variantes (VF, VO)

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe "J". Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc..., ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée.

2. Évolution du type (ET)

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles : par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

2.1.9. Parties mécanique

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.2. Dimensions

Périmètre de la voiture vu de dessus :

Il s'agit de la projection verticale de la carrosserie telle que définie dans l'article 2.5.2 Seuls la roue de secours et les phares additionnels peuvent s'inscrire hors du périmètre.

2.3. Moteur

2.3.1. Cylindrée

Volume V engendré dans le ou les cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage

l = course

n = nombre de cylindres

2.3.2. Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir Art. 3.1 des prescriptions générales).

2.3.3. Bloc-cylindres

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4. Collecteur d'admission

Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du (des) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'une alimentation à carburateurs.

Capacité située entre le papillon du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection.

Capacité recueillant l'air à la sortie du filtre à air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'un moteur Diesel.

2.3.5. Collecteur d'échappement

Capacité regroupant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6. Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7. Carter d'huile

Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur. Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.4. Train roulant

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement suspendues.

2.4.1. Roue

Le flasque et la jante ; par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

2.4.2. Surface de frottement des freins

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3. Suspension Mac Pherson

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.5. Chassis - Carrosserie

2.5.1. Châssis

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

2.5.2. Carrosserie

• à l'extérieur :

Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.

● à l'intérieur :

L'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries :

- 1) carrosserie complètement fermée ;
- 2) carrosserie complètement ouverte ;
- 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manœuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3. Siège

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

- Dos de siège ou dossier : la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.
- Coussin du siège : la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4. Coffre à bagages

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

Ce volume est limité en longueur par la structure fixe prévue par le constructeur et/ou par la face AR des sièges les plus en AR dans leur position la plus reculée, et/ou le cas échéant inclinée à 15° vers l'AR au maximum.

Ce volume est limité en hauteur par la structure fixe et/ou la séparation amovible prévue par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5. Habitacle

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et le (les) passager(s).

2.5.6. Capot moteur

Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7. Aile

Une aile est définie selon le dessin de l'annexe " J " N° 251-1.

Aile avant : partie limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).

Aile arrière : partie limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord arrière de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).

Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8. Compartiment moteur

Volume délimité par la première enveloppe structurale entourant le moteur.

2.5.9. Coque

Structure constituée d'éléments de carrosserie et possédant les fonctions du châssis.

2.5.10. Pare-bufiles

Élément destiné à protéger l'avant du véhicule, les phares et les radiateurs.

2.5.11. Structure principale

● Véhicule homologué par la FIA :

Volume intérieur à la carrosserie et :

- en projection frontale, situé à l'intérieur des longerons et traverses les plus extérieures de la coque d'origine.
- en projection longitudinale inférieure, situé à l'intérieur et au-dessus des éléments de carrosserie d'origine formant la coque ou le châssis - coque.
- en projection longitudinale supérieure, situé en dessous de la projection de la coque ou carrosserie d'origine sans capots, hayon et portes.

● Véhicule non homologué :

Volume intérieur à la carrosserie et :

- en projection verticale situé, en longueur, entre les plans passant par les bords extérieurs des roues et en largeur entre les plans passant par le milieu des roues complètes avec une tolérance de 3%, à condition que ces plans passent par la coque ou le châssis - coque, tubulaire ou semi tubulaire.

Si ce n'est pas le cas, la largeur maximale sera définie par les projections verticales des éléments de structure recevant les charges de suspension.

- en projection longitudinale, le volume sera défini dans sa partie inférieure par les projections longitudinales des éléments inférieurs de la structure recevant les charges de suspension, et dans sa partie supérieure, en avant, par les plans passant par les points les plus hauts de l'arceau de sécurité avant et les points les plus hauts de la structure

recevant les charges de suspension ou, à défaut, les bords supérieurs des roues avant.
Il sera défini en arrière par les plans passant par les points les plus hauts de l'arceau de sécurité principal et les points les plus hauts de la structure recevant les charges de suspension ou, à défaut, les bords supérieurs des roues arrière.
Entre l'arceau principal et l'arceau avant, il sera défini par les plans joignant leurs parties supérieures.

— ARTICLE 282. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES POUR LES VOITURES TOUT-TERRAIN —

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement spécifique du groupe dans laquelle la voiture est engagée, ou les prescriptions générales ci-dessous, ou imposée par le chapitre "Equipements de sécurité". Les composants de la voiture doivent garder leur fonction d'origine.

1.2. Application des prescriptions générales

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications des voitures de Tout-Terrain (groupes T1, T2, T3) ne prévoient pas de prescriptions plus strictes.

1.3. Magnésium

L'emploi de tôle en alliage de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm est interdit.

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

1.5. Les filets endommagés peuvent être réparés par un nouveau filet vissé, de même diamètre intérieur (type "helicoid").

2. DIMENSIONS ET POIDS

2.1. Garde au sol

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques situés d'un même côté sont dégonflés. Ce test sera effectué sur une surface plane dans les conditions de course (occupants à bord).

2.2. Lest

Le lest amovible doit être fixé et scellé par les commissaires techniques et ne pourra dépasser un poids de 30 kg maximum, réparti en 3 unités minimum positionnées sur le plancher.

Il sera permis de transporter outillage et pièces de rechange adaptables à la voiture, dans les conditions prévues par l'Art. 283.

2.3. Pare-buffle

Interdits pour tous les groupes en rallye et en endurance

3. MOTEUR

3.1. Suralimentation

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 pour les moteurs à essence et 1,0 pour les moteurs Diesel.

La voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

La voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle.

Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, son poids minimum, etc...

3.4. Tout moteur dans lequel du carburant est injecté et brûlé après une lumière d'échappement est interdit.

3.5. Equivalences entre moteur à pistons alternatifs et moteur de type nouveau

La FFSA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaisons établies entre moteur de type classique et moteur de type nouveau en donnant un préavis de 2 ans partant du 1er janvier qui suivra la décision prise.

3.6. Tuyauterie d'échappement et silencieux

Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Le niveau sonore maximum des silencieux d'échappement est limité à 100 Décibels.

Le système d'échappement ne devra pas traverser l'habitacle.

Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 80 cm et minimale de 10 cm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir de caractère provisoire.

Les gaz d'échappement ne pourront en sortir qu'à l'extrémité du système. Les pièces du châssis ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation des gaz d'échappement.

Echappement catalytique : dans le cas où un modèle de voiture serait homologué en deux versions possibles (échappement catalytique et autre), les voitures devront être conformes, soit à une version, soit à l'autre, à l'exclusion de tout mélange entre les deux versions.

3.7. Mise en marche à bord du véhicule

Par démarreur avec source d'énergie à bord, électrique ou autre, pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

4. TRANSMISSION

Toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche arrière en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote à son volant.

5. SUSPENSION

Les pièces de suspension constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

6. ROUES

6.1. Les roues constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

6.2. Mesure de largeur des roues

La roue étant montée sur la voiture et reposant sur le sol, le véhicule étant en état de course, pilote à bord, la mesure de la largeur de roue sera effectuée en n'importe quel point de la circonférence du pneu, sauf dans la zone en contact avec le sol. Quand des pneus multiples sont montés comme partie d'une roue complète, celle-ci doit respecter les dimensions maximales prévues pour le groupe dans lequel ils sont utilisés.

6.3. Les roues jumelées sont interdites.

6.4. Les pneumatiques à clous, à crampons ou à tétines ou équipés de chaînes ne sont pas autorisés, sauf par décision du Collège des Commissaires Sportifs lorsque les conditions atmosphériques sont très défavorables et qu'elles compromettent le bon déroulement de la course.

Ne sont pas considérés comme pneumatiques à crampons ou à tétines, les pneumatiques répondant aux caractéristiques suivantes :

- aucun intervalle entre les deux pavés mesurés perpendiculairement ou parallèlement à la bande de roulement ne doit dépasser 15 mm.

En cas d'usure ou d'arrachement des angles, la mesure sera faite à la base du pavé. Dans le cas de pavés circulaires ou ovales, la mesure est prise à la tangente des pavés.

- la profondeur des sculptures ne doit pas dépasser 15 mm.

Ces mesures ne s'appliquent pas sur une largeur de 30 mm en bordure et de chaque côté de la bande de roulement, mais les pavés ne doivent pas dépasser l'aplomb des flancs du pneumatique.

6.5. Dans les tous les groupes, la roue de secours est facultative. Si toutefois le véhicule en est équipé, leur nombre sera limité à deux.

7. CARROSSERIE

7.1. Les véhicules à carrosserie transformable devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte.

7.2. Dimensions intérieures minimales

Si une modification autorisée par l'Annexe "J" affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité de cette voiture.

7.3. Habitacle

Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit dans l'habitacle, à l'exception de : roue(s), outillage, pièces de rechange, équipements de sécurité, équipements électroniques, matériels et commandes nécessaires à la conduite, réservoir de fluide de lave-glace, lest (si celui-ci est autorisé).

L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts.

Les conteneurs pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non inflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques.

7.4. En T1, tous les panneaux de carrosserie du véhicule doivent être à tout moment du même matériau que ceux de la voiture d'origine homologuée, et doivent être de même épaisseur que ceux de la voiture d'origine homologuée (tolérance + / - 10%).

7.5. Fixations et protections des phares

Il est autorisé de percer des orifices dans la carrosserie avant pour les supports de phares, en se limitant aux fixations. Des protections anti-reflet souples pourront être montées sur les phares ; elles ne devront pas dépasser vers l'avant de plus de 10 cm par rapport au verre du phare.

7.6. Tout objet présentant des dangers (produits inflammables, etc...) doit être transporté en dehors de l'habitacle.

7.7. Des protections flexibles pourront protéger les commandes ou fixations extérieures des équipements obligatoires de sécurité.

8. SYSTÈME ÉLECTRIQUE

8.1. La fixation de l'alternateur est libre.

9. CARBURANT - COMBURANT

9.1. Pour les moteurs à essence, le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle.

Le carburant doit répondre aux spécifications suivantes :

- 102,0 RON et 90,0 MON maximum, 95,0 RON et 85,0 MON minimum pour le carburant sans plomb.
 - 100,0 RON et 92,0 MON maximum, 97,0 RON et 86,0 MON minimum pour le carburant plombé.
- Les mesures seront faites selon les standards ASTM D 2699-86 et D 2700-86.
- Masse volumique entre 720 et 785 kg/m³ et 15°C (mesurée selon ASTM D 4052).
 - 2,8% d'oxygène (ou 3,7% si la teneur en plomb est inférieure à 0,013 g/l) et 0,5% d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste du carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant aucun additif pouvant augmenter la puissance.

La mesure de l'azote sera effectuée selon la norme ASTM D 3228 et celle de l'oxygène par analyse élémentaire avec une tolérance de 0,2%.

- Quantité maximale de peroxydes et composés nitro-oxydés : 100 ppm (ASTM D 3703 ou en cas d'impossibilité UOP 33-82).
- Quantité maximale de plomb : 0,40 g/l ou norme du pays de l'épreuve si elle est inférieure (ASTM D 3341 ou 3237).
- Quantité maximale de benzène : 5% en volume (ASTM D 3606).
- Tension de vapeur Reid maximale : 900 hPa (ASTM D 323).
- Quantité totale vaporisée à 70°C : de 10% à 47% (ASTM D 86).
- Quantité totale vaporisée à 100°C : de 30% à 70% (ASTM D 86).
- Quantité totale vaporisée à 180°C : 85% minimum (ASTM D 86).
- Fin d'ébullition maximale : 225°C (ASTM D 86).
- Résidu de distillation maximum : 2% en volume (ASTM D 86).

L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D 3244 avec une certitude de 95%.

Si le carburant disponible localement pour l'épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, une dérogation devra être demandée à la FIA par l'ASN du pays organisateur, pour permettre l'utilisation d'un carburant ne répondant pas aux caractéristiques ci-dessus.

9.2. Gazole

Pour les moteurs Diesel, le carburant devra être du gazole correspondant aux spécifications suivantes :

Taux d'hydrocarbure, % en poids 99,0 min.

Masse volumique, kg/m³ 860 max.

Indice de cétane (ASTM D 613) 55 max.

Indice de cétane calculé 55 max.

(ASTM D 976-80).

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

9.4. Ravitaillement

Avant tout ravitaillement, il est nécessaire d'établir une mise à la masse commune au véhicule et au dispositif de ravitaillement.

9.5. Ventilation de réservoir

Le réservoir devra être équipé d'une ventilation conforme à l'Art. 283 - 14.4, sauf si le réservoir, le circuit d'alimentation de carburant, et la ventilation de série sont conservés.

10. FREINS

Les disques de freins en carbone sont interdits.

ARTICLE 283. ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ DES VOITURES TOUT-TERRAIN

- 1) Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.
- 2) Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.

3. CANALISATIONS ET CABLES ÉLECTRIQUES

3.1. Groupe T1

Les montages de série pourront être conservés. S'ils sont modifiés, ils doivent être conformes aux paragraphes ci-dessous les concernant. Des protections supplémentaires sont autorisées à l'intérieur contre tout risque d'incendie ou de projection de fluides.

3.2. Groupes T2 ET T3

3.2.1. Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bars (1000 psi) et une température opératoire minimum de 135°C (250°F).

Si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretient pas la combustion).

Dans le cas des canalisations d'essence, les parties métalliques qui seraient isolées de la coque de la voiture par des pièces/parties non conductrices, doivent lui être électriquement reliées.

3.2.2. Les canalisations contenant du fluide hydraulique, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bars (1000 psi) ou plus selon la pression opératoire, et une température opératoire minimum de 232°C (450°F).

Si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretient pas la combustion).

3.2.3. Les canalisations d'eau de refroidissement ou d'huile de lubrification doivent être extérieures à l'habitacle. Les canalisations d'essence et de fluide hydraulique pourront passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccords ou connexions, sauf sur les parois avant et arrière selon les dessins 253-1 et 253-2, et sur le circuit de freinage.

Seuls la réserve de fluide hydraulique et le maître-cylindre de frein à main seront acceptés dans l'habitacle.

3.2.4. Les pompes et robinets de carburant doivent être extérieurs à l'habitacle.

3.2.5. Seules les entrées, sorties et canalisations destinées à la ventilation de l'habitacle sont autorisées dans l'habitacle.

3.2.6. Les câbles électriques doivent être protégés par des gaines n'entretenant pas la combustion.

3.2.7. Des connexions rapides auto-obturantes de même marque que les canalisations flexibles qu'elles équipent peuvent être installées sur toutes les canalisations, sauf sur celles de freinage.

3.3. Tous groupes

Les canalisations doivent être protégées à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc...).

Coupe automatique du carburant : il est conseillé que toutes les canalisations d'alimentation en carburant allant au moteur et en revenant soient munies de vannes de coupe automatique, situées directement sur le réservoir de carburant, et fermant automatiquement toutes les canalisations de carburant sous pression si une de ces canalisations du système de carburant est rompue ou fuit.

Les canalisations d'évent devraient également être équipées d'une soupape anti-tonneau activée par gravité.

Toutes les pompes à carburant ne doivent fonctionner que lorsque le moteur tourne ou durant sa mise en route.

4. SÉCURITÉ DE FREINAGE

Double circuit commandé par la même pédale : l'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues.

En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Une commande à main de frein de stationnement agissant sur les freins d'un même essieu et totalement indépendante de la commande principale devra équiper le véhicule (commande hydraulique ou mécanique).

5. FIXATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être installées pour chacun des capots. Cette disposition concerne également les hayons mais non les portes.

Les verrouillages d'origine pourront être rendus inopérants ou supprimés.

Ces attaches devront être obligatoirement du type "américaines", une baïonnette traversant le capot et celui-ci étant bloqué par une goupille attachée à ce capot.

Des renforts métalliques empêchant tout risque d'arrachement devront être prévus en cas d'éléments en plastique. Les objets importants transportés à bord du véhicule (tels que roue de secours, trousse à outils, etc...) doivent être solidement fixés. Il est interdit d'utiliser des sandows.

6. CEINTURES DE SÉCURITÉ

6.1. Port obligatoire de deux sangles d'épaules et d'une sangle abdominale. Ces harnais doivent répondre à la norme FIA n°8854 ou 8853. De plus, il est recommandé que pour les compétitions comprenant des parcours sur route ouverte, les systèmes d'ouverture se fassent par bouton poussoir.

Points de fixation à la coque ou au châssis : 2 pour la sangle abdominale, 2 (ou bien 1 symétrique par rapport au siège) pour les sangles d'épaules. Il est permis de pratiquer un trou dans un siège de série pour permettre le passage d'une ceinture de sécurité.

Les points d'ancrage de la voiture de série (groupes T1 et T2) devront être utilisés.

Si le montage sur ces ancrages s'avère impossible, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, un séparé pour chaque sangle et le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrage supérieurs des ceintures avant, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé aux jambes de force arrière de l'arceau.

Dans ce cas, l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- le renfort transversal sera un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm².
- la hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.
- la fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas, on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir dessin 253-17C pour les dimensions). Ces inserts seront disposés dans le renfort et les sangles y seront fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

Les ASN pourront homologuer des points d'attache situés sur la cage lors de l'homologation de cette cage (voir Art. 283 - 8.4), à condition qu'ils soient testés.

6.2. Installation

- Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le dessin 253-42.

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent.

Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C devra être utilisé.

