SOMMAIRE

REGLEMENT STANDARD COURSES DE COTE ET SLALOMS . . .Page 4

CAHIER DES CHARGES COURSES DE COTE ET SLALOMS . . .Page 23

MONTAGNE

REGLEMENT PARTICULIER . . . . . .Page 30

CHAMPIONNAT DE FRANCE . . . . . .Page 35

COUPE DE FRANCE . . . . . .Page 37

VHC

REGLEMENT STANDARD . . . . . .Page 40

REGLEMENT PARTICULIER . . . . . Page 43

COUPE DE FRANCE . . . . . .Page 46

REGULARITE

REGLEMENT STANDARD . . . . . .Page 48

REGLEMENT PARTICULIER . . . . . .Page 50

SLALOMS

REGLEMENT PARTICULIER . . . . . .Page 53

COUPE DE FRANCE . . . . . .Page 57

EPREUVES D'ACCELERATION

REGLEMENT STANDARD . . . . . .Page 59

REGLEMENT PARTICULIER . . . . . .Page 64

REGLEMENT PISTE REGIONALE . . . . . .Page 67

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

- soit dans le livret Technique 2007 ;
- soit sur le site www.ffsa.org ou, le cas échéant, sur simple demande à la FFSA.

Fédération Française du Sport Automobile FFSA

FRANCE AUTO la revue du licencié

FEDERATION FRANÇAISE DU SPORT AUTOMOBILE
32, avenue de New York - 75781 PARIS Cedex 16
Tél. 01 44 30 24 00 - Fax 01 42 24 16 80 - www.ffsa.org

RÉGLEMENTATION MONTAGNE : PARUTION JANVIER 2007

REGLEMENT STANDARD
COURSES DE COTE ET SLALOMS

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

PREAMBULE

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

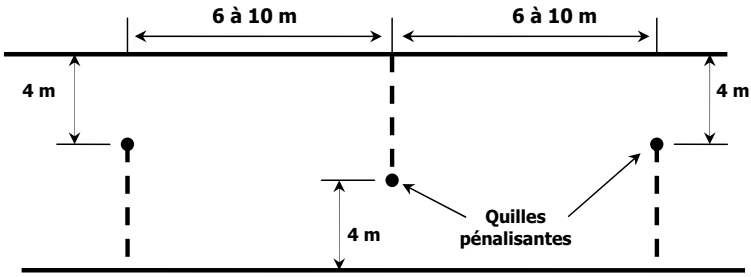
DEFINITIONS

COURSE DE COTE

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

SLALOM

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, de démarrage et freinage sur un parcours fermé d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane **(trois barres ou quilles)** matérialisée dont le non respect par les concurrents sera pénalisé (voir plan ci-dessous). **Les concurrents devront obligatoirement marquer un arrêt (stop) à l'arrivée sous peine d'exclusion de la manche.**



SLALOM PARALLELE

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

SLALOM POURSUITE

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

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1. OFFICIELS

***Toutes épreuves* :**

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

***Epreuves internationales et nationales* :**

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

Epreuves régionales (Course de côte et Slalom) :

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

Championnat de France de la Montagne et épreuves de la Coupe de France de la Montagne 1ère division

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

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

Il est bien évident que le Collège pourra être amené à se réunir autant de fois qu'il sera nécessaire pour juger tous les cas qui pourront être soulevés au cours de l'épreuve.
A l'issue de chaque réunion, il sera établi un procès-verbal numéroté et horodaté.

1.2. HORAIRES

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

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

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

1.2.2. Si sont organisés des essais non chronométrés ou une reconnaissance sur route gardée, ils devront porter le titre "d'essais non chronométrés" et se dérouler dans les mêmes conditions de sécurité que les essais chronométrés ou la course. L'organisateur devra prévoir un horaire permettant à chaque concurrent d'y participer.
Le conducteur doit être dans la voiture avec laquelle il participera à la course et qui aura été acceptée aux vérifications administratives et techniques.
Ces essais devront se dérouler dans le même ordre que les essais chronométrés.

1.2.3. Essais préliminaires

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

Essais chronométrés :
Aucun essai ne doit être toléré en dehors des jours et heures fixées au règlement particulier. Tous les conducteurs sont obligatoirement tenus de prendre part au moins à une séance d'essais et d'avoir effectué un parcours, chronométré ou non, au cours des essais prévus par le règlement particulier de l'épreuve et ce de "bout en bout".
Si pour des raisons exceptionnelles, un conducteur ne peut pas finir au moins une montée d'essais, le Directeur de Course, après accord des Commissaires Sportifs, pourra l'autoriser à participer à la course si le conducteur y a pris part au moins une fois au cours des trois dernières années et uniquement si le parcours n'a pas été modifié.
Les organisateurs doivent aménager l'horaire des vérifications techniques et administratives de façon à ce que tous les concurrents puissent y satisfaire à temps pour participer au moins à deux séances d'essais.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

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

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

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

Les organisateurs préciseront dans le règlement particulier le lieu et l'heure des vérifications et devront prévoir des tranches horaires pour chaque groupe.
Les concurrents devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course et publicités prévues au règlement particulier de l'épreuve.
Aucun changement de groupe ou de classe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision du Collège des Commissaires Sportifs.

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

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

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

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

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

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

1.3.2. Pénalités pour retard

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

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

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

1.3.3. Refus de départ

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

1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

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

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

1.3.5. Pesées

Conformes à la réglementation générale.
Le contrôle du poids pourra être effectué à tout moment d'une épreuve. En cas d'utilisation d'un lest, celui-ci devra obligatoirement être déclaré aux vérifications techniques.
Pesées des voitures des groupes C3/CN et D/E : les voitures ouvertes devront être pesées pilote à bord avec son équipement de course au complet. Le poids minimum de référence est celui de la réglementation en vigueur sans pilote pour chacun des groupes concernés, augmenté de 75 kg.
Toutes épreuves : prévoir si possible une séance de pesée libre.

1.3.6. Vérifications après l'arrivée

Championnat de France ***et Coupe de France 1ère division***

En plus d'éventuelles vérifications après l'arrivée, des voitures pourront être pesées. Dans ce cas, **les deux premières voitures de chaque groupe seront pesées à l'issue de chaque montée de course.** Ces vérifications et pesées seront demandées par le Collège des Commissaires Sportifs après avis du Directeur de Course.

1.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

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

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

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

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

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

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

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

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

Forfait

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

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

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

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

3.2. LICENCES

Voir réglementation des licences 2007.

3.3. LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer distribués par la FFSA ou les organisateurs devront être portés conformément aux dispositifs prévus. Tout manquement à cette règle entraînera la confiscation du badge incriminé, sans possibilité de restitution.
Le nombre de laissez-passer distribués par les organisateurs aux concurrents régulièrement engagés sera le suivant :

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

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

3.4. EQUIPAGES

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

3.5. CIRCULATION

Les organisateurs doivent permettre aux pilotes inscrits dans une épreuve de circuler sur l'ensemble du site, excepté en pré-grille, dans la zone de départ, dans les zones de stationnement des services de surveillance, chronométrage, secours, d'intervention, et sur le circuit proprement dit.
Les mécaniciens dûment identifiés seront autorisés à accompagner leur pilote en pré-grille, mais pas dans la zone des départs et ce uniquement pendant la phase précédant le départ de leur pilote. Ils devront ensuite rejoindre les enceintes réservées aux spectateurs.
L'utilisation d'une voiture quelconque devra se faire dans le respect de la réglementation notamment au niveau de la sécurité (casque, ceinture, permis etc.).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Le nombre de voitures admises à l'épreuve est précisé au règlement particulier.
Dans les épreuves de Championnat de France de la Montagne et Coupe de France 1ère Division, le nombre **maximum** de voitures admises est fixé à 150 plus **40** VHC.
Le nombre de voitures admises dans les Courses de Côte VHC doublées d'une régularité ne pourra excéder 150 pour les deux plateaux confondus.