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA. Dans ce cas, les sangles d'épaules des harnais 4 points doivent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture. Pour un harnais 4 points, les sangles d'épaules seront montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant.

Un harnais de sécurité ne doit pas être installé sur un siège sans appuie-tête ou un dossier avec appuie-tête intégré (sans orifice entre dossier et appuie-tête).

Les sangles abdominales et d'entrejambe ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Pour ce faire, le siège de série pourra être percé. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.

- Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaules et/ou d'entrejambe, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Si ce dernier montage est impossible, les sangles d'épaules pourront être fixées ou s'appuyer sur un renfort transversal arrière fixé à l'arceau ou aux points d'ancrage supérieurs des ceintures avant.

- Chaque point d'ancrage devra pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambe. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles, la charge considérée sera égale à la somme des deux charges requises.

- Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

• Principes de fixation sur le châssis/monocoque :

- 1) Système de fixation général : voir dessin 253-43.
- 2) Système de fixation pour les sangles d'épaules : voir dessin 253-44.
- 3) Système de fixation de sangle d'entrejambe : voir dessin 253-45.

6.3. Utilisation

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification, ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.

L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues.

Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.

Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.

7. EXTINCTEURS

Chaque voiture doit être équipée d'au moins 2 extincteurs, c'est à dire soit :

- 2 extincteurs manuels de 2kg minimum chacun, conformément à l'article 7.1 ;
- 1 extincteur manuel de 2 kg et un système installé selon l'article 7.2.

7.1. Extincteurs manuels

7.1.1. Chaque voiture doit être équipée d'au moins un extincteur de 2 kg, (2 extincteurs si il n'y a pas de système embarqué).

7.1.2. Agents extincteurs autorisés

Les agents extincteurs autorisés sont : AFFF, poudre.

7.1.3. Capacité minimale des extincteurs

En cas d'utilisation de poudre : 2,60 litres pour les quantités précisées ci-après.

7.1.4. Quantité minimale d'agent extincteur

AFFF = 2,4 litres ; poudre = 2,0 kg.

7.1.5. Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

AFFF = 12,0 bars ; poudre = 13,5 bars.

De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

7.1.6. Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

7.1.7. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec des sangles métalliques, seront acceptées.

7.1.8. Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

7.2. Systèmes installés

Ces systèmes sont fortement recommandés pour les véhicules T3.

7.2.1. Chaque voiture doit être équipée de deux extincteurs, un pour l'habitacle, l'autre pour le compartiment moteur. Une seule bouteille peut être utilisée si la répartition du produit extincteur se fait selon les directives indiquées ci-dessous.

7.2.2. Agents extincteurs autorisés

Tout AFFF spécifiquement approuvé par la FIA (voir "liste technique n° 6").

7.2.3. Capacité minimale des extincteurs

Pour AFFF : Les capacités sont variables selon le type utilisé (voir "liste technique n° 6").

7.2.4. Quantité minimale d'agent extincteur

AFFF : Les quantités sont variables selon le type utilisé (voir "liste technique n° 6").

7.2.5. Temps de décharge

Moteur : 10 secondes minimum/40 secondes maximum.

Habitacle : 30 secondes minimum/80 secondes maximum.

Les deux extincteurs doivent être déclenchés simultanément.

7.2.6. Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

AFFF : Les pressions sont variables selon le type utilisé (voir "liste technique n° 6").

De plus, dans le cas d'un AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

7.2.7. Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage.

7.2.8. Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. Dans tous les cas leurs fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. Tout le système d'extinction doit résister au feu.

7.2.9. Tout système de déclenchement comprenant sa propre source d'énergie est autorisé, à condition qu'il soit possible d'actionner la totalité des extincteurs en cas de défaillance des circuits électriques principaux.

Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement.

Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être situé près de l'interrupteur de coupe-circuit, et non combiné avec lui. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm.

Une commande extérieure est obligatoire de chaque côté du pare-brise pour les véhicules utilisant un système installé.

7.2.10. Le système doit fonctionner dans toutes les positions de la voiture, même lorsqu'elle est retournée.

7.2.11. Les ajustages des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction des occupants.

8. STRUCTURES ANTI-TONNEAU

8.1. Définitions

8.1.1. Armature de sécurité

Armature structurale conçue afin d'éviter une déformation importante de la coque en cas d'accrochage ou de tonneau.

8.1.2. Arceau de sécurité

Cadre ou couple structural et pieds d'ancrage.

8.1.3. Cage de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant (ou composée de deux arceaux latéraux), d'entretoises, d'une diagonale, de jambes de force arrière et de pieds d'ancrage.

(Voir dessins 253-3 et 253-4 pour exemples).

8.1.4. Arceau principal

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical située en travers du véhicule immédiatement derrière les sièges avant.

8.1.5. Arceau avant

Identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et le bord supérieur du pare-brise.

8.1.6. Arceau latéral

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical située le long de la partie droite ou gauche du véhicule. Les montants arrière doivent se trouver immédiatement derrière les sièges avant. Les montants avant doivent se trouver le long des montants du pare-brise et des montants de porte, de telle sorte que cela ne gêne pas l'entrée ou la sortie du pilote et du copilote.

8.1.7. Entretoise longitudinale

Tube longitudinal - ne faisant pas partie de l'arceau principal ni des arceaux avant ou latéraux - reliant ces arceaux et (éventuellement) les jambes de force arrière.

8.1.8. Entretoise diagonale

Tube traversant la voiture d'un des coins supérieurs de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou de l'entretoise longitudinale arrière.

8.1.9. Renfort d'armature

Entretoise de renforcement fixée à la cage de sécurité afin d'en améliorer l'efficacité structurale.

8.1.10. Plaque de renfort

Plaque métallique fixée à la coque ou à la structure du châssis sous un pied d'ancrage de l'arceau pour mieux répartir la charge sur la structure.

8.1.11. Pied d'ancrage

Plaque soudée à un tube d'arceau permettant son boulonnage ou sa soudure sur la coque ou sur la structure du châssis, généralement sur une plaque de renfort.

8.1.12. Entretoises amovibles

Entretoises structurales d'une armature de sécurité devant pouvoir être enlevées.

8.2. Spécifications

8.2.1. Remarques générales

8.2.1.1. Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer, ce qui réduit considérablement le risque de blessures pour les personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter au véhicule particulier, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides. Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote. Les entretoises pourront empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord et les garnitures des portières avant, et en traversant les garnitures et siège arrière.

Le siège arrière pourra être rabattu.

Les cages de sécurité complètes doivent être entièrement comprises, longitudinalement, entre les fixations supérieures de la suspension avant et les fixations supérieures de la suspension arrière.

Toute modification des armatures de sécurité homologuées est interdite.

La face arrière du repose-tête subissant la charge réglementaire définira la position du tube de l'arceau principal qui ne pourra dépasser en projection verticale la hauteur minimum libre sous le tube de l'arceau sera de 900 mm mesurée verticalement par rapport au fond du siège non comprimé.

8.2.1.2. Armatures de sécurité de base :

Seules des cages de sécurité doivent être utilisées, complétées par une entretoise transversale avant et deux entretoises de portières (voir dessin 283-6).

Pour les voitures type Pick-up dont l'habitacle, faute de place suffisante, ne permettrait pas le montage de l'armature de sécurité de base obligatoire, il sera possible d'implanter les arceaux selon l'un des dessins 283-1 à 283-4. Cette possibilité est réservée aux Pick-up, à l'exclusion de tout autre type de carrosserie et l'implantation devra être conforme en tous points aux prescriptions des paragraphes précédents (y compris les prescriptions matérielles de l'Art. 8.3).

- Dessin 283-1 : une diagonale obligatoire.

- Dessin 283-2 : deux diagonales obligatoires, une diagonale pour l'arceau 4 points à l'intérieur de l'habitacle (selon les dessins 253-3 ou 253-4).

- Dessin 283-3 : une diagonale obligatoire (selon dessins 253-3 ou 253-4).

- Dessin 283-4 : deux diagonales obligatoires, une pour l'arceau 4 points intérieur, une pour l'arceau 6 points extérieur.

8.2.1.3. Entretoise diagonale obligatoire :

Différentes façons de monter l'entretoise diagonale obligatoire : voir dessins 253-3 à 253-5.

La combinaison de ces types d'entretoises est autorisée.

8.2.1.4. Entretoises de renfort facultatives :

Chaque type de renfort (dessins 253-6 à 253-17, 253-17A et 253-17C) pourra être utilisé séparément ou combiné avec d'autres.

8.2.2. Spécifications techniques

8.2.2.1. Arceaux principal, avant et latéral :

Ces cadres ou couples doivent être réalisés en une seule pièce sans connexions. Leur construction doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures.

La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi droite et aussi près du contour intérieur de la coque que possible. Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit être droit, ou si cela n'est pas possible, doit suivre les montants du pare-brise et ne comporter qu'un seul coude avec la partie verticale inférieure.

Si un arceau principal constitue les montants arrière d'un arceau latéral (dessin 253-4), la connexion à l'arceau principal doit se situer au niveau du toit.

Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine pourra être modifiée autour des cages de sécurité et de leurs ancrages par découpage ou par déformation.

Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.

Si nécessaire, la boîte à fusibles pourra être déplacée pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

8.2.2.2. Ancrage des cages de sécurité à la coque :

Au minimum :

- un pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral ;
- un pour chaque montant de l'arceau avant ;
- un pour chaque jambe de force arrière (voir Art. 8.2.2.3).

Chaque pied d'ancrage des arceaux avant, principal et latéral doit inclure une plaque de renfort d'une épaisseur d'au moins 3 mm qui ne sera pas inférieure à celle du tube sur lequel elle est soudée.

Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et une surface au moins égale à 120 cm², soudée à la coque.

Des exemples figurent aux dessins 253-18 à 253-24. Ceci ne s'applique pas forcément aux jambes de force arrière (voir ci-dessous).

Les boulons doivent avoir au moins la taille M8 et correspondre au moins à la norme 8.8 ISO.

Les fixations doivent être auto-bloquantes ou équipées de rondelles-freins.

Ces exigences sont des minima. En complément à ces exigences, des fixations supplémentaires pourront être utilisées, les pieds d'arceaux pourront être soudés aux plaques de renfort, les cages être soudées à la coque. Les pieds d'ancrage des arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort.

Les armatures de sécurité devront être implantées directement sur la coque en acier ou sur le châssis principal, c'est-à-dire sur la structure à laquelle les charges de suspension sont transmises (avec si nécessaire adjonction de renforts de liaison entre châssis et pieds d'arceaux).

Dans le cas des véhicules à châssis tubulaire ou semi tubulaire (groupe T3), l'armature de sécurité devra s'intégrer au châssis au niveau des jonctions de tubes au-dessus du bas de l'entrée dans l'habitacle. Au moins un tube de même section et qualité que ceux du châssis prolongera chaque pied d'arceau vers le bas. Une diagonale supplémentaire est recommandée, ainsi qu'un tube horizontal au niveau du plancher.

Les tubes formant l'arceau au-dessus du niveau de l'entrée de l'habitacle devront présenter au moins tous les éléments constitutifs de l'armature minimale ainsi que les dimensions préconisées.

8.2.2.3. Jambes de force arrière :

Elles sont obligatoires et doivent être fixées près du pavillon et près des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal des deux côtés de la voiture. Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être droites et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque. Les spécifications pour le matériau, le diamètre et l'épaisseur sont définies au point 8.3.

Leurs ancrages doivent être renforcés par des plaques. Chaque jambe de force arrière doit être fixée au moyen de boulons ayant une section cumulée d'au moins les deux tiers de celle recommandée pour chaque pied d'arceau (voir Art. 8.2.2.2 ci-dessus) et avec des plaques de renfort identiques, mais d'une surface minimum de 60 cm² (voir dessin 253-25).

Un seul boulon en double cisaillement est autorisé, sous réserve qu'il soit de section et de résistance adéquates (voir dessin 253-26) et à condition qu'un manchon soit soudé dans la jambe de force.

8.2.2.4. Entretoises diagonales :

Au moins une entretoise diagonale doit être montée.

Leurs emplacements doivent être conformes aux dessins 253-3 à 253-5, et elles doivent être droites, et non courbées.

Les points de fixation des entretoises diagonales doivent être disposés de façon à ne pas pouvoir causer de blessures. Elles pourront être rendues amovibles, mais doivent être en place pendant les épreuves. L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm du pied d'ancrage. L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de la jonction de la jambe de force arrière, ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm de sa jonction avec l'arceau principal.

Elles doivent être conformes aux spécifications minimales énoncées au point 8.3.

Les entretoises diagonales fixées à la coque doivent comporter des plaques de renfort telles que définies au point 8.2.2.3 ci-dessus.

8.2.2.5. Renforts facultatifs ou obligatoires de la cage de sécurité :

Le matériau, le diamètre, l'épaisseur des renforts doivent être conformes au point 8.3.

Ils devront être soit soudés en place ou installés au moyen de connexions démontables.

Les tubes de renfort doivent être rectilignes et non courbés.

8.2.2.5.1. Entretoises de renfort transversales

Le montage de deux entretoises transversales tel qu'indiqué au dessin 253-7 est autorisé.

L'entretoise transversale fixée à l'arceau avant est obligatoire et ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux occupants. Elle doit être placée aussi haut que possible mais son bord inférieur ne doit pas dépasser la partie supérieure du tableau de bord.

8.2.2.5.2. Entretoises de portières (pour protection latérale)

Au moins une entretoise longitudinale devra être montée de chaque côté du véhicule au niveau de la portière. La protection latérale doit être placée aussi haut que possible et si elle est constituée d'une barre unique à au moins 10 cm par rapport au fond du siège, mais dans tous les cas ces points d'attache supérieurs ne devront pas être à plus de la moitié de la hauteur totale de la portière mesurée depuis sa base. Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte. Dans le cas d'une protection en "X", les points d'attache inférieurs des entretoises doivent être fixés directement sur le longeron longitudinal.

8.2.2.5.3. Renfort de toit

Il est autorisé de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées aux dessins 253-9 et 253-9A.

Ceux-ci sont fortement recommandés dans le cas de voitures ouvertes ou/et à châssis tubulaires.

Ils seront obligatoires à compter du 01/01/2005

8.2.2.5.4. Renforts d'angle et de jonction

Il est autorisé de renforcer la jonction de l'arceau principal ou de l'arceau avant avec les entretoises longitudinales (dessins 253-10 et 253-16), ainsi que les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux et la jonction entre l'arceau principal et les jambes de force arrière.

Les extrémités de ces tubes de renfort ne doivent pas être situées plus bas ou plus loin que le milieu des entretoises sur lesquelles ils sont fixés, sauf en ce qui concerne ceux de la jonction de l'arceau avant qui pourront rejoindre la jonction de l'entretoise de portière/arceau avant.

Un renfort réalisé selon le dessin 253-17B pourra être ajouté de chaque côté de l'arceau avant entre l'angle supérieur du pare-brise et le pied de cet arceau.

8.2.2.6. Garniture de protection :

Aux endroits où les corps ou les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

8.2.2.7. Entretoises amovibles :

Au cas où des entretoises amovibles seraient utilisées dans la construction de l'armature de sécurité, les connexions démontables utilisées devront être conformes à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27 à 253-36). Elles ne pourront pas être soudées.

Les boulons et les écrous doivent correspondre au moins à la qualité 8.8 d'après la norme ISO.

Il faut remarquer que les connexions démontables ne doivent pas faire partie d'un arceau principal, avant ou latéral, car elles se comportent comme des charnières dans la structure principale et permettent une déformation. Leur utilisation doit être réservée à la fixation d'entretoises aux arceaux et à celle d'un arceau latéral à un arceau principal (dessin 253-4). Dans ce dernier cas, les connexions illustrées aux dessins 253-30, 253-33 et 253-36 ne peuvent être utilisées.

Les connexions amovibles doivent être montées dans le prolongement de l'axe des tubes, et non pas désaxées.

8.2.2.8. Indications pour la soudure :

Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc sous gaz protecteur).

Elles devront être faites sur tout le périmètre du tube.

Bien qu'une belle apparence extérieure ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

Il faut souligner que l'utilisation d'aciers traités thermiquement ou d'un contenu élevé en carbone peut occasionner des problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut résulter en une diminution de la résistance (causée par les zones affectées par la chaleur), une flexibilité inadéquate et des contraintes internes.

3. PRESCRIPTIONS DES MATÉRIAUX

Spécifications des tubes à utiliser :

Matériau minimum à la traction (en mm)	Résistance minimale	Dimensions minimales	Utilisation
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N /mm ²	De préférence 45 x 2,5 ou à défaut 50 x 2,0 selon la construction	Arceau principal (dessin 253-38) Arceaux latéraux ainsi que leurs connexions arrière (dessin 253-39)
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N /mm ²	38 x 2,5 ou 40 x 2,0	Autres parties de l'armature de sécurité.

Ces chiffres représentent les minima autorisés. En choisissant l'acier, il faudra faire attention à obtenir de bonnes qualités d'élongation et une aptitude correcte à la soudure.

Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure de l'axe du tube d'au moins trois fois le diamètre du tube. Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0,9.

Nota : Les véhicules du groupe T3A à châssis multitubulaire ou semi-tubulaire dont le passeport technique 3 volets aura été délivré avant le 31/12/93 pourront conserver leurs dimensions de tubes d'arceaux

8.4. Homologation par l'ASN

Les constructeurs d'armatures de sécurité pourront présenter une armature de sécurité de leur conception à une ASN pour approbation en ce qui concerne la qualité de l'acier utilisé, les dimensions des tubes, les entretoises de renfort facultatives et le montage dans le véhicule sous réserve qu'ils soient en mesure de certifier que la construction peut résister aux contraintes minima indiquées ci-dessous appliquées dans n'importe quelle combinaison sur le sommet de l'armature de sécurité :

- 1,5 p* latéralement ;
- 5,5 p longitudinalement dans les deux directions ;
- 7,5 p verticalement ;

(*p = poids de la voiture + 500 kg).

Un certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve. Ce certificat doit contenir des dessins ou photographies de l'armature considérée y compris ses fixations et particularités, et il doit y être déclaré que l'armature de sécurité peut résister aux contraintes spécifiées ci-dessus.

Ces armatures de sécurité ne doivent en aucune façon être modifiées.

Pour obtenir l'approbation de l'ASN, un constructeur doit avoir démontré sa constante capacité à concevoir et construire des armatures de sécurité conformes aux spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs reconnus par l'ASN devront uniquement fournir à leurs clients des produits conçus et construits conformément aux normes approuvées.

Chaque constructeur approuvé par l'ASN devra prouver à celle-ci :

- qu'il existe un certificat d'origine du matériau qu'il utilise, ou qu'il est possible de remonter à son origine, et que ce matériau est gardé à l'écart des autres matériaux ;
 - que les méthodes de soudure utilisées produisent des soudures uniformes et solides et qu'elles sont régulièrement contrôlées par des tests en laboratoire ;
 - qu'il utilise et maintient des normes de qualité et des procédures internes contrôlables, régulièrement mises à jour.
- Les armatures constituées d'une structure de base répondant aux Articles 283 - 8.1 à 8.3, ou d'une structure du même constructeur déjà testée et homologuée par l'ASN concernée, sur laquelle les seules modifications effectuées auront été des additions d'éléments, pourront être homologuées directement par l'ASN concernée, après calcul de résistance et fourniture par le constructeur d'un certificat. Pour les autres armatures, les ASN peuvent effectuer un test statique comme suit (voir dessin 253-37) :

1 - Armature à considérer :

Etant donné qu'une cage ne doit être considérée que dans son ensemble, l'essai doit être réalisé sur le dispositif complet.

2 - Dispositif de test :

Il doit être construit de façon qu'aucune charge n'ait d'effet sur sa structure.

3 - Fixations :

La cage doit être adaptée au dispositif de test par ses fixations d'origine.

4 - Test :

Une charge verticale de 7,5 P (P étant le poids de la voiture + 500 kg) doit être appliquée avec un tampon d'une surface minimale de 500 x 200 mm sur l'arceau principal derrière le siège du pilote.

5 - Déformation :

Le test ne doit, sur l'ensemble de la structure de sécurité, produire de rupture ni de déformation plastique supérieure à 50 mm.

8.5. Homologation FIA

La FIA suggère que chaque constructeur de voitures recommande un type d'armature de sécurité conforme aux normes FIA comme définies au point 8.4 ci-dessus.

Cette armature de sécurité doit être décrite sur une fiche d'extension présentée à la FIA pour approbation et ne doit être en aucune façon modifiée (voir Art. 8.2.1.1).

9. RÉTRO-VISION

La vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par au moins deux rétroviseurs extérieurs (un de chaque côté de la voiture).

10. ANNEAU DE PRISE EN REMORQUE

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière des voitures. Il sera très solidement fixé. Cet anneau sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange. Il devra être inscrit à l'intérieur du périmètre de la voiture. Diamètre intérieur minimum 50 mm.

11. PARE-BRISE, VITRES, OUVERTURES

Un pare-brise constitué de verre feuilleté est obligatoire en T1 et T2.

En catégorie T3, le pare-brise est facultatif (grillage autorisé). le port d'un casque avec visière (ou de lunettes type moto) est obligatoire. Au cas où un pare-brise est utilisé, celui-ci doit être en verre feuilleté.

En cas de bris de pare-brise, le port d'un casque avec visière (ou de lunettes type moto) est obligatoire, sous peine de départ refusé.

Si, à la suite d'un accident, la déformation de carrosserie ne permettrait pas le remplacement du pare-brise par celui d'origine en verre feuilleté, il pourra être provisoirement remplacé par un pare-brise en polycarbonate d'une épaisseur de 5 mm minimum.

Les vitres arrière et latérales, lorsqu'elles sont transparentes, doivent être en matériau homologué ou en polycarbonate d'au moins 3 mm d'épaisseur.

Lorsque le véhicule ne comporte pas à l'avant de vitres latérales fixes il doit être équipé de filets de protection fixés de

façon permanente vers le haut, et vers le bas au moyen d'un système à déconnexion rapide et recouvrir l'ouverture vers l'avant jusqu'au centre du volant.

Le haut de ce filet sera fixé de façon permanente et l'ouverture située vers le bas sera aisément détachable.

Ces filets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- **Type Nascar**

- Largeur minimum de bande: 19 mm.
- Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25 mm.
- Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.

- **Filet à mailles non métalliques**

- Réalisé en fil d'au moins 3 mm de diamètre
- Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.

Si le véhicule est équipé à l'avant de vitres latérales fixes, celles-ci doivent être réalisées en polycarbonate transparent d'une épaisseur minimale de 5 mm, et munie d'une petite ouverture aisément obturable.

12. FIXATIONS DE SÉCURITÉ POUR PARE-BRISE

De telles fixations pourront être utilisées librement.

13. COUPE-CIRCUIT

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

Une seule commande extérieure est obligatoire dans les groupes T1 et T2, mais les voitures du groupe T3 devront être équipées de deux commandes extérieures, à raison d'une de chaque côté du pare-brise.

Pour les moteurs Diesel, le coupe-circuit doit être couplé avec un dispositif étouffeur de l'admission du moteur.

14. RÉSERVOIRS DE SÉCURITÉ APPRouvÉS PAR LA FIA

Lorsqu'un concurrent utilise un réservoir de sécurité, celui-ci doit provenir d'un constructeur agréé par la FIA. Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées. À cette fin, sur chaque réservoir livré doivent être imprimés le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit et la date de fabrication.

14.1. Vieillessement des réservoirs

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de 5 ans une diminution notable de leurs propriétés physiques. Aucun réservoir ne devra être utilisé plus de cinq ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et re-certifié par le constructeur pour une période supplémentaire d'au plus deux années.

Une fenêtre étanche en matériau ininflammable installée dans la protection des réservoirs FT3 doit permettre d'en vérifier la date limite d'utilisation.

14.2. Installations des réservoirs

Le réservoir peut être remplacé par un réservoir de sécurité homologué par la FIA (spécifications FT3), ou un autre homologué par le constructeur de la voiture. Dans ce cas l'ouverture laissée par la suppression du réservoir d'origine pourra être obturée par un panneau.

Le nombre de réservoirs est libre.

On peut également combiner les différents réservoirs homologués (y compris le réservoir standard) et des réservoirs FT3. Tout réservoir non homologué devra être de type FT3. Le concurrent devra présenter le certificat de conformité ou d'agrément FIA sur lequel figurent le numéro du réservoir et l'année de fabrication.

Les réservoirs collecteurs d'une capacité inférieure à 1 litre sont de construction libre. Leur nombre est limité à celui des réservoirs principaux équipant le véhicule.

Le réservoir d'origine pourra être conservé mais dans sa position d'origine (T1 et T2). Un réservoir FT3 de capacité accrue pourra être monté à l'emplacement du réservoir d'origine.

Pour les voitures dont le constructeur a prévu un emplacement clos réservé aux bagages (coffre avant ou arrière), faisant partie intégrante de la carrosserie, ce logement devra être utilisé pour y loger le réservoir supplémentaire. Des orifices devront être prévus dans le plancher du coffre afin de permettre l'écoulement du carburant en cas de fuite. Pour les voitures dont le constructeur n'a prévu aucun emplacement spécifique pour les bagages, faisant partie intégrante de la carrosserie, le réservoir supplémentaire pourra se trouver à l'intérieur de l'habitacle en arrière du siège le plus en arrière. Pour la position du réservoir dans les véhicules T3, se reporter l'article 286.1

Dans tous les cas, le réservoir, y compris la canalisation de remplissage, doit être totalement isolé au moyen de cloisons ininflammables et étanches, empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement. Au cas où le réservoir serait installé dans le compartiment à bagages et les sièges arrière enlevés, une

cloison résistant au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir. Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurale de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir. Les réservoirs doivent être efficacement protégés et très solidement fixés à la coque ou au châssis de la voiture.

L'utilisation de mousse de sécurité dans les réservoirs FT3 est recommandée.

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture, peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture. Ces orifices peuvent être situés dans les emplacements des vitres arrière.

L'orifice de remplissage et la mise à l'air libre devront toujours être situés à l'extérieur de l'habitacle sur une partie métallique. Si un orifice de remplissage se trouve à l'intérieur de la carrosserie, il devra être entouré d'un réceptacle avec évacuation vers l'extérieur.

La mise à l'air libre doit sortir soit sur le toit du véhicule, soit faire une boucle le plus haut possible à l'intérieur pour sortir sous le véhicule du côté opposé à son raccordement au réservoir. Ces mises à l'air libre devront être équipées de clapets auto-obturant.

Pour les voitures type Pick-up engagées en T1 ou T2, et dont l'habitacle est totalement séparé du plateau arrière (cabine métallique complètement fermée), le réservoir devra obligatoirement soit provenir d'un véhicule fabriqué en série, soit être un réservoir de sécurité type FT3 et le plateau devra être aménagé de manière à permettre l'écoulement du carburant en cas de fuite.

15. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et tous les éléments mécaniques d'une part, et les sièges des occupants d'autre part, pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

16. ÉQUIPEMENT LUMINEUX

Il devra être en tous points conforme à la convention internationale sur la circulation routière.

Chaque voiture devra être équipée d'au moins :

- 2 phares (combinés code/phare),
- 2 lanternes avant,
- 2 lanternes arrière et éclairage de plaque,
- 2 feux stop,
- 2 clignotants indicateurs de direction AV et AR,
- Feux de détresse.

Chaque feu stop aura une surface minimum de 50 cm². Les deux phares et les projecteurs additionnels devront se trouver en avant de l'axe des roues avant à une hauteur maximum correspondant à celle de la ligne du capot/bas du pare-brise (huit projecteurs maximum).

Chaque voiture devra également être équipée de deux feux arrière rouges dits de brouillard, jumelés ou juxtaposés à deux feux stop.

Chacun de ces feux sera d'une puissance comprise entre 21 et 55 watts.

Ils présenteront chacun une surface utile de 50 cm² (1 seul foyer lumineux) dans laquelle devra être inclus un cercle d'au moins 5 cm de diamètre, ou bien, ayant fait la preuve d'une efficacité au moins équivalente, seront approuvés par la FIA. Ils seront situés à au moins 1,20 m du sol et/ou + ou - 10 cm du point le plus haut de la voiture, dirigés horizontalement vers l'arrière et fixés à l'extérieur.

Ils devront être fixés aux deux extrémités arrière de la voiture ou pour les types Pick-up dans les angles supérieurs de la partie arrière de la cabine. Ils présenteront chacun une surface utile de 50 cm², ou bien, ayant fait la preuve d'une efficacité au moins équivalente, seront approuvés par la FIA. Ces feux devront être constamment allumés pendant le déroulement du secteur sélectif, sur prescription du Directeur de Course.

Tous ces équipements lumineux devront être maintenus en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve. Un équipage pourra se voir refuser le départ d'une étape jusqu'à la remise en état du circuit électrique si celui-ci était constaté défaillant.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à condition qu'il ne fonctionne que lorsque le levier de vitesses est en position marche arrière.

17. AVERTISSEUR SONORE

Chaque voiture devra être équipée d'un avertisseur sonore puissant en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve.

18. ROUES DE SECOURS

- dans les tous les groupes la roue de secours est facultative.
- si toutefois le véhicule en est équipé leur nombre sera limité à deux.

19. BAVETTES

Les bavettes transversales sont acceptées dans les conditions suivantes :

Elles seront en matériaux souples mais suffisamment rigides pour ne pas fléchir de plus de 30° vers l'arrière lorsque le véhicule atteint sa vitesse maximum.

Elles doivent couvrir au minimum la largeur de la roue.

Le bas de ces bavettes doit être à au plus 20 cm du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord.

Elles sont obligatoires sur les roues les plus en arrière et en arrière des roues motrices sans interstices avec la carrosserie et devront satisfaire aux conditions suivantes :

- être en toile caoutchoutée (caoutchouc armé d'une tresse non métallique) ou en matériaux synthétique équivalent.
- avoir une épaisseur minimale de 5 mm.

20. SIÈGES

En T3, ainsi qu'en T1 et T2 si les fixations ou supports d'origine sont modifiés, ces pièces devront soit avoir été produites par un fabricant approuvé par la FIA, soit être conformes aux spécifications suivantes (voir dessin 253-52) :

1) Les fixations sur la coque/châssis devront comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin. Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contre-plaques seront de 40 cm² pour chaque point de fixation. Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontales et verticales de 18 000 N, non appliquées simultanément. Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée (T1, T2) ou avec le siège.

2) La fixation entre le siège et les supports devra être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège. Chaque attache devra pouvoir résister à une charge de 15 000 N quelle qu'en soit la direction.

3) L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques sera de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger. La dimension longitudinale minimale de chaque support sera de 6 cm.

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, soit modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA, et non modifiés. Dans tous ces cas, un appui-tête d'au moins 400 cm² de surface devra être présent pour chaque occupant.

ARTICLE 284. RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AUX VOITURES TOUT-TERRAIN DE SÉRIE (GROUPE T1)

1. DÉFINITION

Voitures Tout-Terrain de production de série.

2. HOMOLOGATION

Ces voitures doivent avoir été produites à au moins 1 000 exemplaires entièrement identiques en 12 mois consécutifs, et homologuées par la FIA en voitures Tout-Terrain de série (groupe T1).

3. NOMBRE DE PLACES

Ces voitures doivent comprendre au moins 2 places.

4. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES OU OBLIGATOIRES

Toute modification non explicitement autorisée est interdite. Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après. En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine identique à la pièce endommagée. Les voitures devront être strictement de série et identifiables par les données précisées par les Articles de la fiche d'homologation.

5. POIDS MINIMUM

Les voitures devront avoir au moins le poids précisé sur la fiche d'homologation, plus le poids des équipements de sécurité. En ce qui concerne les cages ou arceaux qui ne peuvent être retirés de la voiture et qui sont réalisés selon les Articles 283 - 8.2 et 8.3, on prendra pour base le poids suivant :

- Cage réalisée selon le dessin 253-3/4 : 30 kg.
- Cage réalisée selon le dessin 253-5 à 17 : 35 kg.
- Cage réalisée selon le dessin 283.5 : 45 kg.

C'est le poids minimum de la voiture y compris le poids des équipements de sécurité mais sans personne ni bagages, outillage, cric, pièces de rechange, matériels de survie, de navigation ou de communication portables, vivres, etc... Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui seront vides. Les phares supplémentaires qui ne figureraient pas sur la fiche d'homologation doivent être retirés avant la pesée.

6.1. Moteur

Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre provenant ou non du constructeur.

- **Allumage** : Liberté pour la marque et le type des bougies, pour le limiteur de régime et pour les câbles H.T.
- **Circuit de refroidissement** : La capacité du radiateur contenant le liquide de refroidissement est libre, ainsi que le type de thermostat qui peut être supprimé. L'emplacement et les points d'attache d'origine du radiateur de série devront être conservés.
- **Alimentation** : Il est permis de modifier les éléments du (des) carburateur(s) ou dispositifs d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air. Le système original d'injection doit être maintenu. Les injecteurs peuvent être changés pour des injecteurs identiques, à l'exception de la taille de l'embout de sortie.
- Le filtre à air, son boîtier, et le tuyau entre ce boîtier et l'atmosphère sont libres, mais le boîtier devra rester dans son emplacement d'origine, l'air ne devra pas être prélevé dans l'habitacle, les modifications ne devront pas toucher à la structure de la voiture, et l'installation devra être entièrement située dans le compartiment moteur.
- **Distribution** : Les ressorts et le jeu des soupapes sont libres, mais les arbres à cames (y compris le profil des cames) devront rester de série.
- **Pompe d'alimentation** : Le nombre et le principe de fonctionnement des pompes d'alimentation sont libres.
- Le matériau élastique des supports de moteur est libre, mais pas le nombre.
- **Échappement** : Il sera possible :
 - soit de retirer l'intérieur des silencieux d'origine ;
 - soit de modifier l'échappement à partir du premier pot vers la sortie (dessin 254-3), les dimensions maximales du conduit étant celles du tuyau situé en amont du premier silencieux. La sortie devra s'effectuer soit vers l'arrière, soit latéralement. Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié devra être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de l'épreuve en ce qui concerne les niveaux sonores.
- Si un silencieux d'échappement est ajouté, il doit être du type original et doit contenir du matériau absorbant le bruit. La sortie devra s'effectuer soit vers l'arrière, soit latéralement, en conformité avec l'article 282 3.6
- Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.
- **Contrôleur de vitesse de croisière** : Ce contrôleur peut être déconnecté.
- **Panneaux d'insonorisation** : Ces panneaux peuvent être supprimés.