La répartition suivante est applicable à toutes les épreuves de courses de côte et slaloms, y compris les épreuves du Championnat de France de la Montagne :

	Groupe	Classe	Cylindrées	Championnat et Coupe de France 1ère division	NPEA & Nat	Régionales	Slaloms
			Autres Groupes (H, S …)	OUI	OUI	**NON**	**NON**
	Loisir	L 1	de 0 à 1400	**NON**	**NON**	**NON**	OUI
Groupes confondus Classes séparées	**F2000**	F2000 1	de 0 à 1400	OUI	OUI	OUI	OUI
		F2000 2	+ 1400 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		F2000 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
	FC	FC 1	de 0 à 1300	OUI	OUI	OUI	OUI
		FC 2	+ 1300 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		FC 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		FC 4	+ 2000	OUI	OUI	OUI	**NON**
	FS	FS 1	de 0 à 1300	**NON**	**NON**	**NON**	OUI
		FS 2	+ 1300 à 1600	**NON**	**NON**	**NON**	OUI
		FS 3	+ 1600 à 2000	**NON**	**NON**	**NON**	OUI
	N/FN	N/FN 1	de 0 à 1400	OUI	OUI	OUI	OUI
		N/FN 2	+ 1400 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		N/FN 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		N/FN 4	+ 2000	OUI **+ SP**	OUI	OUI	OUI
	A/FA	A/FA 1	de 0 à 1400	OUI	OUI	OUI	OUI
		A/FA 2	+ 1400 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		A/FA 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		A/FA 4	+ 2000	OUI **+ ST + Silhouettes + WRC**	OUI	OUI	OUI
	GT de Série	GT 1	de 0 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		GT 2	+ 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
Groupes confondus	**CM**	CM	de 0 à 1003	OUI	OUI	OUI	OUI
	C3	C3 1	de 0 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		C3 2	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		C3 3	+ 2000 à 3000	OUI	OUI	**NON**	**NON**
	CN	CN 1	de 0 à 1600	OUI	OUI	OUI	OUI
		CN 2	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	OUI	OUI
		CN 3	+ 2000 à 3000	OUI	OUI	**NON**	**NON**
	D/E	D/E 1	de 0 à 1300 + Campus	OUI	OUI	OUI	OUI
		D/E 2	+ 1300 à 1600	OUI	OUI	OUI - 1605	OUI - 1605
		D/E 3	FF - FR - F3B	OUI	OUI	OUI	OUI
		D/E 4	+ 1600 à 2000	OUI	OUI	**NON**	**NON**
		D/E 5	F3A	OUI	OUI	**NON**	**NON**
		D/E 6	F3000	OUI	OUI	**NON**	**NON**

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

- **Note France Groupe CN**
  Pour l'ensemble des épreuves nationales et régionales, le règlement appliqué au Groupe CN en ce qui concerne les moteurs et les carrosseries sera celui de l'année 2003.
  Les restrictions apportées dans le Règlement 2004 par la FIA concernant notamment la définition aérodynamique (fond plat), la méthode de mesure des arbres à cames, et les restrictions d'admission, ne seront pas appliquées.
  Dans le cas des épreuves internationales, les voitures répondant à cette réglementation seront dites "CNF" et ne participeront pas au classement de l'épreuve internationale.

- **Groupes CN & C3**
  Direction
  La colonne de direction doit comporter une partie rétractable par coulissement d'un arbre dans un manchon. La course possible de ce dispositif doit être d'au moins 100 mm, et il doit de préférence être situé le plus près possible du volant.
  Les Peugeot 905 Spider, Renault-Sport Spider et Alfa Roméo barquettes (conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques) sont acceptées dans la classe CN2 du Groupe CN.

- **Groupe Loisir**
  Véhicules de série normalement commercialisés, immatriculés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validée pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance) répondant aux obligations techniques suivantes :
  - Motorisation essence atmosphérique ou motorisation diesel atmosphérique ou turbo,
  - Cylindrée inférieure à **1400** cm3 (sans coefficient pour les turbos),
  - Poids à vide inférieur à 1200 kg (cf carte grise),
  - Sécurité groupe N (ceintures de sécurité 3 points minimum, pare-brise en verre feuilleté, double circuit de freinage, deux rétroviseurs extérieurs casque homologué),
  - Accessoires de confort ou d'esthétique de grande diffusion autorisés, à l'exclusion de ceux pouvant apporter une amélioration notable des performances, de la tenue de route et du freinage de la voiture.

  Véhicules décapotables interdits.

L1 :	Essence et Turbo Diesel :	jusqu'à 1400 cm^3
	ou Diesel sans turbo :	jusqu'à 2000 cm^3

  Aucun coefficient ne sera appliqué aux motorisations diesel turbo.

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

- **Les voitures du groupe E devront respecter la réglementation technique suivante :**
  - **Voitures jusqu'à 1300 cm3**
    Application de la réglementation des Formule Libre (Art. 277 du CSI 1988) plus les prescriptions suivantes :
    - Poids minimum : 420 kg
    - Lest maximum autorisé : 10 kg
    - Carrosserie et dimensions : application de l'Art. 275-3 du règlement de F2 1988.
    - Interdiction des jupes
    - **Fond plat conforme à la définition ci-dessous.**

  - **Voitures de plus de 1300 cm3**
    Application de la réglementation F2 1988 (Art. 275 du CSI) à l'exception des éléments suivants :
    - Poids minimum : de 1 301 à 1 600 cm3 : 460 kg (Art. 275.4.2 du CSI)
    - Poids minimum : de 1 601 à 2 000 cm3 : 585 kg (c'est le poids réel de la voiture avec le pilote et son équipement de course au complet à tout moment de l'épreuve).
    - Lest maximum autorisé : 10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).
    - Le système de survie est facultatif.
    - La cellule de survie et les structures latérales sont recommandées.
    - Interdiction des jupes.
    - **Fond plat conforme à la définition ci-dessous.**
    - Structures latérales de protection : recommandées (Article 275-5 B Annexe " J " 1988).

  - **Définition du fond plat pour les Formule Libre**
    Sur toute la surface de la voiture, les prescriptions suivantes sont obligatoires :
    - Il est interdit de combler l'espace existant entre le dessous de la voiture et le sol.
    - Le dessous de la voiture doit être plat.

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

- La périphérie de la surface engendrée par ce plan pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.

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

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

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

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

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

  - **Lest maximum autorisé**
    10 kg (hors handicap-poids article 4.2.5).

- **Formule 3**
  - *Epreuves Internationales et Nationales*
    Sont admises toutes les monoplaces de Formule 3 conformes à la Réglementation Internationale en vigueur depuis au moins 3 ans et entièrement conformes au règlement technique (article 275) de la FIA en vigueur l'année de fabrication de la voiture.
    NOTA : les voitures de type "1994" avec fond plat ont en outre la possibilité d'utiliser une bride de 26 mm dans le cadre du règlement dit "1994 restrictif".