6.2. Transmission

- **Embrayage** : Le disque est libre, y compris le poids, sauf en ce qui concerne le nombre et le diamètre.

6.3. Suspension

- **Ressorts** :
 - Ressorts hélicoïdaux : La longueur est libre, ainsi que le nombre de spires, le diamètre du fil, le diamètre extérieur, le type de ressort (progressif ou non) et la forme des assiettes de ressort.
 - Ressorts à lames : La longueur est libre, ainsi que la largeur, épaisseur et courbure verticale.
- Le montage de sabots de protection de jumelles est vivement recommandé. Le nombre de lames est libre.
- Barres de torsion : Le diamètre est libre.
- Amortisseurs : Libres, pour autant que leur type (télescopique, à bras, etc...), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc...) et les points d'attache soient conservés.
- Les amortisseurs à gaz seront considérés à l'égard de leur principe de fonctionnement comme des amortisseurs hydrauliques.
- Au cas où pour remplacer un élément de suspension type Mac Pherson ou d'une suspension fonctionnant de manière identique, il serait nécessaire de changer l'élément télescopique, les nouvelles pièces devront être mécaniquement équivalentes aux pièces d'origine et avoir les mêmes points d'attache.
- Les formes des assiettes de ressort dans les suspensions Mac Pherson sont libres.
- Le nombre d'amortisseurs sera limité à 2 par roue.
- Aucun élément autre que ceux permettant exclusivement la fixation d'un amortisseur supplémentaire ne pourra être ajouté et/ou supprimé à la suspension.
- Les réserves de fluide des amortisseurs peuvent être fixées dans les passages de roues ainsi qu'au châssis.
- **Sangles** : Les sangles de débattement sont autorisées à l'avant et à l'arrière.
- **Pont rigide** : Dans le cas d'un pont rigide, les pièces d'origine pourront être renforcées de telle manière que les pièces d'origine puissent toujours être reconnues.

6.4. Roues et pneumatiques

- Les roues sont libres dans le respect de la largeur homologuée (Article 801.b) qui est considérée comme un maximum, et du diamètre homologué, avec dans ce dernier cas une tolérance de + / - 1 pouce.
- Elles devront être couvertes par les ailes, et la voie maximale indiquée sur la fiche d'homologation devra être retenue.
- Les pneus seront libres à condition de pouvoir être montés sur ces roues, mais les pneus à clous sont interdits.
- La roue de secours pourra être déplacée à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et de ne pas être installée dans l'espace réservé aux occupants.
- Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées, comme figuré au dessin 254-1.

6.5. Systèmes de freinage

- Les garnitures de freins sont libres, de même que leurs fixations (rivées, collées, etc...), à la condition que la surface de

frottement des freins ne soit pas augmentée. Les tôles de protection peuvent être démontées ou pliées. Dans le cas de véhicules équipés d'un servo-frein, ce dispositif peut être déconnecté. Il en est de même pour les systèmes anti-blocage de freins.

Les canalisations de freins pourront être changées pour des canalisations de type aviation.

6.6. Carrosserie

6.6.1. Extérieur

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

On peut monter des protège-phares qui n'aient d'autre but que de couvrir le verre de phare, sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

Le montage de protections inférieures est recommandé mais n'est autorisé qu'à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoirs, transmission, échappement.

Les vitres latérales et arrière situées en arrière du conducteur pourront être en matériau non transparent ou remplacées par du matériau transparent d'une épaisseur d'au moins 3 mm. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modification dans la forme de la carrosserie. Leur fixation est libre, les mécanismes peuvent être supprimés, plusieurs glaces d'une même ouverture peuvent être remplacées par un seul panneau, de même pour les vitres des portes transversales.

La vitre d'un toit ouvrant peut être remplacée par une tôle métallique d'une épaisseur minimum de 1,5 mm, avec éventuellement des fixations supplémentaires.

On peut prévoir un système de verrouillage du bouchon de réservoir d'essence.

Si le support d'origine de la roue de secours présente un danger à l'extérieur de la carrosserie et que cette roue est déplacée dans l'habitacle (voir Art 6.4), il pourra être retiré. Le montage de rétroviseurs extérieurs est autorisé, ainsi que le changement des balais d'essuie-glace, avant ou arrière.

Seuls les treuils électriques, montés sans modification de la structure du véhicule autre que celle qui permet la fixation du treuil par boulonnage, sont autorisés.

6.6.2. Habitacle

Sont autorisés sans restriction, tous les accessoires qui sont sans effet aucun sur le comportement du véhicule, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (éclairage, chauffage, etc...) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la robustesse, la transmission, le freinage ou la tenue de route. Tous les sièges des occupants doivent être munis d'un appui-tête.

Les revêtements de sol de l'habitacle situés derrière les sièges avant pourront être supprimés dans le cas du montage d'un réservoir FT3 dans cette même zone.

Toutes les commandes doivent être celles prévues par le constructeur, y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles : par exemple, adjonction d'une rallonge de la commande du frein à main, d'une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc...

En particulier, est permis ce qui suit :

1) Des appareils de mesure, compteurs, etc..., supplémentaires peuvent être installés librement à la condition que leur montage ne présente aucun caractère dangereux.

2) L'avertisseur peut être changé. On peut en ajouter un à la disposition du passager ou du pilote.

3) Le mécanisme du levier de frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").

4) 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, et non modifiés. Dans tous les cas un appui-tête d'au moins 400 cm² de surface devra être présent pour chaque occupant.

Sauf si les sièges d'origine sont conservés, un appui-tête d'une surface minimum de 400 cm² devra être installé pour chaque occupant de la voiture.

Sa surface devra être continue et sans parties saillantes.

Sa position sera telle qu'il sera le premier point de contact avec le casque du pilote ou du passager dans le cas d'un choc projetant la tête des occupants du véhicule vers l'arrière, lorsqu'ils sont assis dans leur position normale.

Cet appui-tête ne doit pas se déplacer de plus de 5 cm lorsqu'une force de 850 N dirigée vers l'arrière lui est appliquée. La distance entre casque et appui-tête devra être minimum, de telle manière que le déplacement du casque, lorsque la force ci-dessus lui est appliquée à partir de la position normale de conduite, reste inférieur à 5 cm.

On peut ajouter toutes sortes de couvre-sièges, y compris ceux formant les sièges baquets. Les sièges arrière peuvent être enlevés à condition qu'une cloison étanche sépare l'habitacle du compartiment moteur et/ou du réservoir.

Les sièges des occupants peuvent être changés en sièges baquets.

5) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.

6) Le volant de direction est libre.

7) Il est autorisé de changer les lève-vitres électriques en lève-vitres manuels.

6.6.3. Renforts

Les renforts de la partie suspendue sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

Des barres anti-rapprochement et anti-écartement peuvent être montées à l'avant à condition qu'elles soient

démontables et boulonnées sur les points d'attache de suspension à la coque ou sur les supports des ressorts de suspension. Il est également autorisé de percer le bol supérieur pour fixer ces barres.

Ces barres pourront aussi être montées à l'arrière de chaque côté, fixées en 2 points maximum.

La distance entre ces deux points devra être inférieure à 10 cm. La distance entre un de ces points et la fixation de la suspension est au plus de 10 cm.

6.6.4. Lorsque la roue de secours est placée d'origine dans un logement fermé, et lorsque cette roue est changée par une plus large (voir Art. 6.4), située dans cet emplacement, il est possible de supprimer du couvercle de l'emplacement de la roue la surface induite par le diamètre de la nouvelle roue (dessin 254-2).

On peut ajouter toutes sortes de couvre-sièges, y compris ceux formant les sièges baquets. Les sièges arrière peuvent être enlevés à condition qu'une cloison étanche sépare l'habitacle du compartiment moteur et/ou du réservoir.

Les sièges des occupants peuvent être changés en sièges baquets.

6.7. Système électrique

● **Batterie** : marque, capacité et câbles de batterie sont libres. La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

● **Générateur** : le remplacement par un générateur de plus grande puissance est autorisé.

Une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur et vice versa.

● **Système d'éclairage** : des phares supplémentaires, y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de huit phares (non compris les lanternes ou feux de position), dans la mesure où les lois du pays l'acceptent.

Ils ne pourront pas être montés par encastrement. Le nombre de phares et de feux divers extérieurs devra toujours être pair. Les phares d'origine peuvent être rendus inopérants, et peuvent être couverts par du ruban adhésif. Ils peuvent être remplacés par d'autres, dans le respect de cet Article. Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesses est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Il est permis d'ajouter des fusibles au circuit électrique. Les gyrophares sont interdits.

6.8. Circuit de carburant

Les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation si un réservoir FT3 est utilisé, le parcours de ces canalisations étant libre. En cas d'utilisation de réservoir de série, ce changement est facultatif. Il est autorisé de monter un réservoir FT3 et ses accessoires (en conformité avec les différents Articles du règlement) alimentant le réservoir d'origine par l'intermédiaire d'un raccordement sur le tube de remplissage d'origine.

Dans ce cas, la mise à l'air libre du réservoir d'origine devra passer par le réservoir FT3, l'ensemble des canalisations de carburant d'origine devra être conservé, les nouvelles canalisations et accessoires équipant le réservoir FT3 devront être en conformité avec l'Art. 283 - 3.2.

6.9. Cric

Le cric est libre et ses points de levage pourront être changés pour d'autres n'ayant que cette fonction.

ARTICLE 285. RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AUX VOITURES TOUT-TERRAIN AMÉLIORÉES (GROUPE T2)

1. DÉFINITION

Voitures dérivées de voitures homologuées en groupe Tout-Terrain de série.

2. HOMOLOGATION

Ces voitures devront avoir été fabriquées à au moins 1 000 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs. La fiche d'homologation à jour devra être présentée aux vérifications techniques.

3. NOMBRE DE PLACES

Les voitures de Tout-Terrain améliorées devront comporter au moins 2 places.

4. POIDS

Les voitures devront respecter un poids minimum égal au poids de la voiture homologuée multiplié par le facteur 0,9. C'est le poids minimum de la voiture y compris le poids des équipements de sécurité mais sans personnes ni bagages, outillage, cric, pièces de rechange, matériels de survie, de navigation ou de communication portables, vivres, etc... À aucun moment de l'épreuve, une voiture ne devra peser moins que ce poids minimum. En cas de doute, les commissaires techniques pourront vidanger les réservoirs pour vérifier le poids.

Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires.

5. MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISÉES

GÉNÉRALITÉS

Indépendamment des pièces pour lesquelles le présent Article prévoit une liberté de modification, les pièces mécaniques d'origine nécessaires à la propulsion, suspension, ainsi que tous accessoires nécessaires à leur fonctionnement normal, et à l'exclusion de toute pièce de direction ou de freinage, ayant subi toutes les phases de fabrication prévues par le constructeur pour la production en série, peuvent faire l'objet de toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage, mais non de remplacement. En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce en série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage. De plus, les traitements chimiques ou thermiques sont autorisés. Toutefois, les modifications définies par l'alinéa ci-dessus sont autorisées, à condition de respecter les poids et dimensions mentionnés sur la fiche d'homologation.

● **Boulons et écrous** : dans toute la voiture, tout écrou, boulon, vis, peut être remplacé par tout écrou ou boulon ou vis, et comporter toute sorte de blocage (rondelle, contre-écrou, etc...).

● **Adjonction de matière** : toute adjonction de matière ou de pièce est interdite, sauf si elle est spécifiquement autorisée par un Article de ce règlement. Le matériau retiré ne pourra être réutilisé.

Toutes les modifications autorisées pour les voitures de Tout-Terrain de série (Article 284 - groupe T1) sont autorisées.

5.1. Moteur

Le moteur devra provenir de la voiture de base homologuée ou d'une voiture de la même marque homologuée en groupe A (Tourisme) ou en groupe Tout-Terrain (groupe T1). Pour les moteurs homologués en groupe A, les évolutions du type (ET) valables en rallye seront acceptées, mais pas les évolutions sportives (ES), ni les (VK) et (WR). Les moteurs éligibles doivent être dans leurs versions homologuées intégrales et complètes, selon l'Article 3 de la fiche d'homologation.

La cylindrée nominale des moteurs est limitée à :

Moteurs à essence :

- 5 000 cm³ pour les moteurs atmosphériques, à 2 soupapes par cylindre, homologués en groupe T1 et définis par l'Article 3 de la fiche d'homologation, avec modifications strictement limitées à celles du groupe T1 (voir Art. 284 - 6.1).
- 4 000 cm³ pour les moteurs à 2 soupapes par cylindre, homologués en groupe T1.
- 3500 cm³ pour les moteurs à plus de 2 soupapes par cylindre, homologués en groupe T1 et définis par l'Article 3 de la fiche d'homologation, avec modifications strictement limitées à celles permises pour le groupe T1 (voir Article 284 - 6.1).
- 3 000 cm³ pour :
 - les moteurs à plus de 2 soupapes par cylindre, homologués en groupe T1.
 - les moteurs homologués en groupe A.

Moteurs Diesel :

- 6 000 cm³ pour les moteurs Diesel atmosphériques à 2 soupapes par cylindre, homologués en groupe T1 et définis par l'Article 3 de la fiche d'homologation, avec modifications strictement limitées à celles permises pour le groupe T1 (voir Art. 284 - 6.1).
- 5 000 cm³ pour les moteurs Diesel, homologués en groupe T1

5.1.1. Bloc-cylindres - Culasse

Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans le bloc-cylindres et la culasse, si la seule fonction de cette opération est la fermeture.

Un réalésage est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que le bloc-cylindres d'origine soit conservé. Le re-chemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage, et le matériau des chemises peut être modifié.

Le planage du bloc-cylindres est autorisé.

Dans le cas de moteurs rotatifs, et à condition de respecter les dimensions originales des orifices d'entrée de l'admission dans le bloc et de sortie de l'échappement, les dimensions des conduits d'admission et d'échappement dans le bloc sont libres.

5.1.2. Rapport volumétrique :

Libre.

5.1.3. Joint de culasse :

Libre.

5.1.4. Pistons :

libres, ainsi que les segments, les axes et leur verrouillage.

5.1.5. Bielles, vilebrequin

Outre les modifications prévues par le paragraphe "Généralités" ci-dessus, le vilebrequin et les bielles d'origine peuvent faire l'objet d'un traitement thermique, chimique ou mécanique différent de celui prévu pour les pièces de série.

5.1.6. Paliers

Leur marque et leur matériau sont libres, mais ils doivent conserver leur type et leurs dimensions d'origine.

5.1.7. Volant-moteur

Il peut être modifié en accord avec le paragraphe "Généralités" ci-dessus, sous réserve qu'il soit toujours possible de reconnaître le volant d'origine.

5.1.8. Alimentation

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

Le filtre à air ainsi que sa boîte peuvent être enlevés, déplacés dans le compartiment moteur ou remplacés par d'autres.

Le tuyau entre le filtre à air et les carburateurs ou le dispositif de mesure de l'air (injection) est libre.

De même, le tuyau reliant le dispositif de mesure de l'air et le collecteur d'admission ou le système de suralimentation, est libre.

L'entrée d'air peut être grillagée.

Les éléments destinés à lutter contre la pollution peuvent être ôtés pourvu que cela ne conduise pas à une augmentation de la quantité d'air admise.

Il est possible de pratiquer un trou d'un diamètre maximum de 10 cm dans le capot pour l'alimentation en air du moteur, et d'y placer un tuyau d'un diamètre intérieur maximum de 10 cm (voir dessin 255-13).

Les pompes à essence sont libres, à condition de ne pas être installées dans l'habitacle, sauf s'il s'agit d'un montage d'origine, dans ce cas, la pompe devra être efficacement protégée.

Des filtres à essence d'une capacité unitaire de 0,5 l pourront être ajoutés au circuit d'alimentation.

La commande d'accélérateur est libre.

Les échangeurs et intercoolers d'origine, ou tout autre dispositif ayant la même fonction, doivent être conservés et rester dans leur emplacement d'origine (moteurs à essence uniquement).

Dans le cas d'un moteur à essence provenant du groupe A ou d'un autre modèle du groupe T1 (voir la première phrase de l'Art. 5.1), ces échangeurs ne devront pas être modifiés et devront rester dans leur compartiment d'origine. Les échangeurs des moteurs Diesel sont libres dans le compartiment moteur, mais la carrosserie ne doit pas être modifiée.

Les tuyaux reliant le dispositif de suralimentation, l'intercooler et le collecteur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air.

L'injection d'eau doit être homologuée, elle ne peut être modifiée.

L'utilisation d'autre substance ou dispositif destiné à réduire la température du mélange est interdite.

Les dessins de la page 1 et 2 de la fiche d'homologation doivent être respectés.

Les dimensions internes des lumières sont libres dans les chambres de rotor pour les moteurs rotatifs ainsi que pour les moteurs 2-temps.

5.1.8.1. Carburateur :

Le système original doit être maintenu. Les éléments du carburateur qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.

5.1.8.2. Injection :

Le système original et son type, comme spécifiés dans la fiche d'homologation du véhicule en question (par exemple K-Jetronic) doivent être retenus ainsi que leur emplacement.

Il est permis de modifier les éléments du dispositif d'injection qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, mais pas le diamètre de l'ouverture du papillon.

Le dispositif de mesure de l'air est libre.

Les injecteurs sont libres, sauf pour leur nombre, leur position, leur axe de montage et leur principe de fonctionnement.

Les tuyaux d'essence qui les alimentent sont libres.

Le boîtier électronique est libre dans la mesure où il n'intègre pas plus de données.

Le régulateur de pression d'essence est libre.

Dans le cas d'un moteur Diesel, la pompe d'injection est libre.

5.1.8.3. Bride (moteurs suralimentés seulement) :

Le système de suralimentation doit être celui du moteur homologué.

Aucune bride n'est installée sur les T2 à moteur Diesel.

Bride (pour les moteurs à essence seulement) :

En cas d'utilisation de moteurs à essence suralimentés, le système de suralimentation doit être celui du moteur homologué.

Le diamètre maximum de l'entrée d'air du compresseur devra être de 43 mm, maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir d'un plan perpendiculaire à l'axe de rotation situé à 50 mm maximum en amont d'un plan passant par les extrémités les plus en amont des aubages de la roue (voir dessin 285-1).

Les compresseurs respectant les dimensions définies ci-dessus devront être conservés. Les autres devront comporter une bride fixée au carter de compresseur de façon inamovible et respectant les dimensions définies ci-dessus, cette bride ne devra pas faire partie intégrante du carter de compresseur, mais être une pièce rapportée. Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par la bride. Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter pour la fixation de la bride sur le carter de compresseur. Il devra être possible

d'apposer des sceaux (plomb) sur la fixation de la bride, ainsi que sur le carter de compresseur. Elle doit être démontable pour inspection ou d'une inspection facile. La forme de la bride est libre sous réserve des restrictions mentionnées ci-dessus. Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur sera limité à un diamètre maximum d'entrée de 30 mm.

5.1.9. Arbre(s) à cames

Libre(s) (sauf le nombre et leur nombre de paliers) ; le calage de la distribution est libre. Les poulies, les chaînes et les courroies pour l'entraînement des arbres à cames sont libres en matériau, type et dimensions. Le parcours et le nombre de courroies et de chaînes sont libres.

Les guides et tendeurs associés à ces chaînes ou courroies sont libres également.

5.1.10. Soupapes

Le matériau et la forme des soupapes sont libres, mais leurs dimensions caractéristiques (indiquées sur la fiche d'homologation) doivent être conservées (y compris les angles respectifs des axes de soupapes). La levée des soupapes est libre.

Les coupelles, les clavettes et les guides (même s'ils n'existent pas d'origine) ne sont soumis à aucune restriction. Il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts.

Le matériau des sièges est libre.

5.1.11. Culbuteurs et poussoirs, tiges de culbuteurs

Les culbuteurs peuvent seulement être modifiés conformément à l'Article 5 "Généralités" ci-dessus. Les poussoirs sont libres à condition d'être interchangeables avec ceux d'origine, ainsi que les tiges de culbuteurs.

Il est possible d'utiliser des cales d'épaisseur pour le réglage.

5.1.12. Allumage

La (les) bobine(s) d'allumage, le condensateur, le distributeur, le rupteur et les bougies sont libres sous réserve que le système d'allumage (batterie/bobine ou magnéto) reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Le montage d'un allumage électronique, même sans rupteur mécanique, est autorisé à condition qu'aucune pièce mécanique, autre que celles mentionnées ci-dessus, ne soit modifiée ou changée, à l'exception du vilebrequin, du volant ou de la poulie de vilebrequin pour lesquels une modification limitée aux adjonctions nécessaires sera possible. Dans les mêmes conditions, il sera possible de changer un allumage électronique en un allumage mécanique.

Le nombre de bougies ne peut être modifié. Celui des bobines est libre.

5.1.13. Refroidissement

Sous réserve d'être monté dans l'emplacement d'origine, le radiateur et ses fixations sont libres, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur ; le montage d'un écran de radiateur est autorisé. Le ventilateur peut être changé librement, ainsi que son système d'entraînement, ou être retiré. Il est autorisé d'ajouter un ventilateur par fonction. Aucune restriction ne s'applique au thermostat. Les dimensions et le matériau de la turbine/du ventilateur sont libres, ainsi que leur nombre.

Le montage d'un récupérateur pour l'eau de refroidissement est permis. Le bouchon de radiateur peut être verrouillé.

Les dispositifs d'injection d'eau peuvent être déconnectés, mais non enlevés.

Le vase d'expansion peut être modifié ; s'il n'existe pas d'origine, on peut en ajouter un.

5.1.14. Lubrification

Radiateur, échangeur huile-eau, tubulures, thermostat, carter d'huile, crépines libres.

Les radiateurs d'huile devront être situés à l'intérieur du périmètre d'origine de la voiture, et en dessous du véhicule. Le montage d'un radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique. Toute prise d'air doit avoir pour unique effet d'amener l'air nécessaire au refroidissement du radiateur, à l'exclusion de tout effet aérodynamique.

La pression d'huile peut être augmentée en changeant le ressort de la soupape de décharge.

Si le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, il devra être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur. Celui-ci aura une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée moteur inférieure ou égale à 2 000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2 000 cm³. Ce récipient sera en matière plastique translucide ou comportera un panneau transparent. Il est possible de monter un séparateur air/huile à l'extérieur du moteur (capacité maximale 1 litre), selon le dessin 255-3.

Il ne peut y avoir de retour de l'huile du récipient récupérateur vers le moteur que par gravité.

5.1.15. Moteur - Suspension - Inclinaison et position

Les supports sont libres à condition que la position du moteur respecte l'implantation d'origine (longitudinale, transversale) et que le moteur reste dans son demi-empattement d'origine.

Seules les modifications de ce compartiment nécessitées par la différence d'encombrement entre moteur homologué et moteur utilisé seront possibles.

L'inclinaison pourra être modifiée.

Les supports pourront être soudés au moteur et à la carrosserie et leur position est libre.

Il est possible de découper une partie de la cloison située dans le compartiment moteur pour installer un ou des filtres à

air, ou prendre l'air d'admission ; toutefois, ces découpes doivent être limitées strictement aux parties nécessaires à ce montage. De plus, si la prise d'air de ventilation de l'habitacle se trouve dans la zone où s'effectue la prise d'air pour le moteur, il faut que cette zone soit isolée du bloc filtre à air, en cas d'incendie.

5.1.16. Échappement

Le dispositif d'échappement est libre en aval de la sortie du collecteur, à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits dans le(s) pays traversé(s) par l'épreuve, s'il s'agit d'une épreuve sur route ouverte. La sortie de l'échappement doit s'effectuer à l'intérieur du périmètre de la voiture (voir prescriptions générales, Article 282 - 3.6). Pour les voitures à moteur turbocompressé, l'échappement ne peut être modifié qu'après le turbocompresseur. Dans le cas de moteurs rotatifs, et à condition de respecter les dimensions originales des orifices d'entrée du collecteur d'échappement, les dimensions des conduits dans le collecteur sont libres. Il est autorisé de monter des écrans thermiques sur le collecteur d'échappement, le turbo-compresseur et le dispositif d'échappement, mais leur seule fonction doit être la protection thermique.

5.1.17. Poulies et courroies d'entraînement des servitudes situées à l'extérieur du moteur

Les poulies, les chaînes et les courroies pour l'entraînement des servitudes sont libres en matériau, type et dimensions. Le parcours et le nombre de courroies et de chaînes sont libres.

5.1.18. Joints

Libres.

5.1.19. Moteur - Ressorts

Il n'y a pas de restriction, mais ils doivent conserver leur principe de fonctionnement d'origine.

5.1.20. Démarreur

Il doit être conservé, mais marque et type sont libres.

5.1.21. Pression de suralimentation

Cette pression peut être modifiée par l'Article 5.1.19 et l'Article 5 "Généralités".

La connexion entre la capsule et la waste-gate pourra être rendue réglable si elle ne l'est pas d'origine.

Le système original de fonctionnement de la waste-gate peut être modifié et rendu ajustable, mais ce système doit être retenu.

Un système mécanique doit rester mécanique, un système électrique doit rester électrique, etc...

5.2. Transmission

Le nombre de roues motrices de la voiture de base homologuée doit être conservé.

5.2.1. Embrayage

L'embrayage est libre.

5.2.2. Boîte de vitesses et boîte transfert

Libres, y compris les boîtes séquentielles. Un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé dans les mêmes conditions que pour l'Article 5.1.14 (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture). Les supports de boîte de vitesses sont libres.

5.2.3. Couples finaux, différentiels et leurs carters

Libres.

Un dispositif additionnel de lubrification et de refroidissement d'huile est autorisé (pompe de circulation, radiateur et prises d'air situées sous la voiture), dans les mêmes conditions que dans l'Article 5.1.14.

Les arbres de transmission sont libres.

5.3. Suspension

Libre. Les ponts sont également libres et peuvent être remplacés.

Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être montées entre les points d'attache de la suspension à la coque (ou châssis). La distance entre un point de fixation de la suspension et le point d'ancrage de la barre ne peut être supérieure à 100 mm, sauf s'il s'agit d'une barre transversale homologuée avec l'arceau et sauf dans le cas d'une barre supérieure fixée à une suspension Mac Pherson ou similaire.

Dans ce dernier cas, la distance maximale entre le point d'ancrage de la barre et le point d'articulation supérieure sera de 150 mm (dessin 255-4).

En dehors de ces deux points cette barre ne doit pas posséder d'ancrage sur la coque ou les éléments mécaniques. Une même barre ne peut être fixée qu'à ces deux points situés sur le châssis (coque) d'origine (dessin 255-2).

5.4. Roues et pneumatiques

Les roues complètes sont libres à condition de pouvoir se loger dans la carrosserie d'origine munie des extensions d'ailes autorisées (voir Art. 5.7.2.11), et de ne pas avoir un diamètre supérieur à 810 mm.

L'utilisation de pneumatiques destinés aux motocyclettes est interdite.
Il est interdit de monter des éléments intermédiaires entre les roues et les pneus.
Le diamètre des jantes peut être augmenté ou diminué jusqu'à 2" de la dimension d'origine.
Il n'est pas nécessaire que toutes les roues soient du même diamètre.
Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous peut se faire librement.
En cas de fixation de roue par écrou central, un ressort de sécurité doit être en place sur l'écrou pendant toute l'épreuve et doit être remplacé après tout changement de roue.
Les ressorts doivent être peints en rouge "Dayglo". Des ressorts de rechange doivent être disponibles à tout moment.

5.5. Système de freinage

Libre, sauf en ce qui concerne le point suivant :

5.5.1. Refroidissement des freins

Une seule canalisation flexible pour amener l'air aux freins de chaque roue est permise, mais sa section intérieure doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 10 cm de diamètre.
Les canalisations d'air ne peuvent dépasser du périmètre de la voiture vu du dessus.

5.6. Direction

La direction est libre.

5.7. Carrosserie - Chassis

5.7.1. Allègements et renforts

Les modifications du châssis/coque/carrosserie intérieure nécessitées exclusivement par l'installation des éléments modifiés tels que moteur (Art. 5.1.15), transmission (Art. 5.2) et suspension (Art. 5.3) sont autorisées.

Des cloisons fixes peuvent être rendues amovibles à condition que cela ne modifie pas leur étanchéité aux liquides et aux flammes.

Les renforts des parties suspendues du châssis et de la carrosserie sont autorisés à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

Les renforts par matériaux composites sont autorisés selon cet Article, et quelle que soit leur épaisseur, selon le dessin 255-8. Du matériau d'insonorisation peut être enlevé sous le plancher de la voiture, dans le compartiment moteur, dans le coffre à bagages et dans les passages de roues.

Les supports non utilisés (ex : roue de secours) situés sur le châssis/la carrosserie peuvent être supprimés.

Il est recommandé de fermer les trous dans l'habitacle, les coffres moteur et bagages, et dans les ailes.

La fermeture peut être réalisée par de la tôle métallique ou du matériau plastique.

Elle peut être soudée, collée ou rivetée. Les autres trous de la carrosserie peuvent être fermés par du ruban adhésif uniquement.

5.7.2. Extérieur

La ligne et les formes extérieures de la voiture doivent être intégralement conservées, sauf dans les cas prévus ci-après :

5.7.2.1. Pare-chocs :

Le matériau des pare-chocs est libre, mais leurs formes et attaches d'origine doivent être conservées.

5.7.2.2. Couvre-roues et enjoliveurs de roues :

Les couvre-roues peuvent être enlevés. À l'inverse, les enjoliveurs doivent être enlevés.

5.7.2.3. Essuie-glace :

Moteur, emplacement, balais et mécanisme sont libres, mais au moins un essuie-glace doit être prévu sur le pare-brise. Il est permis de démonter le dispositif lave-phares.

La capacité du réservoir de lave-glace peut être augmentée, et le réservoir peut être déplacé dans l'habitacle selon l'Article 282 - 7.3.

5.7.2.4. La suppression des baguettes décoratives extérieures est autorisée, c'est-à-dire celles de toute partie suivant le contour extérieur de la carrosserie, et d'une hauteur inférieure à 25 mm.

5.7.2.5. Les points de levage du cric peuvent être renforcés, changés de place ; on peut en augmenter le nombre, mais les points changés ou créés ne doivent avoir que cette fonction.

5.7.2.6. Il est autorisé de monter des protège-feux, destinés exclusivement à couvrir le verre des feux sans influencer sur l'aérodynamique de la voiture.

5.7.2.7. Compte tenu des règlements de police différents dans divers pays, l'emplacement et le type des plaques d'immatriculation peuvent être librement choisis.

5.7.2.8. La suppression des supports des plaques d'immatriculation est autorisée, mais pas celle de leur système d'éclairage. Si un nouveau support est prévu avec éclairage, le système original (support + éclairage) peut être retiré.

5.7.2.9. Des fixations supplémentaires de sécurité pour le pare-brise et les vitres latérales peuvent être montées, à condition de ne pas améliorer les qualités aérodynamiques de la voiture.

5.7.2.10. Le montage de protections inférieures est autorisé à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde au sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifiquement afin de protéger les éléments suivants :

- moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoirs, transmission, échappement.

5.7.2.11. Il est autorisé de monter des extensions d'ailes qui devront recouvrir les roues sur toute leur largeur et sur au moins un tiers de leur circonférence (y compris le dispositif de moyeu débrayable le cas échéant).

Ces extensions d'ailes seront constituées de déflecteurs d'au moins 120°, de 5 cm de largeur maximum et 10 cm de hauteur maximum.

Elles couvriront l'ouverture du passage de roue vers l'arrière sur au moins 60° par rapport à la verticale passant par le moyeu. Les pièces d'insonorisation en plastique peuvent être retirées de l'intérieur des passages de roues.

Ces éléments en plastique peuvent être changés pour des éléments en aluminium, de même forme.

Il est possible de monter dans les ailes des pièces de protection en plastique, au même titre que celles en aluminium.

Il est autorisé de rabattre ou plier les bords de tôle ou de plastique de l'aile lorsqu'ils font saillie à l'intérieur du logement des roues.

5.7.2.12. Il est permis d'utiliser des crics pneumatiques démontables.

5.7.2.13. Les jupes sont interdites.

Tout dispositif ou construction, non homologué, et qui est conçu de façon à combler complètement ou partiellement l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

5.7.2.14. Il est autorisé d'enlever ou de remplacer les supports qui existent entre la carrosserie et le châssis, mais il n'est pas possible de changer les emplacements ou d'en ajouter.

5.7.2.15. En dérogation à l'article 282.7.4, le matériau des portes, capots moteur et coffre, commandes et charnières est libre, mais leur aspect extérieur et fonctionnement doivent être conservés.

Le matériau des glaces latérales avant est libre pourvu qu'il soit transparent, et que son épaisseur soit d'au moins 3 mm. Leurs systèmes d'ouverture sont libres.

5.7.3. Habitacle

Aucune partie mécanique ne doit faire saillie à l'intérieur de l'habitacle.

Les modifications de l'habitacle ne doivent pas être dangereuses pour les occupants du véhicule, en particulier en cas de choc.

5.7.3.1. Sièges :

Les sièges des occupants et leurs supports sont libres, sous réserve du respect de l'Article 283 - 20, mais ils doivent comporter un appui-tête. Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine. La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appui-tête, et si l'appui-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.

Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que les sièges arrière.

5.7.3.2. Tableau de bord :

Le tableau de bord est libre, mais ses éléments ne devront présenter aucun angle saillant.

5.7.3.3. Plafond :

Il est permis d'enlever tous les matériaux de garnissage et d'insonorisation du côté intérieur du toit.

5.7.3.4. Plancher :

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation et les garnitures.

Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

5.7.3.5. Autres matériaux d'insonorisation et de garnissage :

Peuvent être enlevés.

Les sièges des occupants et leurs supports sont libres, sous réserve du respect de l'Article 283 - 20, mais ils doivent comporter un appui-tête. Il est autorisé de reculer les sièges avant, mais pas au-delà du plan vertical défini par l'arête avant du siège arrière d'origine.

La limite relative au siège avant est constituée par le haut du dossier sans l'appui-tête, et si l'appui-tête est intégré au siège, par le point le plus en arrière des épaules du conducteur.

Il est permis d'enlever les sièges arrière (y compris leurs dossiers).

5.7.3.6. Système de chauffage :

L'appareil de chauffage d'origine peut être enlevé ou remplacé par un autre.

Il est permis d'obturer l'approvisionnement en eau de l'appareil de chauffage intérieur afin d'empêcher l'aspersion d'eau lors d'un accident si un système de désembuage électrique ou similaire est disponible.