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

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

- **Formule Renault Turbo**
  Règlement 1988.

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

- **Formule Campus**
  Dans le cadre de l'opération "Lycées dans la Course", les monoplaces Formule Renault Campus de construction "Fior" sont admises en classe D/E1 sous réserve de la complète conformité de la voiture avec sa définition technique originale.
  Une fiche de définition est disponible auprès du Service Technique de la FFSA.
  Le rapport du couple conique de la boîte de vitesses est libre.

- **Groupe CM**
  Rappel : la cylindrée des Groupes CM est limitée à 1000 cm3.
  Le règlement technique de la catégorie CM est disponible auprès de la FFSA.

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

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

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

Silhouettes (admises seulement en Championnat et Coupe de France 1ère division) conformément au Règlement Technique Silhouette en vigueur et à ce qui suit :
- Pneumatiques : la dimension et la marque des pneumatiques sont libres dans le respect de l'article 2.13 et des croquis 7a, 7b, 11 et 12c.
- Couple conique : libre en dérogation à l'article 3.1 alinéa 2.
- Rapports de boîte : libres en dérogation à l'article 3.1.1.
- Poids minimum (sans le pilote) : 975 kg.
- Poids minimum (pilote à bord) : 1 050 kg.

⊙ **Groupes FC**
Les Super VW Cup 2 litres, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC 3.
Les Renault Clio Trophy, conformes à leurs réglementations spécifiques d'origine, à l'exception de la marque et du type des pneumatiques, sont acceptées dans la classe FC 4.

I.2. *CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS*

I.2.1. Carburant
Le carburant utilisé devra être conforme aux normes de l'annexe J durant toute la durée de l'épreuve (essais et course). Aucun additif ou mélange de carburant ne sera admis.

I.2.2. Pneumatiques
- **Formule 3000** : les pneumatiques sont libres.

- **Formule 3 :** pneus libres dans le respect de l'article 275 – 12.3 de l'Annexe J, à savoir :
  - la largeur des roues complètes est limitée à 11,5 pouces,
  - le diamètre imposé pour les roues arrière est de 13 pouces.

- **Formule Renault Turbo :** règlement 1988 (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13", largeurs AV 7" AR 9").

- **Formule Renault Atmo :** règlement 1994 à ***2004*** (pneus libres sur jantes réglementaires, diamètre 13"- largeurs AV : 8", AR : 10").

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

I.2.3. Transpondeurs
En cas de chronométrage automatisé, chaque voiture devra être équipée d'un transpondeur d'un type agréé par la FFSA.

4.2.4. Lest

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

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

- **Application**

  Toutes les voitures des Groupes :
  - **D/E (sauf D/E 1 et D/E 2)**
  - **A/FA**
  - **N/FN**
  - **GT DE Série**
  - **FC/F2000**
  - **CM/CN/C3**

  Les définitions de ces groupes sont celles de l'Article 4.1.

- **Lest handicap poids**

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

- **Attribution**

  Le pilote classé à la 1ère place de chacun de ces groupes (Championnat de France de la Montagne) dans deux épreuves consécutives auxquelles il a participé, verra dès l'épreuve suivante du Championnat de France de la Montagne à laquelle il participe, le poids minimum réglementaire de sa voiture augmenté du poids de référence ci-dessous mentionné..

- **Echelle de poids**

Poids de référence	Lest Handicap
0 à 700 kg	**30 kg**
701 à 900 kg	**40 kg**
901 à 1100 kg	**50 kg**
Plus de 1100 kg	**60 kg**

- **Réduction**

  La majoration de poids décrite ci-dessus sera annulée pour revenir au minimum réglementaire dès que le pilote ne figurera pas à la 1ère place du classement **par groupe** définitif d'une épreuve du Championnat de France de la Montagne à laquelle il aura participé.

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

4.2.6. Caméra et appareils de prises de vue

Par mesure de sécurité, le montage de caméra et/ou d'appareil de prise de vue est interdit pour toutes les voitures ouvertes et à l'extérieur des voitures fermées (berline et GT).
Par dérogation, pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne, un tel montage pourra être exceptionnellement autorisé après approbation du Commissaire Technique Délégué.

4.3. NUMEROS DE COURSE

Voir prescriptions générales.

Pour les courses de côte

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

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

- 1 à 10 les 10 premiers pilotes classés au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente..
- 11 La première femme classée au Championnat de France de la Montagne de l'année précédente.
- 12 Le vainqueur scratch Coupe de France de la Montagne.

Ces numéros seront attribués pour toute la saison, quel que soit le groupe dans lequel le pilote sera engagé.
Un numéro restant "vacant" ne pourra pas être réaffecté.

4.4. *DISPOSITIFS DE SECURITE*

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

4.5. *EQUIPEMENT DU PILOTE*

Se reporter aux tableaux des équipements de sécurité dans chaque discipline.
Lorsque les vêtements ininflammables ne sont que recommandés**, des vêtements recouvrant les bras et les jambes sont obligatoires. Les vêtements et chaussettes en matière synthétique ou acrylique son interdits.**

ARTICLE 5. PUBLICITES

Voir prescriptions générales.

Publicités OBLIGATOIRES

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

Publicités OPTIONNELLES

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. *PARCOURS*

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

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

- *Slaloms :*
  - Se reporter aux caractéristiques du slalom.

6.2. *ROUTE DE COURSE*

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

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

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

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

6.3. PRE-GRILLE

Présentation au départ

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

File de départ

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

6.4. SIGNALISATION

Voir prescriptions générales.

6.5. PARC CONCURRENTS

Toutes épreuves :

Seul le parc concurrents, après l'arrivée, est obligatoirement un parc fermé. Les autres parcs avant et pendant la course seront ou non sous le régime du parc fermé, au gré de l'organisateur qui aura également la possibilité de prévoir un parc pré-départ.
L'organisateur donnera toutes précisions dans le règlement particulier.
Lorsque l'organisateur aura prévu un ou plusieurs parcs "concurrents", ces derniers devront respecter ces parcs sous peine de sanction**.**
Lorsque l'organisateur aura prévu un parc ou un emplacement spécifique pour les remorques, celui-ci est obligatoire pour tous les concurrents sous peine de sanction**.**

6.6. PARC FERME FINAL

A l'arrivée :

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

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

6.7. TABLEAUX D'AFFICHAGE

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

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

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

6.8. PERMANENCE

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Avant le départ

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

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

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

7.1. ESSAIS

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

7.2. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)

Briefing des pilotes obligatoire pour les épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne et la Coupe de France de la Montagne 1ère division. Il est conseillé pour toutes les autres épreuves y compris les slaloms. L'heure et le lieu devront figurer dans le règlement particulier de chaque épreuve et dans l'horaire récapitulatif.
Tous les pilotes admis à participer aux essais et/ou à la course sont tenus d'assister à la conférence aux pilotes. Toute absence sera sanctionnée.
Le briefing des pilotes devra avoir lieu dans un endroit adapté, à l'abri des éventuelles intempéries.

7.3. COURSE

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

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

Procédures de départ
Soit la procédure classique, soit la procédure aux feux tricolores indiquée ci-dessous :
Les départs sont toujours donnés par le chronométreur, mais en ce qui concerne le pilote, au lieu d'avoir devant lui directement le chronométreur et les cinq doigts de la main de celui-ci, il a des feux tricolores, comme à un carrefour, surmontés cependant d'un gyrophare.

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

La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons :
Le Directeur de Course a un commutateur à bascule et il peut :
- Soit actionner le gyrophare et le feu rouge, sans que, à ce moment là, le chronométreur au départ puisse intervenir puisqu'il s'agit d'un arrêt de course,
- Soit donner le courant au chronométreur de départ.

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

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

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

7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

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

7.5 ESSENCE

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

ARTICLE 8. PENALITES

Pénalités appliquées par la Direction de Course :

Conférence aux pilotes :
Absence au briefing : ..... 110 euros.
En cas de récidive : ..... 220 euros.

En cas de chicane en Courses de Côte :
Non respect :..... 10 secondes.
Récidive dans la même manche/montée : ..... Exclusion de la manche/montée.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

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

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

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

Pour les slaloms
Le mode de classement sera précisé dans le règlement particulier.

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

Records
On entendra par record le meilleur temps établi par une voiture sur un parcours déterminé par :
- Une ligne de départ,
- Une ligne d'arrivée,
- Un tracé précis.

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

Ex æquo
Les organisateurs devront appliquer les règles suivantes :

A – S'il s'agit d'une course ne comportant qu'une montée ou manche, le classement sera effectué au meilleur temps des essais.

B – S'il s'agit d'une course comportant deux montées ou manches sans addition de temps, le classement sera effectué en tenant compte du temps réalisé par chacun des concurrents ex æquo sur sa plus mauvaise montée/manche.

C – S'il s'agit d'une course comportant deux ou trois montées/manches sans addition de temps, le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé dans l'une des autres montées/manches.

D – S'il s'agit d'une course comportant deux montées/manches avec addition des deux meilleurs temps, en cas d'ex æquo, le concurrent ayant réalisé le meilleur temps sur une montée/manche sera classé premier.

E – S'il s'agit d'une course comportant trois montées/manches avec addition des deux meilleurs temps, le classement sera effectué en tenant compte du temps réalisé par chacun des concurrents ex æquo lors de sa plus mauvaise montée/manche.

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

ARTICLE 10. PRIX

10.1. TROPHEES
Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.2. PRIX
Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.3. COUPES
Voir règlement particulier de l'épreuve.

10.4. DISTRIBUTION DES PRIX
Les organisateurs pourront prévoir une cérémonie Podium à l'issue de la dernière montée de course, en remplacement ou en complément de la remise des prix traditionnelle.
Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu le jour même de l'arrivée de l'épreuve et à l'heure prévue au règlement de l'épreuve, les pilotes classés qui ne se présenteront pas, perdront le bénéfice de leurs prix. Cependant, si la remise des prix est programmée après 20 heures (lecture du palmarès) ou plus de deux heures après l'affichage des résultats, les pilotes ne seront pas obligés de rester pour attendre leurs prix, qui, dans ce cas, devront leur être adressés par les organisateurs dans les meilleurs délais.
En cas de réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement, la suspension de la publication du classement définitif (article 177) ne diffère pas la cérémonie de remise des récompenses.

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

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE NATIONALES ET INTERNATIONALES

	CHAMPIONNAT DE FRANCE	COUPE DE FRANCE 1ère DIVISION	NATIONALES OU NPEA	INTERNATIONALES
Longueur	Minimum 2 km	Minimum 2 km	Pas de limitation	Pas de limitation
Pente	2% minimum	2% minimum	2% minimum	2% minimum
Droits d'engagement maximum	**220** €	**175** €	**165** €	Libre (Championnat d'Europe : **270 €)**
Prix minimum	18 000 €	Libre	Libre	Libre

CARACTERISTIQUES DES COURSES DE COTE REGIONALES

Longueur	1,5 km maximum (avec tolérance de 10%)
Pente	2% minimum
Droits d'engagement maximum	**135** € (avec publicité)
Prix	Libre

CARACTERISTIQUES DES SLALOMS

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

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ SLALOM

Nota : Les équipements de sécurité des Courses de Côte Régionales sont RECOMMANDES pour 2007.
Ils seront OBLIGATOIRES en 2008 pour tous les SLALOMS REGIONAUX.

	LOISIR	REGIONAL							
GROUPES		N	FN	A	FA	E	C3 CN	CM	FS, FC F2000
Ceinture 3 points minimum	X	ANNEXE J						RP	
Armature de Sécurité									
Harnais 4 points minimum homologués FIA Norme 8854/98		X							X
Harnais 6 points minimum homologués FIA Norme 8853/98						X			
Sièges homologués FIA									REC
Pare brise en verre feuilleté	X	X					RP		X
Film Anti-déflagrant									REC en FC & FS
Extincteur 2Kg (poudre ou liste N°6)									X
Extincteur 1 Kg									
Extincteur voiture fermée. AFFF/habitacle/moteur(simultané)liset N°6* ou liste N°16									REC
Extincteur voiture ouverte. AFFF/habitacle/moteur(simultané)liset N°6* ou liste N°16									
Coupe circuit									REC
Vêtements et gants ininflamables. (Normes FIA broderie uniquement. Voir identification des combinaisons).		REC				X			X
Cagoule+Sous vêtements									
Fixations suplémentaires: 2 par capot.		REC				RP			
Casques homologués (voir identification des casques)	X	X							X
Anneau de remorquage AV-AR									
Double circuit de freinage	X	X							
2rétroviseurs extérieurs		X							
Triangle de sécurité									
Mousse d'arceau		ANNEXE J				RP			
Filet type NASCAR									
Type de réservoir carburant									
Canalisation de carburant									

Légende : X ou Obl= obligatoire ; REC =recommandé ; RP = se reporter à la réglementation particulière à ce groupe. Pour d'autres produits, voir RP et Annexe J (liste N°6). Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci-contre, Il convient de se repporter au texte du règlement qui fait foi.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ COURSES DE CÔTE

	INTERNATIONAL				NATIONAL			NATIONAL - REGIONAL						
GROUPES	N	A	D-E	C3 CN	ST	SP	D	N	FN	A	FA	E	C3, CN, CM	FC, F2000, GT de Série
Armature de Sécurité	ANNEXE J				ANNEXJ			ANNEXE J & RP pour FN		ANNEX E J & RP pour FA			ANNEXE J & RP pour CM	RP
Harnais 4 points minimum homologués FIA Norme 8854/98	X				X			X						X
Harnais 6 points minimum homologués FIA Norme 8853/98			X		REC	X							X	
Sièges homologués FIA	X				RP									
Pare brise en verre feuilleté				RP				X					RP	X
Film Anti-déflagrant								X						
Extincteur 2Kg (poudre ou liste N°6)	X							Obli Nat						X
Extincteur 1 Kg								REC Rég					Obl Rég	
Extincteur voiture fermée. AFFF/habitacle/moteur(simultané)liset N°6* ou liste N°16	Obligatoire liste N°16													
Extincteur voiture ouverte. AFFF/habitacle/moteur(simultané)liset N°6* ou liste N°16			X				X						Obl Nat	
Coupe circuit	X							Obli Nati - REC Rég					X	
Vêtements et gants ininflamables. (Normes FIA broderie uniquement. Voir identification des combinaisons).								X						
Cagoule+Sous vêtements								REC					X	REC
Fixations suplémentaires: 2 par capot.	REC	X	RP				RP	REC		X			RP	RP
Casques homologués (voir identification des casques)	X						X	X						
Anneau de remorquage AV-AR														
Double circuit de freinage														
2rétroviseurs extérieurs	X		RP		RP			X					RP	Obl Nat - REC Rég
Mousse d'arceau	ANNEXE J		RP		RP			ANNEXE J					RP	
Type de réservoir carburant														
Canalisation de carburant														

Légende : X ou Obl= obligatoire ; REC =recommandé ; RP = se reporter à la réglementation particulière à ce groupe. Pour d'autres produits, voir RP et Annexe J (liste N°6). Il est rappelé qu'en cas de doute sur un point de sécurité mentionné dans le tableau ci-contre, Il convient de se repporter au texte du règlement qui fait foi.