5.7.3.7. Dispositif de climatisation :

Peut être ajouté ou enlevé.

5.7.3.8. Volant de direction :

Libre. Il est permis d'en enlever le dispositif antivol.

La position du volant de direction peut être indifféremment à gauche ou à droite, à condition qu'il s'agisse d'une simple inversion de la commande des roues directrices prévue et fournie par le constructeur, sans autre modification mécanique que celles rendues nécessaires par l'inversion.

5.7.3.9. Il est permis de démonter la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.

5.7.3.10. Il est permis de pratiquer un volet d'aération dans le toit de la voiture, dans les conditions suivantes :

- hauteur maximale 10 cm,
- emplacement contenu dans le premier tiers du toit,
- charnières sur le côté arrière,
- largeur maximale 500 mm.

5.7.4. Accessoires additionnels

Sont autorisés sans restriction, tous ceux qui sont sans effet sur le comportement de la voiture, tels ceux rendant l'intérieur de la voiture plus esthétique ou confortable (éclairage, chauffage, etc...).

Ces accessoires ne peuvent en aucun cas, même indirectement, augmenter la puissance du moteur ou avoir une influence sur la direction, la transmission, les freins ou les aptitudes à la tenue de route.

Le rôle de toutes les commandes doit rester celui prévu par le constructeur.

Il est permis de les adapter de façon à les rendre mieux utilisables ou plus facilement accessibles, comme par exemple un levier de frein à main plus long, une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc...

Est permis ce qui suit :

- 1) Le pare-brise d'origine peut être remplacé par un pare-brise de verre feuilleté avec chauffage dégivrage incorporé.
- 2) Des instruments de mesure, compteurs, etc..., peuvent être installés ou remplacés, avec des fonctions éventuellement différentes. Pareille installation ne doit pas entraîner de risques. Toutefois, le compteur de vitesse ne pourra pas être retiré.
- 3) L'avertisseur peut être changé et/ou il peut être ajouté un avertisseur supplémentaire à la portée du passager.
- 4) Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement en ce qui concerne leur destination, leur position ou leur nombre dans le cas d'accessoires supplémentaires.
- 5) Le mécanisme du levier de frein de stationnement peut être changé de façon à obtenir un déblocage instantané ("fly-off handbrake").
- 6) Les roues de secours doivent être solidement fixées, ne pas être installées dans l'espace réservé aux occupants de la voiture et ne pas entraîner de modification dans l'aspect extérieur de la carrosserie.
- 7) Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires dans la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.
- 8) Des plaques de matériau isolant peuvent être montées contre les cloisons existantes, afin de protéger les passagers du feu.
- 9) Il est permis de changer les articulations du système de commande de la boîte de vitesses.

5.8. Système électrique

5.8.1. La tension nominale du système électrique, y compris celle du circuit d'alimentation de l'allumage, doit être maintenue.

5.8.2. Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles au circuit électrique, d'allonger ou d'ajouter des câbles électriques. Les câbles électriques et leurs gaines sont libres.

5.8.3. Batterie

La marque et la capacité de la (des) batterie(s) sont libres.

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

Le nombre de batteries prévu par le constructeur doit être maintenu.

Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 10 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

La batterie devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation.

Il sera possible de placer la batterie dans l'habitacle, uniquement derrière les sièges avant. Dans ce cas, la boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors de l'habitacle (voir dessins 255-10 et 255-11).

5.8.4. Générateur et régulateur de tension

Libres. Mais ni la position, ni le système d'entraînement du générateur ne doivent être modifiés. Le régulateur de tension peut être déplacé, mais pas dans l'habitacle s'il n'y est pas d'origine.

5.8.5. Éclairage - Signalisation

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la circulation routière.

Compte tenu de cette remarque, il est permis de modifier l'emplacement des feux de signalisation et de position, mais les orifices originaux doivent être obstrués.

La marque des appareils d'éclairage est libre.

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal, doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement, à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré.

Cependant, il est permis de modifier le système de commande des phares escamotables, ainsi que sa source d'énergie. Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules.

Les phares supplémentaires sont autorisés à condition que le nombre total de tous les phares équipant la voiture n'excède pas 8 (non compris les lanternes ou feux de position) et à condition que ce total soit pair. Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares.

Les phares supplémentaires d'origine peuvent être rendus inopérants et peuvent être couverts par du ruban adhésif.

Il sera permis de remplacer un phare rectangulaire par deux circulaires, ou vice versa, montés sur un support aux dimensions de l'orifice et l'obstruant complètement.

Le montage d'un phare de recul est autorisé, au besoin par encastrement dans la carrosserie, à condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesses est sur la position "marche AR" et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Si un nouveau support de plaque d'immatriculation est prévu avec éclairage, le système original (support et éclairage) peut être retiré.

5.9. Réservoirs de carburant

5.9.1. Les déplacements de réservoirs ne peuvent donner lieu à d'autres allègements ou renforts que ceux prévus par l'Article 5.7.1.

ARTICLE 286. RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE AUX VOITURES PROTOTYPES TOUT-TERRAIN (GROUPE T3)

Voitures terrestres à moteur unique à propulsion mécanique au sol, de 4 roues, mues par leurs propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord de la voiture.

Ces voitures pourront être construites à l'unité mais devront être conformes à la Convention Internationale sur la circulation routière, en particulier sur les points suivants : essuie-glace, lave-glace, compteur de vitesse.

Marque automobile :

Une "marque automobile" correspond à une voiture complète.

Lorsque le constructeur de la voiture monte un moteur de provenance étrangère à sa propre fabrication, la voiture sera considérée comme "hybride" et le nom du constructeur du moteur sera associé à celui du constructeur de la voiture.

Le nom du constructeur de la voiture devra toujours précéder celui du constructeur du moteur.

Au cas où une Coupe, un Trophée, ou un titre de champion serait gagné par une voiture hybride, il serait donné au constructeur de la voiture

1. OBLIGATIONS

Les voitures du groupe T3 devront être conformes aux prescriptions générales et aux équipements de sécurité définis aux Articles 282 et 283 respectivement.

De plus, elles devront être conformes aux Articles 285 - 5.1.14, 5.2.2, 5.2.3, 5.4, 5.7.2.13 et 5.8.3.

Tout réservoir d'huile, et tout réservoir d'essence, doivent être situés dans la structure principale du véhicule et protégés par une structure de sécurité (tubes reliés au châssis, panneaux absorbants de type " nid d'abeille ")

Seuls les réservoirs de carburant répondant aux normes FIA/FT3 seront acceptés.

Position :

- le (s) réservoir (s) devra (devront) être installé (s) obligatoirement hors de l'habitacle, ou être isolé par une cloison ou un caisson étanche aux flammes et aux liquides.

- en cas de fuite de carburant, un système d'évacuation du carburant hors du volume contenant le réservoir devra être prévu.

- si le bouchon de remplissage est situé directement sur le réservoir, celui-ci devra être couvert par un second bouchon,

lié de manière étanche au caisson de réservoir.

- si l'orifice de remplissage, est relié au réservoir par une canalisation, celle-ci doit être totalement isolé au moyen de cloisons ininflammables et étanches, empêchant toute infiltration de carburant dans l'habitacle ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement.

- si un orifice de remplissage se trouve à l'intérieur de la carrosserie, il devra être entouré d'un réceptacle avec évacuation vers l'extérieur.

Le diamètre maximum pour les roues est fixé à 890 mm pour les voitures à deux roues motrices et à 810 mm pour celles à quatre roues motrices.

2. CARROSSERIE

2.1. Extérieur

Les matériaux sont libres.

Le pare-brise est facultatif.

S'il est cependant prévu, il devra être en verre feuilleté, quelles que soient sa forme et sa surface.

En cas de bris ou d'absence de pare-brise, le port d'un casque avec visière (ou de lunettes type moto) sera obligatoire, sinon le départ sera refusé.

Tous les éléments de carrosserie devront être soigneusement et complètement finis, sans pièces provisoires ni de fortune, ni aucun angle vif.

Aucun élément de carrosserie ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues.

Le rayon minimum des angles et des coins ne peut être inférieur à 15 mm.

Tout véhicule doit être équipé à l'avant d'une carrosserie en matière dure et non transparente s'élevant au minimum jusqu'au centre du volant sans pouvoir être à moins de 42 cm au-dessus du plan de fixation du siège conducteur, et fournissant une protection contre les projections de pierres.

La carrosserie devra au minimum descendre ou être prolongée vers l'arrière jusqu'au niveau du bord supérieur de la jante et fermer la partie arrière du véhicule.

Des ouvertures destinées au refroidissement du groupe motopropulseur pourront être pratiquées dans les panneaux arrières ou latéraux, à condition qu'elles ne permettent pas l'accès aux organes mécaniques.

La largeur de la carrosserie est limitée à 210 cm.

Toutes les parties ayant une influence aérodynamique et toutes les parties de la carrosserie doivent être rigidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (ensemble châssis/carrosserie), ne comporter aucun degré de liberté, être solidement fixées et rester immobiles par rapport à cette partie lorsque la voiture se déplace.

Des trappes de visite ne permettant ni le montage, ni le démontage d'éléments mécaniques sont autorisés dans les cloisons structurelles de l'habitacle.

2.2. Intérieur

La carrosserie sera conçue de manière à fournir confort et sécurité au conducteur et aux éventuels coéquipiers. Aucun élément de carrosserie ne peut présenter de parties tranchantes ou pointues.

Aucune partie mécanique ne doit faire saillie à l'intérieur de l'habitacle.

Tout équipement pouvant entraîner un risque devra être protégé ou isolé et ne pas être situé dans l'habitacle.

Les voitures devront obligatoirement avoir des ouvertures latérales permettant la sortie du conducteur et des éventuels coéquipiers.

Ces ouvertures devront avoir des dimensions telles qu'il soit possible d'y inscrire un carré d'au moins 50 cm de large et 50 cm de haut mesurés verticalement et dont les angles pourront comporter un arrondi d'un rayon maximum de 15 cm.

L'habitacle doit être conçu de telle sorte qu'un occupant puisse le quitter depuis sa position normale dans le véhicule en 7 secondes en empruntant la portière située de son côté et en 9 secondes en empruntant la portière située de l'autre côté. Pour les tests indiqués ci-dessus, l'occupant doit porter tout son équipement normal, les ceintures de sécurité doivent être attachées, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portières doivent être fermées.

Ces tests seront répétés pour tous les occupants de la voiture.

Seuls des véhicules biplaces sont admis. Il est permis d'enlever le siège du passager,

Chaque emplacement prévu pour chaque siège doit avoir une largeur minimale de 45 cm maintenue sur toute la profondeur du siège.

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mesure doit être effectuée au creux de chacun des deux sièges.

La largeur intérieure minimale aux places avant sera de 110 cm, maintenue librement sur au moins 25 cm de hauteur et 40 cm de longueur.

La hauteur protégée minimale verticale sera de 80 cm entre le fond de chaque siège écrasé et une ligne joignant (à l'extérieur) les deux arceaux principaux ou l'intérieur du toit.

La largeur minimale pour chaque logement des pieds devra être de 25 cm, maintenue sur une hauteur de 25 cm, mesurés horizontalement et perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, au niveau des pédales.

L'axe du pédalier devra se trouver en arrière ou à l'aplomb de l'axe des roues avant.

Les voitures dépourvues de glaces latérales devront être équipées de filets latéraux de protection conformes à l'article 253..1 de l'annexe J avec dégrafage par le bas.

Les portières pourvues de glaces devront comporter une ouverture faite d'un matériau transparent qui puisse contenir

un parallélogramme dont les côtés horizontaux mesureront au moins 40 cm.
La hauteur mesurée sur la surface de la fenêtre perpendiculairement aux côtés horizontaux sera d'au moins 25 cm.
Les angles peuvent être arrondis selon un rayon maximum de 5 cm. Les mesures seront prises à la corde.

3. POIDS MINIMUM

		T3 A		T3 B
classe de cylindrée corrigée		4 roues motrices essence & diesel	2 roues motrices essence & diesel	essence & diesel
	jusqu'à : 2 000 cm3	900 kg	800 kg	1 100 kg
de :2 000 cm3	jusqu'à : 2 500 cm3	1 000 kg	900 kg	1 200 kg
de :2 500 cm3	jusqu'à : 3 000 cm3	1 060 kg	960 kg	1 300 kg
de :3 000 cm3	jusqu'à : 3 600 cm3	1 120 kg	1 010 kg	1 400 kg
de :3 600 cm3	jusqu'à : 4 000 cm3	1 150 kg	1 040 kg	1 500 kg
de :4 000 cm3	jusqu'à : 4 500 cm3	1 200 kg	1 080 kg	1 500 kg
de :4 500 cm3	jusqu'à : 5 000 cm3	1 250 kg	1 120 kg	1 500 kg
plus de 5000 cm3				1 550 kg

L'échelle de poids suivante est applicable :

4. MOTEUR

4.1. Suralimentation (essence & diesel)

Les compresseurs doivent être mono-étages de compression et de détente.

Ces compresseurs ne doivent pas être montés en série.

Les compresseurs volumétriques seront admis s'ils ont une entrée d'air d'au plus 80 cm2 de section.

Pour les autres, une restriction devra être apportée, selon une des deux méthodes suivantes :

Diamètre maximum de l'entrée d'air dans le compresseur : 45 mm

Le diamètre maximum de l'entrée d'air du carter de compresseur devra être maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du point le plus en amont des aubages de la roue.

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur sera limité à un diamètre maximum d'entrée d'air de 32 mm.

Les compresseurs devront être marqués et/ou plombés durant l'épreuve.

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Les compresseurs respectant les dimensions définies ci-dessus devront être conservés.

Les autres devront comporter une bride fixée au carter de compresseur et respectant les dimensions définies ci-dessus.

Cette bride ne devra pas faire partie intégrante du carter de compresseur, elle devra être une pièce rapportée.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par la bride.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter pour la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Il devra être possible d'apposer des sceaux (plomb) entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) : voir dessin 254-4.

Elle doit être démontable pour inspection ou d'une inspection facile.

La forme de la bride est libre sous réserve des restrictions ci-dessus.

4.2. Dans le respect de l'article 4.1 ci-dessus le moteur est libre.

5. CHASSIS

La voiture doit avoir une structure immédiatement derrière le siège du pilote, plus large et plus haute que les épaules lorsqu'il est assis normalement dans la voiture, attaché par sa ceinture.

Cette structure doit être capable de supporter une force latérale soutenue de 1,5 p appliquée à son point le plus élevé, p étant le poids de course de la voiture, soit avec personnes, essence et équipement.

ARTICLE 1. ORGANISATION DU TRIAL 4x4

L'Association Sportive organisatrice, le nom et la date du Trial 4x4 sont mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve qui complète le présent règlement standard.

ARTICLE 2. PRESCRIPTIONS GENERALES

Le Trial 4x4 est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux règlements généraux de la Fédération française du Sport Automobile et au présent règlement, auxquels tous les équipages s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

Le Trial 4x4 est une épreuve régionale réservée aux voitures deux ou quatre roues motrices, aménagées pour ce genre d'épreuves se déroulant exclusivement sur des parcours non revêtus, et choisis pour leurs difficultés de franchissement. Le parcours sera constitué de 12 zones minimum. Le groupe Loisir évoluera dans les parcours "Loisir", le groupe Série dans les parcours "Série", les groupes Série Améliorée et Prototype dans les parcours "Série améliorée". 4 zones maximum peuvent être communes à tous les groupes.

ARTICLE 3. ELIGIBILITE

Le Trial 4x4 compte pour la Coupe de France dans la mesure où l'organisateur en a fait la demande et a été retenu par la FFSA. L'organisateur devra alors le préciser au règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 4. VOITURES ADMISES

Le Trial 4x4 est ouvert aux voitures à 2 ou 4 roues motrices définies dans chacun des groupes suivants :

Groupe Loisir (essence et diesel)

Voitures Tout Terrain à 4 roues motrices, strictement de série, normalement commercialisées et en conformité avec le code de la route (munies d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validé et d'un certificat d'assurance).

Deux classes seront différenciées selon les empattements.

- Classe 1 : Empattement de moins de 2 m 30.
- Classe 2 : Empattement de 2 m 30 et plus.

Groupe Série (essence et diesel)

Voitures Tout Terrain de série à 4 roues motrices, munies d'un passeport technique FFSA, d'une carte grise et conformes au P.V. des Mines et au catalogue commercial du Constructeur.

Ces voitures pourront posséder des blocages de différentiel à condition que ceux-ci soient conformes au catalogue commercial du constructeur.

Deux classes seront différenciées selon les empattements :

- Classe 1 : empattement inférieur à 2 m 30.
- Classe 2 : empattement de 2 m 30 et plus.

Groupe Série Améliorée (essence ou diesel)

Voitures Tout Terrain de série améliorée à 4 roues motrices, munies d'un passeport technique FFSA, d'une carte grise et conforme au PV des Mines et au catalogue commercial du Constructeur.

Ces voitures pourront posséder un ou plusieurs systèmes de différentiels à blocage ou à glissement limité différents des différentiels d'origine.

Le frein à main d'origine peut être modifié permettant le freinage roue par roue d'un même et unique essieu, mais il doit pouvoir agir, après verrouillage, sur les 2 roues simultanément.