CAHIER DES CHARGES
COURSES DE COTE ET SLALOMS

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

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

I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

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

II. CHAMPIONNAT ET COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

I. CAHIER DES CHARGES ET MEMENTO DES ORGANISATIONS

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

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

Championnat de France de la Montagne
Les organisateurs devront obligatoirement établir un horaire sur deux journées :
- Une journée d'essais,
- Une journée de course :
  - Série A (pilotes qualifiés) : minimum deux montées entre 14h30 et 17h00.
  - Toutes les montées de la Série A doivent être terminées à 17h30.
  - Podium Championnat à 17h30.

Coupe de France de la Montagne
Les organisateurs pourront établir l'horaire sur 1 ou 2 journées pour les épreuves nationales et régionales.

Epreuves hors Championnat et hors Coupe
Horaires et programme libres.

Briefing des pilotes
Ce briefing est obligatoire pour les épreuves internationales et nationales, conseillé en régional. L'heure et le lieu devront également figurer dans l'horaire récapitulatif.
Le briefing des pilotes devra avoir lieu dans un endroit adapté, à l'abri des éventuelles intempéries.

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

1.3. VERIFICATIONS

Si des vérifications sont organisées le vendredi ou la veille du début d'une épreuve, elles doivent être facultatives (sauf épreuves du Championnat d'Europe de la Montagne et celles ne se déroulant pas un dimanche).
Si des convocations individuelles doivent être adressées aux concurrents, les organisateurs le préciseront également dans le règlement particulier. Les convocations sont obligatoires pour les épreuves du Championnat et de la Coupe de France de la Montagne 1ère division.

1.4. MESURES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

Liste des engagés
Elle devra être adressée à la FFSA :

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

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

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

Toutes épreuves
L'organisateur devra fournir un exemplaire des prescriptions générales ainsi qu'un exemplaire du règlement standard :
- à tous les concurrents étrangers, au moment de leur engagement ou avant celui-ci en diffusant le règlement particulier de l'épreuve, ou sur la demande qui leur en sera faite ;
- aux concurrents français, déjà engagés ou non, lorsqu'ils en font la demande.

Badges
Les organisateurs doivent fournir les badges comportant le nom et la fonction à tous les officiels. Cette règle s'applique également aux médecins de l'épreuve.
Si des épreuves d'autres sports sont organisées conjointement à des courses automobiles, ce sera la réglementation de l'épreuve automobile qui sera appliquée. Pendant toute la durée de la manifestation, les organisateurs de Courses de Côte ou de Slaloms, ne sont autorisés à faire participer en course ou en démonstration, que des véhicules terrestres qui sont autorisés par les règlements de la FFSA (y compris le karting) dans l'épreuve concernée (internationale – nationale – régionale).

1.5. RECLAMATIONS
Lorsque des concurrents ont engagé une voiture du groupe GT de série dans une épreuve nationale de doublure d'une épreuve internationale du Championnat, ils pourront éventuellement porter réclamation contre un concurrent de l'épreuve internationale et réciproquement.
La réclamation sera tranchée par le Collège de l'épreuve à laquelle participe le concurrent contre lequel elle a été portée.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS
L'organisateur peut indiquer dans l'article "Engagements" du règlement de l'épreuve que les engagements sont reçus uniquement sur invitations, sauf application de l'article Refus d'engagement des Prescriptions Générales.
Le règlement doit prévoir une date impérative de clôture des engagements, le cachet de la poste en fera foi. Cette date limite d'envoi des engagements est fixée comme suit :
- épreuves du Championnat de France : au plus tard le lundi de la semaine précédant la semaine de la course de côte ;
- épreuves internationales ou nationales : au plus tard le lundi soir précédant ou 5 jours avant la course de côte ;
- épreuves régionales : au plus tard le mardi soir précédant ou 4 jours avant la course de côte.

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

- ***Championnat d'Europe de la Montagne***
  Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **540** € et réduits à **270** € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **270** €.

- ***Championnat de France de la Montagne***
  Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **440** € et réduits à **220** € **(dont 5 € pour les vérifications techniques FFSA)** pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **220** €.

- ***Coupe de France de la Montagne 1ère division***
  Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **350** € pour toutes les épreuves et réduits à **175** € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **175** €.

- ***Epreuves nationales ou internationales hors CFM***
  Les droits d'engagement sont fixés uniformément à **330** € pour toutes les épreuves et réduits à **165** € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **165** €.

- ***Courses de Côte régionales***
  Les droits d'engagement maximum sont fixés à **270** € et réduits à **135** € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **135** €.

- ***Courses de côte VHC***
  Les droits d'engagement maximum sont fixés à **350** euros maximum et réduits à **175** € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à **175** € maximum.

- ***Slaloms***
  Les droits d'engagement sont fixés uniformément à 180 € maximum et réduits à 90 € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
  Au cas où l'organisateur n'en proposerait pas, les droits seraient fixés à 90 € maximum.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

Toutes épreuves
L'organisateur précisera dans le règlement particulier de l'épreuve le nombre maximum de voitures admises au départ. Ce nombre maximum d'engagés devra avoir reçu l'accord de la FFSA.
Il doit également préciser très exactement les groupes et classes de cylindrée des voitures admises au départ.

4.4. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

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

Réglementation médicale : voir prescriptions générales.

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

ARTICLE 5. PUBLICITE

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

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

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

6.3. *PESEES DES VOITURES*

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.3. *COURSE*

Procédure de départ

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

- *Pour les épreuves du Championnat*
  L'ordre des départs sera le suivant :
  - en premier les voitures "fermées" (série B composée des groupes FC/F2000 - N/FN/SP - A/FA/ST - GT de Série)
  - ensuite les voitures "ouvertes" (série A composée des groupes C3/CN/CM – D/E). Cet ordre restera inchangé pour toute la course.

  Dans chacune des séries A et B, au sein de chacun des groupes, les concurrents partiront dans l'ordre décroissant des temps réalisés aux essais.

- *Pour les épreuves internationales*, ayant une épreuve nationale et/ou VH de doublure :
  - les organisateurs devront faire partir celle-ci avant l'épreuve Internationale.

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

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

Nombre de montées/manches

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

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

7.4. *ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES*

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

Courses de côtes internationales et nationales

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

7.5. *CHRONOMETRAGE*

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

Epreuves comptant pour le Championnat

Chronométrage électronique obligatoire. Le chronométrage électronique doit être assuré pour la course comme pour les essais. En cas de défection accidentelle, les concurrents en seront avisés par un panneau "chronométrage manuel", situé à proximité de la ligne de départ.
Au cas où il serait décidé d'un chronométrage automatique (type circuit) avec transpondeurs, l'installation de cet équipement sur les voitures des concurrents sera obligatoire. Cette installation se fera sous la responsabilité du service de chronométrage et des Commissaires

Techniques. Les concurrents pourront acheter ce matériel auprès de la FFSA et l'installer à demeure sur leur voiture, ou le louer pour une épreuve auprès de l'organisateur.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

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

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

Epreuves du Championnat de France de la Montagne
a) A l'issue des essais
Les organisateurs des épreuves du Championnat de France de la Montagne établiront à l'issue des essais chronométrés, en vue des ordres de départ des séries A et B telles que définies à l'artilce 4.1 du règlement standard :

- un classement général pour les voitures ouvertes de série A ,
- un classement général pour les voitures fermées de série B ,
- un classement pour chacun des groupes, au sein des séries A ou B, tels que définis à l'article 4.1. du règlement standard,
- un classement général pour les éventuels autres groupes.

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

ARTICLE 10. PRIX

10.2. PRIX

Toutes épreuves
Libre.

Championnat de France de la Montagne
Le montant total des prix distribuables ne pourra être inférieur à 18 000 euros pour les épreuves du Championnat de France de la Montagne.
Il est recommandé aux organisateurs d'épreuves comptant pour le Championnat de France d'organiser la remise des coupes sous forme de PODIUM en public à l'issue de l'épreuve. Les organisateurs qui opteraient pour une remise des prix classique, devront néanmoins prévoir une cérémonie podium en public réduite aux vainqueurs scratch et groupes.
Le prix de la classe doit être au moins égal au montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités), le prix au premier de chaque groupe sera au moins égal au double du montant des droits d'engagement (avec acceptation des publicités).
Cependant, dans les classes de moins de 5 partants et dans les groupes de moins de 5 partants, les prix en espèces seront réduits de moitié.

Coupe de France de la Montagne
Epreuves régionales : libre.
Epreuves nationales et internationales : libre.

II. CHAMPIONNAT & COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Dispositions communes

ARTICLE 1

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

Cette Coupe et ce Championnat seront ouverts aux voitures des groupes FC/F2000, N/FN/SP, A/FA/ST, GT de série, C3/CN/CM, et D/E.
Les voitures du groupe C3 ne marqueront pas de points au Championnat de France de la Montagne.
Les classes seront réparties comme défini à l'article 4 du règlement standard des courses de côte.

ARTICLE 2

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

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

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

ARTICLE 4

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

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

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

REGLEMENT PARTICULIER
COURSES DE COTE

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

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

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

ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1P. OFFICIELS :

Epreuves Internationales et nationales

Président du Collège des Commissaires Sportifs	M.	Licence n°_____
Commissaires Sportifs (au nombre de 2 ou 4)	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
Directeur de Course	M.	Licence n°_____
Directeurs de Course Adjoints	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
Commissaire Technique responsable	M.	Licence n°_____
Commissaires Techniques adjoints	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
Médecin responsable	M.	Licence n°_____
Chargé de la mise en place des moyens	M.	Licence n°_____
Chargés des relations avec les concurrents (CS)	M.	Licence n°_____
	(M.	*Licence n°*_____
Chargé de presse	M.	Licence n°_____
Chargé des Commissaires de route	M.	Licence n°_____
Chronométreurs	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
Observateur	M.	Licence n°_____

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

Epreuves régionales

Président du Collège des Commissaires Sportifs	M.	Licence n°_____
Commissaires Sportifs (au nombre de 2 ou 4)	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____
Directeur de Course	M.	Licence n°_____
Directeur de Course Adjoint	M.	Licence n°_____
Commissaires Techniques (C au minimum)	M.	Licence n°_____
Chargé de la mise en place des moyens	M.	Licence n°_____
Chargés des relations avec les concurrents (CS)	M.	Licence n°_____
Chargé des Commissaires de route	M.	Licence n°_____
Chronométreurs	M.	Licence n°_____
	M.	Licence n°_____

1.2P. HORAIRES

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

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

- **Course**
  - 1ère montée le ..... à partir de .....
  - 2ème montée le ..... à partir de .....
  - *3ème montée le ..... à partir de .....*

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

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

Affichage des résultats provisoires : .....après l'arrivée du dernier concurrent **en parc fermé**
PODIUM le..... à..... heures,
Remise des prix le ..... à ..... heures,
Les concurrents pourront retirer les chèques correspondants à leur prix ainsi que le Palmarès :
le ……..... de .....……à ……. heures, lieu ……..
Réunions du Collège des Commissaires Sportifs :
Réunion 1 : le ..... à..... heures.
Les réunions suivantes seront fixées par le Président du Collège.

1.3P. VERIFICATIONS

Vérifications administratives le ..... de.....à ..... heures, lieu .....
Vérifications techniques le..... de.....à ..... heures, lieu .....
Vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :
Adresse.....
Taux horaire maximum de la main-d'œuvre : (45 € TTC maxi).

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

Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture de contrôle soit le …..à ……heures.
A l'issue des vérifications techniques, la liste exacte des partants aux essais sera obligatoirement affichée après avoir été entérinée par le Collège des Commissaires Sportifs dont la réunion est prévue le …… à …… heures.

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

1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

ARTICLE 2P. ASSURANCES

Voir règlement standard des courses de côte et slaloms.

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante : ……
…… jusqu'au ……..…… à …… heures.
Les frais de participation sont fixés à …….. €, réduits à …… €, pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation.

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

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1P. VOITURES ADMISES

Le nombre des voitures admises est fixé à ……
Les groupes et classes admis sont précisés dans l'article 4 du règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.2P. CARBURANT - PNEUMATIQUES - EQUIPEMENTS

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.3P. NUMEROS DE COURSE

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

4.4P. MESURES ET DISPOSITIFS DE SECURITE

Voir tableau publié dans France Auto spécial règlement.

ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.
Publicité obligatoire (non rachetable) .....
Publicité obligatoire (non rachetable) .....
Publicité optionnelle .....

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1P. PARCOURS

La Course de Côte de ……..……..…… a le parcours suivant ……
La course se déroulera en ..... montées.
Procédure de départ : chaque voiture partira dans l'ordre de passage prévu à l'article 7 du règlement standard.
Départ .....
Arrivée.....
Pente moyenne.....
Longueur du parcours.....
Modalités de retour au départ.....
Parc de départ *(lieu)* .....
Parc d'arrivée *(lieu)*.....

6.2P. ROUTE DE COURSE

Préciser les modalités d'accès au départ.

6.3P. FILE DE DEPART

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

6.4P. SIGNALISATION

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

6.5P. PARC CONCURRENT

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

6.6P. PARC FERME FINAL

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

6.7P. TABLEAUX D'AFFICHAGE OFFICIELS

Les tableaux d'affichage seront placés :

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

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

6.8P. PERMANENCE

Pendant la manifestation, une (ou des) permanences (s) se tiendra (ont) :
Lieu …….. de ..... à ..... heures.
Téléphone permanence n° .....
Centre de secours le plus proche :
Lieu : …….. Téléphone n° .....