Deux classes seront différenciées selon les empattements :

- Classe 1 : empattement inférieur à 2 m 30.
- Classe 2 : empattement de 2 m 30 et plus

Groupe Prototype (essence ou diesel)

Voitures Tout Terrain prototype à 2 et 4 roues motrices et 2 roues directrices, munis d'un passeport technique FFSA.

Les voitures 4 roues motrices doivent avoir un châssis et une carrosserie issus d'une voiture commercialisée avec la ligne générale et l'aspect proche de la voiture de série.

ARTICLE 5. MODIFICATIONS AUTORISEES

Groupe Loisir

Les pare-chocs pourront être enlevés.

Des blocs de mousse pourront être disposés pour protéger phares et clignotants.
Les amortisseurs sont libres en lieu et place d'origine.
La roue de secours pourra être supprimée ainsi que la bâche et le hard top.

Groupe Série et Série Améliorée

Il est autorisé de déposer les pare-chocs, le pare-brise et les portes.
Les feux avant et arrière pourront être démontés et remplacés par des caches de même forme.
Les amortisseurs peuvent être remplacés.
Le système d'échappement peut être modifié à partir de la sortie du collecteur d'échappement.
Les freins à tambour peuvent être remplacés par des freins à disques.
Réservoir libre métallique en lieu et place d'origine.
Rapports courts de boîte de transfert libres.

Groupe Série Améliorée

Dans les cas d'une voiture dont la motorisation a été remplacée ou modifiée, cette transformation doit être ratifiée par un PV des Mines.
Le corps de la boîte de transfert doit rester d'origine, l'intérieur est libre.
La voie d'origine sera respectée avec une tolérance de 3 %.
Le matériau de la carrosserie peut être différent mais les lignes extérieures de la carrosserie devront être respectées.

Groupe Prototype : 4 roues motrices

Moteur, boîte de vitesse, ponts, suspensions, réservoir, freinage, blocage de ponts : libres.

Groupe Prototype : 2 roues motrices

1 - Définition :

Structure anti-tonneau :

Elle est constituée :

- D'un arceau principal arrière placé derrière le siège du pilote. Cet arceau devra avoir une hauteur suffisante pour qu'une garde de 5 cm soit libre entre l'arceau et le casque du pilote.
 - D'un arceau avant, immédiatement devant le volant.
 - De deux entretoises longitudinales placées de part et d'autre du sommet des deux arceaux.
 - D'une entretoise diagonale dont l'extrémité supérieure sera fixée du côté du conducteur.
 - D'une entretoise longitudinale de chaque côté de l'habitacle reliant les montants de l'arceau avant et ceux de l'arceau arrière.
- La conception de cette structure anti-tonneau devra être conforme à l'article 253.8 de l'annexe J.

2 - Moteur :

Le moteur devra être un moteur 4 temps à pistons alternatifs sans suralimentation et issu de la production automobile.
La cylindrée autorisée sera inférieure ou égale à 2 200 cm³ maximum.

3 - Carrosserie :

De type silhouette, elle devra recouvrir toutes les parties mécaniques apparentes (moteur, poulies, boîte de vitesses).
Elle devra être d'un fini irréprochable et ne présenter aucun caractère provisoire, ni aucun angle vif.
Vues de dessus, toutes les parties du moteur et de la boîte de vitesses devront être recouvertes d'une carrosserie solide.
Les côtés du moteur pourront être laissés à découvert. Toutefois, le système d'échappement devra présenter une protection afin d'éviter tout contact direct.

4 - Habitacle :

Toutes les précautions devront être prises pour éviter les protubérances qui pourraient blesser le pilote.
Il y aura un plancher fermé, horizontal, fait en tôle d'acier d'une épaisseur minimum de 2 mm.
Un toit en tôle d'acier de 2 mm d'épaisseur devra être soudé aux arceaux de sécurité et recevoir entièrement l'habitacle.
Il est interdit de percer les arceaux de sécurité.
Une cloison pare-feu métallique, étanche aux liquides, sera solidaire du plancher de la voiture et des montants postérieurs de la structure anti-tonneau, elle devra occulter au minimum toute la largeur et la hauteur de l'habitacle, jusqu'au sommet de la structure anti-tonneau.

5 - Ailes :

Elles devront être solidement fixées. Elles devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et au minimum sur toute la largeur du pneumatique et descendre vers l'arrière au minimum à 5 cm en dessous de l'axe des roues.
Les roues motrices devront être équipées de bavettes, le bas de ces bavettes sera à 10 cm au plus du sol. Les matériaux utilisés devront être de la caoutchoutée ou du plastique (épaisseur minimale 5 mm).

6 - Direction :

Mécanisme libre

7 - Réservoirs de carburant, d'huile, d'eau de refroidissement et la batterie :

Ils seront séparés de l'habitacle par des cloisons de manière à ce qu'en cas de fuite ou de rupture, aucune projection directe ne puisse se faire sur l'habitacle.

Ceci s'applique également aux réservoirs de carburant par rapport au compartiment moteur et au système d'échappement. La capacité du réservoir carburant ne pourra excéder 12 litres.

La batterie devra être protégée et solidement fixée. Si elle se trouve dans l'habitacle, elle sera recouverte d'une protection étanche et isolante.

8 - Canalisations :

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage, à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques) et à l'intérieur de l'habitacle contre tout risque d'incendie (canalisations de carburant uniquement) sera exigée.

9 - Suspensions :

- Libres.
- Attaches de sécurité obligatoires pour les ressorts de suspension.
- Contrôle actif de suspension interdit.

10 - Roues :

Diamètre maximum : 18 pouces

11 - Freins :

- Obligatoires sur les 4 roues.
- Freins à main : commandes séparées autorisées.
- Frein de parking efficace, obligatoire.

12 - Boîte de vitesses et transmission :

- Libre.
- Maximum 5 rapports.
- Marche arrière obligatoire.
- Blocage de différentiel et anti-patinage interdits.

13 - Accélérateur :

Un système devra fermer l'accélérateur en cas de non fonctionnement de son accouplement au moyen d'un ressort extérieur agissant sur chaque guillotine ou axe de papillon.

14 - Poids :

Minimum : 700 kgs

Pour tous les groupes :

- Ne sont pas admises les voitures à roues jumelées et les engins agricoles.
- Les voitures devront comporter au moins deux places. Les sièges avant devront être disposés côte à côte et la distance intérieure devra être au minimum de 45 cm de l'axe longitudinal de la voiture au bord extérieur du siège.
- Les pneumatiques sont libres sous réserve de se monter sur les jantes autorisées.
- Motorisation au gaz interdite.
- Anneaux de remorquage avant et arrière obligatoires : diamètre intérieur minimum 50 mm réalisés en acier de 8 mm de diamètre, peints de couleur vive (jaune, rouge...).
- Double circuit de freinage obligatoire.

ARTICLE 6. SECURITE DES VOITURES

Groupe Loisir

- Toutes les voitures devront être équipées de 2 ceintures de sécurité 3 points minimum, dont le port est obligatoire pour chaque membre de l'équipage pendant tout le déroulement des zones.
- Un arceau de sécurité 6 points avec une diagonale conforme à l'Annexe "J" 1993 Article 253.8 est obligatoire sur les seules voitures ne possédant pas une carrosserie totalement fermée.

Groupes Série, Série Améliorée, Prototype

Toutes les voitures doivent être équipées :

- d'un arceau de sécurité 6 points avec une diagonale conforme à l'Annexe "J" 1993 Article 253.8.
- de 2 ceintures de sécurité harnais mais seule le port de la partie ventrale est obligatoire. ;
- d'un coupe-circuit conforme à l'Article 253.13.

La batterie devra être solidement fixée et recouverte d'une protection étanche et isolante.

ARTICLE 7. SECURITE DES EQUIPAGES

Dans tous les groupes, le pilote et le copilote devront obligatoirement porter :

- un casque homologué (normes NF minimum)
- une combinaison homologuée ou une tenue moto (sauf groupe Loisir : vêtements couvrant bras et jambes recommandés)
- des gants en cuir (recommandés pour groupe Loisir).

ARTICLE 8. IDENTIFICATION

Sur chaque voiture devra être apposé un numéro de capot avant visible de face de 15 cm de haut sur 2 cm d'épaisseur. Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur.

ARTICLE 9. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. ASSURANCE

Voir prescriptions générales. Risques C, D et E.

ARTICLE 11. DOPAGE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 12. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du règlement particulier de l'épreuve.

A la clôture des engagements, la liste des engagés ainsi que celle des suppléants sera obligatoirement affichée au siège de l'ASA organisatrice.

Toute demande, pour être valable, devra être établie en conformité avec le bulletin joint au règlement particulier de l'épreuve. Toute omission ou fausse indication concernant en particulier les caractéristiques de la voiture, entraînera soit le changement de groupe ou de classe, soit la mise hors course de l'équipage sans préjudice de sanctions plus sévères pouvant être demandées à la FFSA.

Le montant de la participation aux frais, devra obligatoirement être adressé à l'organisateur en même temps que la demande d'engagement. Cette participation aux frais sera acquise aux organisateurs même si l'équipage ne prend pas le départ. Toutefois, une partie de la participation, et notamment celle correspondant à des frais non exposés, pourra être remboursée ; la totalité ne sera remboursée que dans le cas de refus d'un engagement ou d'annulation de l'épreuve.

Les droits d'engagements sont limités à 45 euros maximum pour les concurrents du groupe Loisir.

Les droits d'engagements sont limités à 60 euros maximum pour les concurrents des groupes Série, Série Améliorée et Prototype.

La clôture des engagements est fixée au lundi précédent l'épreuve pour les équipages des groupes Série, Série Améliorée et Prototype. Dans la limite des places disponibles, il est fixé à la fin des vérifications administratives pour les équipages du groupe Loisir.

Un pilote ou un copilote peut s'engager deux fois lors de la même épreuve dans des catégories à parcours différents sans occuper la même fonction, sauf épreuves de la Coupe de France où la double monte est interdite.

Les équipages recevront une lettre de confirmation d'engagement avec une heure de confirmation pour les contrôles.

ARTICLE 13. LICENCES

Est admise toute personne titulaire d'une licence pilote concurrent - conducteur (internationale, nationale, régionale), d'une licence Initiation Trial 4x4 ou d'une Licence Loisir Trial 4x4.

ARTICLE 14. VERIFICATIONS

Avant le départ :

Les équipages devront obligatoirement présenter leur voiture à l'heure fixée par convocation.

Les équipages se présentant en retard à la vérification se verront infliger les amendes suivantes :

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

et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due.

Lorsque le responsable du parc aura constaté que la voiture est présentée dans les délais à la vérification, celle-ci sera placée en parc d'attente à la disposition du commissaire technique chargé des vérifications.

Les organisateurs afficheront, à l'issue des opérations de contrôle, la liste exacte des partants avec indication des

groupes. Il est bien précisé que tous les équipages s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter leur voiture conforme au présent règlement ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. Lors des opérations de vérifications, toute voiture qui apparaîtrait non conforme serait soit changée de groupe ou de classe, soit mise hors course.

Une sanction pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout équipage dont la voiture n'aura pas été reconnue conforme à sa déclaration d'engagement, les droits d'engagements resteront acquis aux organisateurs.

Vérifications complémentaires des voitures pendant le Trial 4x4 :

Avant chaque zone, des vérifications pourront être pratiquées sur les voitures suspectes, telles que définies ci-dessous :

1) Toutes les voitures présentant des traces d'accident.

Des vérifications pourront être pratiquées particulièrement sur des voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction ou au système de freinage.

2) Toute autre voiture dont l'apparence ou le comportement justifierait de la part des officiels une vérification.

Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve seront soit mises hors course, soit exclues de l'épreuve de la zone en cours jusqu'à réparation.

ARTICLE 15. PARC FERME

Les épreuves de Trial 4x4 ne comportent pas de parc fermé, les différents parcs d'attente et de rassemblement sont des parcs ouverts. Si un équipage effectue une réparation dans l'un des parcs ouverts, il devra être en mesure de reprendre l'épreuve avant le passage du dernier équipage dans la zone en cours, avec l'accord du Directeur de Course.

Dans le cas contraire, il sera considéré comme ayant refusé la zone (15 points de pénalité).

Si la durée de la réparation devait entraîner plus de deux refus de zone, l'équipage serait alors mis hors course.

ARTICLE 16. CARNET DE POINTAGE

Chaque équipage recevra, au moment du départ, un carnet de pointage qu'il devra conserver et faire viser à chaque sortie de zone avant de le remettre aux organisateurs à l'arrivée du Trial.

L'équipage devra vérifier avant de quitter le contrôle la matérialité et la lisibilité des inscriptions qui auront été portées sur le carnet. La non-présentation du carnet de pointage, sa falsification ou sa perte, entraîneront la mise hors course, sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA.

ARTICLE 17. DEROULEMENT DU TRIAL 4X4

Le Trial 4x4 se compose d'une succession de "zones" de franchissement reliées entre elles par des secteurs de liaison.

Définition de la "zone" : Chaque "zone", d'une longueur maximale de 100 mètres, est un couloir matérialisé par des banderoles, piquets, arbres ou tous autres supports naturels (fléchage de couleurs différentes). Pour des raisons de sécurité, des banderoles serviront à arrêter le public à 2 mètres minimum aux endroits sans risques.

Aux endroits dangereux, une double banderole sera installée à une distance estimée nécessaire par les commissaires responsables.

Le public ne devra jamais se trouver en contrebas d'un passage en dévers.

A l'intérieur de la zone, trois itinéraires seront (pourront être, voir art. 2) tracés :

- un itinéraire "Loisir" : groupe Loisir
- un itinéraire "Série" : groupe Série
- un itinéraire "Série Améliorée" : groupe Série Améliorée et Prototype

La "zone" sera balisée par des portes numérotées à gauche dans le sens de la marche, qu'il faudra emprunter dans l'ordre croissant des numéros.

Les portes, d'une largeur minimale de 2,80 mètres, devront être matérialisées par des piquets souples qui devront atteindre 1,50 mètre minimum aux endroits où ils risquent d'être masqués par les capots des voitures. Aucune notion de temps n'est retenue, mais uniquement le total des points accumulés dans chaque "zone" donnera lieu à un classement général.

A l'issue de chaque épreuve, un classement pour chaque groupe en compétition sera établi, mais il n'y aura pas de classement "scratch".

Approbation des "zones" :

Avant chaque épreuve une visite de l'ensemble des "zones" devra être effectuée afin de contrôler :

1. La sécurité de la "zone" :

- Son implantation et son tracé ne devront pas présenter un caractère dangereux.
- Les banderoles de maintien du public devront être à distance réglementaire et la "double banderole" devra être mise en place si estimé nécessaire.

2. La vérification des banderoles de parcours :

- Bien fixées et tendues entre les piquets.
- La vérification de la largeur des portes.

Cette visite devra être faite par une équipe composée :

- du Directeur de Course ou de son adjoint.
- de l'organisateur de l'épreuve ou de son représentant.
- du responsable du traçage des zones.
- des chefs de zones désignés par l'organisateur.

Déroulement de l'épreuve :

Chaque équipe a la possibilité de reconnaître librement l'implantation des zones de l'épreuve jusqu'à 15 minutes avant le passage du premier concurrent sur ladite zone..

Toute modification, si minime soit elle, par un équipage en reconnaissance sera sanctionnée par une mise hors course.

Les équipages peuvent prendre des notes pour mémoriser certains points particuliers du parcours.

Une reconnaissance générale des zones est autorisée avant le début de l'épreuve avec tous les équipages qui le désirent en présence de l'Organisateur et de la Direction de Course. Une reconnaissance de 2 minutes est autorisée pour le premier équipage juste avant le départ de la zone; pilote et copilote devront être casqués.

Chaque équipage emprunte la zone puis le pointage est effectué sur son carnet de bord par un commissaire.

Le déplacement dans l'interzone (chemin reliant deux zones) se fait obligatoirement en groupe.

En aucun cas, le pilote ne doit quitter son poste de pilotage pendant le déroulement d'une zone. Pour tous les groupes sauf le groupe Loisir, le copilote est autorisé à évoluer sur la voiture si celle-ci est à carrosserie ouverte et s'il possède en nombre suffisant des prises de maintien rigides. Pour le groupe Loisir, pilote et copilote devront obligatoirement être sanglés dans la voiture pendant tout le déroulement des zones, sous peine d'être compté échec.

Le Directeur de Course ou le commissaire de zone peut obliger le copilote à rester assis sur son siège lors du déroulement d'une ou plusieurs zones. Dans ce cas, celui-ci devra être impérativement attaché (sous peine d'échec) et l'ensemble des équipages sera soumis à la même obligation pour la ou les zones considérées.

Le copilote a le droit de descendre de la voiture pendant le déroulement d'une zone (voir tableau des pénalités) sauf pour le groupe Loisir ; toutefois, la voiture devra entrer et terminer la zone avec son équipage à bord.

Pendant son passage, la voiture ne doit pas être guidée ou aidée par le public ou un autre équipage sous peine d'être compté échec.

Ordre de passage : Les voitures doivent se présenter dans l'ordre de départ affiché. La première voiture ouvre la première zone, la deuxième voiture ouvre la deuxième zone et ainsi de suite. La première voiture ayant ouvert la première zone passera dernière dans la deuxième zone et ainsi de suite (l'ordre de départ des voitures sera tiré au sort et ce pour chaque jour de la compétition).