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1P. ESSAIS

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

7.2P. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)

La conférence aux pilotes (briefing) aura lieu à (*lieu*) ..... le.....
de ..... à ..... heures.
La présence de tous les pilotes et des commissaires chefs de poste y est obligatoire.

7.3P. COURSE

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

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

7.4P. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

Echauffement des pneumatiques par déplacement du véhicule *(préciser si autorisé ou non – et si oui, indiquer le lieu).*
L'utilisation de couvertures chauffantes, ou tout dispositif analogue n'est autorisée que dans les parcs concurrents officiels et est interdite entre les parcs concurrents officiels et la ligne de départ.
Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit dans les épreuves régionales.

ARTICLE 8P. PENALITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

Courses de Côte comptant pour le Championnat de France ou la Coupe de France
Le classement s'effectuera sur la meilleure montée de course.
Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 10P. PRIX

10.1P. TROPHEES

Modalités .....

10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :
Classements ..... prix ..... etc.

10.3P. COUPES

Des coupes seront distribuées de la façon suivante :
Classements …….. 1 coupe, etc.

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

10.4P. PODIUM

La remise des coupes aura lieu au Podium situé .....
A ..... heures ou en cas de mauvais temps : lieu / heure .....

10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

En cas de remise des prix classique :
Remise des prix le ..... à ..... heures, lieu .....

10.6P. REMISE DES CHEQUES ET PALMARES :

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE

Le Championnat de France de la Montagne 2007 se déroulera sur les 14 épreuves suivantes :

31 mars-1er avril	Bagnols Sabran	ASA Rhône Cèze
14-15 avril	Col St Pierre St Jean du Gard	ASA d'Alès
28-29 avril	Abreschviller	ASAC de la Moselle
12-13 mai	La Pommeraye	ASACO Maine Bretagne
19-20 mai	Teurses d'Hébecrevon	ASA du Bocage
02-03 juin	Mont Ventoux	ASAC Vauclusien
16-17 juin	La Broque	ASAC d'Alsace et du Rhin
23-24 juin	Beaujolais	ASA du Beaujolais
07-08 juillet	Vuillafans Echevannes	ASA Séquanie
21-22 juillet	Dunières	ASA du Val d'Allier
11-12 août	Mont Dore	ASA du Mont Dore
25-26 août	Chamrousse	ASA Dauphinoise
01-02 septembre	Turckheim 3 Epis	ASAC d'Alsace et du Rhin
15-16 septembre	Limonest	ASA du Rhône

Les Courses de Côte inscrites au Championnat de France de la Montagne qui en auront fait la demande compteront pour la Coupe de France de la Montagne 1ère division coefficient 2.

La FFSA se réserve le droit de modifier ce calendrier.

ATTRIBUTION DES POINTS AU CHAMPIONNAT

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

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

Seront décernés les titres suivants :

- Un titre de Champion de France,
- Un titre de Championne de France,
- Un Trophée Championnat de France Groupe N/FN/SP,
- Un Trophée Championnat de France Groupe A/FA/ST/**SILH**,
- Un Trophée Championnat de France Groupe GT,

- Un Trophée Championnat de France Gr. CN,
- Un Trophée Championnat de France Gr. D/E,
- Un Trophée Championnat de France Gr. FC/F2000,
- Un Trophée pour le meilleur Jeune (- de 25 ans).

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

A l'issue du Championnat, si 50 % des épreuves n'ont pas été organisés, la FFSA pourra ne pas attribuer le titre de Champion de France et les Trophées qui en découlent.
Pour pouvoir prétendre au classement du Championnat de France de la Montagne, il faudra avoir marqué des points dans au moins 50% des épreuves organisées.

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

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

LISTE DES PILOTES PRIORITAIRES "MONTAGNE"

Cette liste sera établie annuellement par la Commission des Courses de Côte, les cas particuliers seront soumis au Comité Directeur.
Elle comportera les pilotes ayant été :

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

CHAMPIONNAT DE FRANCE FEMININ DE LA MONTAGNE

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

TROPHÉE DU JEUNE ESPOIR DE LA MONTAGNE

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

COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne.
Toutes les courses de côte inscrites au calendrier FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le **21 août 2006 et le 19 août 2007** compteront pour la Coupe de France de la Montagne 2007.
Après cette date, les courses de côte compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les courses de côte seront organisées conformément à la réglementation générale des courses de côte de la FFSA.
La Coupe de France de la Montagne sera divisée en deux catégories : 1ère division et 2ème division.
Un coefficient multiplicateur sera appliqué au nombre de points marqués par chaque pilote :

- 1ère division — coefficient 2,5 et 2
- 2ème division — coefficient 1,5 pour les épreuves nationales
  coefficient 1 pour les épreuves régionales

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

Les courses de côtes de 1ère division Coefficient 2,5 sont les suivantes :

08-09 avril	Chanaz	Asac de Savoie
02-03juin	Gassin	Asa Saint Raphaël
16-17 juin	Tarbes Osmets	Asa Armagnac Bigorre

Les Courses de Côte inscrites au Championnat de France de la Montagne qui en auront fait la demande compteront pour la Coupe de France de la Montagne 1ère division coefficient 2.

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences 2007.

ARTICLE 3. CONDITIONS D'ADMISSION DES VOITURES

Conforme à l'Article 4.1 du Règlement Standard Courses de Côte et Slaloms.

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

ARTICLE 4. CLASSEMENT

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

Classement	Groupe	Classe
1er	8 points	12 points
2eme	6 points	8 points
3eme	4 points	6 points
4eme	2 points	4 points
5eme	1 point	2 points

Dans les groupes comprenant moins de 5 partants, seuls les points de classe seront attribués.
Dans les classes comprenant moins de 4 partants, les points seront divisés par 2.
Les pilotes figurant sur la liste des pilotes prioritaires "Montagne" établie par la FFSA au 31 décembre 2006 **pourront participer aux épreuves de la Coupe de France de la Montagne sans marquer de point.**

Les 3 premiers du Championnat de France de la Montagne 2007 ne seront pas qualifiés pour la Finale.
Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course de Côte à la FFSA au plus tard dans les 48 h suivant l'épreuve.
La FFSA établira pour chacun des 19 Comités Régionaux, un classement pour lequel seront retenus les 8 meilleurs résultats obtenus par chaque pilote. Ces résultats pourront être obtenus dans le Comité Régional, ou hors Comité Régional. Les éventuels ex aequo seront départagés par le meilleur résultat dans un classement général puis le 2ème meilleur résultat dans un classement général s'ils sont encore ex aequo, etc.
Dans le cas d'un changement d'attribution des points dans la réglementation 2008, les points obtenus en fin de saison 2007 dans les courses de côte comptant pour la Coupe de France 2008 seront corrigés selon la réglementation 2008.

ARTICLE 5. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Dans un classement établi au **19 août 2007**, les pilotes autorisés et classés dans chaque Comité Régional seront qualifiés pour participer à la finale selon le tableau ci-dessous.

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

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

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

Le Comité Régional organisateur de la Finale bénéficiera du nombre de qualifiés équivalent au Comité ayant le plus de qualifiés.
Le premier jeune (moins de 25 ans au 1er janvier 2007) figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifié d'office (en plus du quota). Le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait du premier jeune de son Comité.
La première féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité Régional sera qualifiée d'office (en plus du quota). La deuxième féminine figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque Comité sera suppléante et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine de son Comité.
Le premier de chaque ASA d'Outre Mer (exceptées les ASA de la Réunion) dans le classement de son Comité Régional de rattachement sera retenu pour la Finale en supplément des autres qualifiés.
Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année, les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.