Comptage des pénalités :

ZERO 0 : Sans faute.

UN 1 : Arrêt de progression. La voiture est en arrêt de progression lorsqu'il n'y a aucune variation en marche avant ou arrière de plus de 3 secondes jusqu'à 3 minutes dans la même zone, même si celui-ci se déplace latéralement.

DEUX 2 : La marche arrière est effective :

- si la voiture recule de plus de 20 centimètres, vitesse enclenchée ou non.
- si la voiture recule de quelques centimètres vitesse enclenchée dans le but d'une manœuvre pour éviter un contact occasionnant des pénalités (ex : piquet).

La marche arrière annule l'arrêt de progression qui la précède immédiatement s'il n'y a pas de variation de position.

TROIS 3 : Moteur calé, incluant l'arrêt de progression éventuel dû au calage, le pilote dispose donc de 3 minutes pour redémarrer. Si le moteur cale à nouveau sans que la voiture n'ait bougé, on ne compte qu'un seul calage et ce pendant 3 minutes.

Tout contact avec le sol du pilote ou du copilote.

QUATRE 4 : Tout contact de la voiture, pilote ou copilote ou tout accessoire faisant partie du véhicule tels que sangles ou éléments de carrosserie ; avec un piquet une banderole ou un support naturel banderolé.

Dans le cas où la voiture touche un même piquet plusieurs fois, le piquet sera compté autant de fois qu'il sera touché.

Dans le cas de piquets côte à côte, il ne sera compté qu'une pénalité.

Dans le cas où c'est le piquet ou la banderole qui vient au contact de la voiture par le fait de leur flexibilité ou du vent, ce contact ne sera pas pénalisé.

Dans le cas de supports naturels, la pénalisation ne sera effective qu'en dessous du banderolage et dans son aplomb. Les branches d'arbres ainsi que les supports des numéros de porte fixés aux piquets ne seront pas pénalisés.

ONZE 11 : Piquet écrasé ou à cheval quand celui ci l'est par la roue du même côté (ex : piquet droit écrasé par roue droite). Dans le cas contraire (ex : piquet droit écrasé par roue gauche) : échec.

QUINZE 15 : non-franchissement de zone, refus de zone, passage dans une porte différente de celle de sa catégorie (il est possible toutefois de suivre un tracé de catégorie supérieure à condition d'en avertir les commissaires de zone), transformation volontaire de zone, treuillage : échec.

Si une partie de la voiture dépasse l'axe d'une porte autre que celle de sa catégorie ainsi que les portes d'entrée et de sortie sans avoir terminé la zone.

Si le coéquipier se trouve hors zone par exemple à cause d'une chute.

L'entrée dans la zone est considérée comme effective, lorsque l'aplomb avant de la voiture a franchi l'axe de la porte de départ. La sortie de la zone est considérée comme effective lorsque l'aplomb arrière du véhicule a franchi l'axe de la porte d'arrivée.

Il n'est pas autorisé de reculer dans la porte d'entrée (échec). Le recul dans les autres portes est autorisé tant que ces portes n'ont pas été franchies ; les portes sont considérées franchies dès que l'aplomb arrière est passé dans l'axe de la porte.

La voiture est considérée hors zone (échec 15 points) quand elle dépasse l'aplomb de la banderole de plus de 10 cm.

ATTENTION : Il y a cumul des points, le maximum étant 11. Quand le total des points dépasse 11, l'équipage est échec et marque 15 points.

Une pénalité de 2 points supplémentaires sera à ajouter aux 15 points d'échec pour chaque porte intermédiaire où la voiture ne sera pas entrée.

ARTICLE 18. PENALISATIONS

- Non-respect de l'ordre de passage dans les zones : 5 points sauf décision du Directeur de Course.
- Retard dans les zones au-delà de 5 minutes pour ennuis mécaniques : 5 points par groupe de zone.
- Retard dans les zones au-delà de 2 minutes dans tous les autres cas : 5 points par zone.
- Equipage présent dans une zone sans autorisation des Commissaires : 5 points par infraction.
- Plus de deux refus d'effectuer une zone : hors compétition.
- Carnet de bord illisible ou falsifié : hors compétition.
- Perte de tout ou partie de carnet de bord : hors compétition.
- Fraude caractérisée : hors compétition.
- Refus du port du casque homologué dans les zones : hors compétition.
- Incorrection vis à vis d'un officiel : hors compétition, plus demande de sanction à la FFSA.
- Changement de pilote ou de copilote au cours de l'épreuve : hors compétition.
- Changement de véhicule : hors compétition.

ARTICLE 19. MODIFICATION DU PARCOURS

Pour des raisons de force majeure ou de sécurité, les organisateurs ont le droit de supprimer ou de modifier les épreuves de Trial 4x4 sans qu'aucune réclamation puisse être produite par les équipages. Dans le cas de modification ou de suppression, les équipages en seront prévenus aussitôt que possible.

En fonction du terrain et de l'évolution de celui-ci, le Directeur de Course sur décision du Collège pourra modifier l'ordre de passage des groupes dans certaines zones.

Une check-list sera mise à la disposition des concurrents qui pourront y mentionner toutes les observations et suggestions faites à l'occasion de leur participation au Trial 4x4.

ARTICLE 20. CLASSEMENT

Il sera établi un classement dans chacun des groupes :

- Groupe Loisir : Parcours "Loisir" - Fléchage Vert
- Groupe Série : Parcours "Série" - Fléchage Bleu
- Groupes Série Améliorée et Prototype : Parcours "Série Améliorée" - Fléchage Rouge

Il sera établi un classement dans chacune des classes de chacun des groupes qui en comportent plusieurs (Groupe Loisir, Groupe Série et Groupe Série Améliorée).

L'addition des points de la classe et du classement général provisoire du groupe donnera le classement définitif du groupe qui se verra attribuer les points définis à chacun des groupes que constituent le Trial 4x4.

Il n'y aura pas de classement "scratch".

Les éventuels ex aequo seront départagés suivant le nombre de passages à zéro qu'ils auront obtenu.

ARTICLE 21. DISTRIBUTION DES PRIX

Des coupes et des prix en nature sont remis aux équipages.

ARTICLE 22. RECLAMATIONS

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 23. APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas prévus au présent règlement seront tranchés par le Collège des Commissaires Sportifs, conformément aux dispositions du Code Sportif International et aux règlements de la Fédération Française du Sport Automobile.

Par le seul fait de son inscription, tout équipage prend l'engagement de se conformer au présent règlement (général et particulier), reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Code Sportif International et les règlements de la FFSA, déclare en accepter toutes les dispositions sans aucune restriction, ainsi que les dispositions des organisateurs. En cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, conformément à l'article 60 du Code Sportif International, si l'épreuve ne pouvait avoir lieu, les organisateurs ne sauraient être rendus responsables vis-à-vis des concurrents et ne sauraient être tenus qu'au remboursement des frais engagés.

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve se réserve le droit d'apporter à l'itinéraire ou aux épreuves annexes toutes modifications dictées par des raisons de force majeure ou de sécurité. Les équipages en seront informés dans le plus bref délai possible ; ils ne pourront, de ce chef, émettre aucune réclamation.

ARTICLE 24. OFFICIELS

Sont obligatoires pour les épreuves inscrites à la Coupe de France :

- 1 Directeur de Course ;
- 1 Directeur de Course adjoint ;
- 3 Commissaires Sportifs, dont 1 sera Président du Collège ;
- 1 Commissaire Technique A ou B responsable ;
- 1 Commissaire chargé des relations concurrents ;
- 3 Commissaires de zone, et ce pour chaque zone en cours ;
- 1 Observateur de Comité régional obligatoire.

Tous les officiels devront être licenciés FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER TRIAL 4X4

ARTICLE 1P. ORGANISATION

L'Association Sportive Automobile
organise le Trial 4x4 régional de
qui se déroulera les
avec le concours (facultatif).....
et sous le patronage (facultatif).....
Cette épreuve est située (indiquer le lieu précis du déroulement du Trial)
Le présent règlement a été enregistré par la FFSA sous le permis d'organiseren date.....

ARTICLE 2P. PRESCRIPTIONS GENERALES

Voir réglementation générale.

ARTICLE 3P. ELIGIBILITE

Le Trial 4x4 decompte pour

ARTICLE 4P. VOITURES ADMISES

Voir réglementation générale.

Les équipages devront présenter lors des vérifications administratives et techniques :

• Pour le groupe *Loisir* :

- Carte grise
- Vignette de contrôle technique validé
- Certificat d'assurance

• Pour les groupes *Série, Série Améliorée* :

- Passeport technique FFSA
- Carte grise
- Feuille des Mines
- Catalogue commercial

• Pour le groupe *Prototype* :

- Passeport technique FFSA

ARTICLE 5P. MODIFICATIONS AUTORISEES

Voir réglementation générale.

ARTICLE 6P. SECURITE DES VOITURES

Voir réglementation générale.

ARTICLE 7P. SECURITE DES CONCURRENTS

Voir réglementation générale.

ARTICLE 8P. IDENTIFICATION

Voir réglementation générale.

Un numéro sera remis par l'organisateur.

ARTICLE 9P. PUBLICITE

Voir réglementation générale.

La publicité collective est

La publicité facultative est

ARTICLE 10P. ASSURANCES

Voir réglementation générale.

L'organisateur a souscrit une assurance couvrant les risques C, D et E.

ARTICLE 11P. DOPAGE

Voir réglementation générale.

ARTICLE 12P. ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :

A.S.A.
.....

accompagnées, pour être valables, du montant des droits fixés à euros avec publicité de l'organisateur, qui, en cas de rachat de cette publicité, sera porté à euros.

Les engagements et droits des équipages des groupes Série, Série Améliorée et Prototype seront reçus jusqu'à la date du minuit (lundi précédant l'épreuve).

Dans la limite des places disponibles, les engagements et droits des équipages du groupe Loisir seront reçus jusqu'à la date du (jour de l'épreuve).

Le nombre d'engagés maximum est de.....

ARTICLE 13P. LICENCES

Voir réglementation générale.

ARTICLE 14P. VERIFICATIONS

Voir réglementation générale.

a) Convocation :

Les équipages seront convoqués individuellement. Si pour le, les équipages n'ont pas reçu leur convocation, il leur appartient de téléphoner au pour connaître leur heure précise de convocation.

Les équipages se présentant en retard aux vérifications administratives seront pénalisés de la façon suivante :

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

à condition que le retard ne dépasse pas l'heure prévue pour la fin des vérifications administratives.

b) Vérifications administratives

Les vérifications administratives obligatoires se dérouleront le de h à h, à (lieu précis).

c) Vérifications techniques

Les vérifications techniques obligatoires se dérouleront le de h à h, à (lieu précis).

ARTICLE 15P. PARC FERME

Voir réglementation générale.

ARTICLE 16P. CARNET DE POINTAGE

Voir réglementation générale.

Un carnet de pointage sera remis à chaque équipage.

ARTICLE 17P. DEROULEMENT DU TRIAL 4X4

Voir réglementation générale.

Le Trial 4x4 deest composé de :
(décrire le nombre de zones Loisir, Série et Série Améliorée et informations nécessaires, horaires, dates etc...)

ARTICLE 18P. PENALISATIONS

Voir réglementation générale.

ARTICLE 19P. MODIFICATION DU PARCOURS

Voir réglementation générale.

ARTICLE 20P. CLASSEMENT

Il ne sera pas établi de classement scratch :

Les classements seront établis en :

- Groupe Loisir
- Groupe Série
- Groupe Série Améliorée
- Groupe Prototype

Le classement officiel sera affiché à h au tableau officiel d'affichage situé (lieu exact).

ARTICLE 21P. DISTRIBUTION DES PRIX

La remise des prix aura lieu le à heures, à (lieu)

Tout conducteur non présent à la remise des prix perdra le bénéfice de ceux-ci (DONNER LA LISTE DETAILLEE DES PRIX DANS CHAQUE GROUPE AINSI QUE LA REPARTITION DES COUPES ET RECOMPENSES COMMISSAIRES).

ARTICLE 22P. RECLAMATIONS

Voir prescriptions générales.

Les opérations de contrôle et de démontage auront lieu au garage.....
à(lieu).

Le taux horaire maximum de la main d'œuvre : voir prescriptions générales.

ARTICLE 23P. APPLICATION DU REGLEMENT

Voir réglementation générale.

ARTICLE 24P. OFFICIELS

Voir réglementation générale.

Directeur de Course :

MLicence n°

Directeur de Course adjoint :

MLicence n°

Commissaires Sportifs : 3 membres (dont 1 Président du Collège) :

MLicence n°

MLicence n°

MLicence n°

Commissaire technique responsable pour l'ensemble de la Coupe de France Trial 4x4 :

MLicence n°

Commissaire technique :

MLicence n°

3 commissaires de zones (et ce pour chaque zone en cours) :

MLicence n°

MLicence n°

MLicence n°

Commissaire sportif chargé des relations avec les concurrents :

MLicence n°

Observateur de Comité régional (obligatoire) :

MLicence n°

Tous les officiels devront être licenciés FFSA.

COUPE DE FRANCE DE TRIAL 4X4

ARTICLE 1. ORGANISATION

La Coupe de France de Trial 4x4 est organisée par la FFSA.

05/06 avril	Chateaufrenard	Asa Méditerranée
10/11 mai	Lunel Viel	Asa de l'Hérault
12/13 juillet	Gaujac	Asa Gard Cévennes
02/03 août	Orcières Merlette	Asa des Alpes
05/06 octobre	Provence	Asa Aix en Provence
15/16 novembre	Corbère	Asac du Roussillon

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ARTICLE 2. VOITURES ADMISES

Pour compter à la Coupe de France de Trial 4x4, le règlement des épreuves doit obligatoirement être ouvert aux voitures des groupes suivants :

- Groupe Série,
- Groupe Série Améliorée,
- Groupe Prototype.

ARTICLE 3. LICENCES

Voir conditions de délivrance des licences.

Les titulaires d'une licence Initiation ne pourront prétendre marquer de points dans le cadre de la Coupe de France. Toutefois, leur place dans le classement de l'épreuve interviendra dans l'attribution des points de leur classe respective.

ARTICLE 4. CLASSEMENT

Pour l'établissement des classements, l'attribution des points dans chacun des groupes Série, Série Améliorée et Prototype est faite selon le barème suivant :

GROUPE

1er	6 points
2ème	4 points
3ème	3 points

GROUPE

4ème	2 points
5ème	1 point

CLASSE

1er	10 points
2ème	6 points
3ème	4 points

CLASSE

4ème	3 points
5ème	2 points
6ème	1 point

Si le nombre de partants d'un groupe sera égal ou inférieur à 4, les concurrents ne marqueront que les points de leur classe.

Le classement final de la Coupe de France de Trial 4x4 sera établi en tenant compte de tous les résultats obtenus au cours de la saison qui devra comporter 4 épreuves au moins.

ARTICLE 6. ATTRIBUTION

Est déclaré vainqueur de la Coupe de France, l'équipage ayant obtenu le plus grand nombre de points (tous groupes confondus), ceci afin que le copilote soit également récompensé.

Cette Coupe ne sera attribuée que si 4 épreuves ont été organisées dans l'année.

Championnat du monde des rallyes

1985, 1986, 2000, 2001, 2002

Cinq fois ensemble,
cinq fois
champions du monde.
Un duo gagnant.



Nous remercions aussi
toutes les autres équipes qui ont choisi Sparco
et ont partagé notre passion.

sparco®

#1 in World Motorsport

ASCAR
ASSOCIATO
www.ascar.it

● www.ffsa.org
● 08 92 68 17 21
● 3615 FFSA

60 000 Licenciés

18 Comités Régionaux
de Sport Automobile

17 Commissions Régionales
de Karting

218 Associations Sportives
Automobiles

215 Associations Sportives
de Karting

FÉDÉRATION FRANÇAISE
FFSA
DU SPORT AUTOMOBILE

17/21, av. du Général Mangin
75781 Paris Cedex 16
Tél : 01 44 30 24 00
Fax : 01 44 24 16 80

AU
SERVICE
D'UNE
PASSION



CHAMPION DE FRANCE 2002 DE FORMULE 3

avec Tristan Gommendy
et le team  **ASM**

RALLYE West  International Rally

8 WRC au d part,
4 manufacturiers de pneus

vainqueur du Rallye : quipage Donnelly/Kiely avec



Avez-vous fait le bon choix de pneus ?

Techno 
A U T O M O B I L E



R800 - R700 - R700 M
Rallye Terre

V700 - C03
Rallye Asphalte

S700 - V700
Circuit

IMPORTATEUR

momo
I T A L Y



RECHERCHONS DISTRIBUTEURS

26, rue Montesquieu - 80080 AMIENS ☎ 03 22 43 40 40 - Fax : 03 22 43 79 83

www.technoplus-fr.com

LA PASSION AUTOMOBILE A SON ASSURANCE.



POUR CONNAÎTRE LES NOUVEAUX PRODUITS D'ASSURANCES
ADAPTÉS À VOTRE PASSION DU SPORT AUTOMOBILE,
CONSULTEZ GÉRALDINE CHEVALLIER AU 01 53 53 52 19

ACTÉON
a s s u r a n c e s

Société de courtage d'assurances - 30, avenue de Messine - 75008 PARIS
Tél : 01 53 53 52 00 - Fax : 01 53 53 52 01 - e-mail : acteon@acteon-sa.com