Le vainqueur de la Finale de l'année précédente ne pourra pas participer à la Finale de la Montagne de l'année en cours.
Un pilote qualifié à la Finale devra impérativement y participer avec une voiture de même classe, même groupe et même nombre de roues motrices que celle utilisée dans au moins trois épreuves où il aura marqué des points
Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 100 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.
En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1er suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite dans l'ordre du classement de son Comité et ce dans la limite des 20 premiers classés de chaque Comité.
Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.
Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.
En cas d'impossibilité de participer à la Finale, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale, feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.

ARTICLE 6. FINALE

La Finale de la Montagne est **organisée par l'Asaco Maine Bretagne avec le soutien du Comité Régional Bretagne Pays de Loire sur le site de la Course de Côte de Saint Gouëno** les **29 et 30 septembre 2007.**
Arrêt des classements le **19 août 2007**.

Le règlement de la Finale sera conforme à la réglementation générale des Courses de côte, sauf en ce qui concerne les points suivants spécifiques à la Finale :
- nombre de montées : 3 obligatoires,
- classement effectué sur la meilleure montée course.

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

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

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

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

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

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

REGLEMENT STANDARD
COURSES DE COTE VHC

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

Il peut y avoir une épreuve VHC en doublure d'une course de côte régionale sous les conditions suivantes :

- **Avoir un Commissaire Technique responsable VHC.**
- **Respecter la réglementation technique contenue dans l'annexe K en vigueur.**
- **Etablir un règlement particulier en conformité avec le règlement particulier courses de côte VHC.**

REGLEMENT

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

DROITS D'ENGAGEMENT

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

REGLEMENTATION TECHNIQUE

La réglementation technique est contenue dans l'annexe K du code sportif de la FIA et présentée dans le livret technique de France Auto.
L'annexe "K" complète (voitures éligibles, préparation, sécurité, publicité) particulière aux Véhicules Historiques de Compétition est disponible sur simple demande à la FFSA , sur les sites www.ffsa.org.et FIA.com.

Informations complémentaires
Pneumatiques réglementation générale courses de côte annexe K, et pneumatiques rallyes de l'annexe K autorisés. **Les voitures des périodes G2 peuvent utiliser des pneus slicks.**
Roues de secours : peuvent être ôtées avec respect du poids minimum.
Bruit : il est obligatoire de respecter les limitations réglementaires imposées.

Le Passeport Technique Historique (PTH) est obligatoire pour prendre part à une compétition. En cas de modification de tout ordre, sa mise à jour par la FFSA est impérative, toute voiture devant être strictement conforme son PTH. Une non conformité lors des contrôles d'une épreuve entraînera le rejet de la voiture, mais en aucun cas son déclassement dans un autre groupe. La FFSA reste propriétaire du PTH
Les PTH doivent être signés par les concurrents.
Tout changement de propriétaire doit être indiqué.
Pour les licenciés FFSA, le passeport technique fédéral est obligatoire pour toute voiture.

Voitures admises suivant les définitions de l'annexe K

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

• Période H 2	1976 (Tourismes et Grand Tourismes)
• Période **I R**	1977 à 1982 pour monoplaces et biplaces de course **1982 à 1985 pour les Formule Ford**
• **Période I**	1977 à 1981 Tourisme et Grand Tourisme

CONDITION D'ADMISSION DES VOITURES

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

PERIODES
C, D, E, F, G1, G2, H1, H2, **I**, et I R.
Les voitures admises sont réparties et regroupées comme suit :

CATEGORIE 1 (1919 – 1969)

Catégorie 1 (T, GT, biplace ouverte)

A1	jusqu'à	850 cm3
A2	jusqu'à	1150 cm3
A3	jusqu'à	1300 cm3
A4	jusqu'à	1600 cm3
A5	jusqu'à	2000 cm3
A6	au dessus	2000 cm3

Catégorie 1 (CT et GTS) :

A7	jusqu'à	850 cm3
A8	jusqu'à	1150 cm3
A9	jusqu'à	1300 cm3
A10	jusqu'à	1600 cm3
A11	jusqu'à	2000 cm3
A12	au dessus	2000 cm3

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

A13	jusqu'à	1300 cm3
A14	jusqu'à	1600 cm3
A15	jusqu'à	2000 cm3
A16	au dessus	2000 cm3

CATEGORIE 2 (1970-1975)

Catégorie 2 (T, CT, GT, GTS)

B1	jusqu'à	850 cm3
B2	jusqu'à	1150 cm3
B3	jusqu'à	1300 cm3
B4	jusqu'à	1600 cm3
B5	jusqu'à	2000 cm3
B6	au dessus	2000 cm3

Catégorie 2 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)

B7	jusqu'à	1300 cm3
B8	jusqu'à	1600 cm3
B9	jusqu'à	2000 cm3
B10	**au dessus**	2000 cm3

CATEGORIE 3 (1976 – 1981)

Catégorie 3 (T, CT, GT, GTS)

C1	jusqu'à	1300 cm3
C2	jusqu'à	2000 cm3
C3	au dessus	2000 cm3

Catégorie 3 (course biplace, tourisme spéciale groupe 5)

C4	jusqu'à	2000 cm3

CATEGORIE 4 : Monoplaces (1919 – 1976)

D1	monoplaces 1919 – 1951	pas de limite de cylindrée
D2	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 1600 cm3
D3	monoplaces 1952 – 1975	jusqu'à 2000 cm3
D4	formules junior	moteur avant
D5	formules junior	moteur arrière
D6	**monoplaces 1976-1982**	**jusqu'à 1605 cm3**
D7	**monoplaces 1976 - 1982**	**jusqu'à 2000 cm3**
D8	**F3 Classic jusqu'en 1984**	**avec PTH**
D9	**Formules Ford 1982 – 1985**	**avec PTH**

CATEGORIE 5 : Groupes B construites avant 1986.

Les voitures du Groupe B avec PTH construites avant 1986 pourront participer aux épreuves de la Coupe de France de la Montagne VHC mais ne seront pas éligibles pour la Coupe de France.

REGLEMENT PARTICULIER
COURSES DE COTE V H C

ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

L'Association Sportive Automobile …… organise le …… une épreuve automobile Internationale,Nationale ou Régionale de Véhicules Historiques de Compétition, dénommée :

COURSE DE COTE VHC DE…….

Cette épreuve compte pour la Coupe de France de la Montagne VHC (sauf épreuve régionale).
Le présent règlement a été approuvé par le Comité Régional …… et enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation n° ……. en date du ……..…

Comité d'Organisation
Voir règlement particulier de l'épeuve (internationale) (nationale) (régionale) si épreuve de doublure ou :
Président : …
Membres : …
Secrétariat de l'épreuve : …
Adresse : …
Téléphone : …
Fax : …
e-mail : …
Permanence de l'épreuve :
Lieu : …
Date : …
Horaire : …

1.1P. OFFICIELS

Président du Collège des Commissaires Sportifs ..... lic n°
Membres du Collège des Commissaires Sportifs ..... lic n°
..... lic n°
Directeur de Course ..... lic n°
Commissaire Technique spécialisé responsable VHC ..... lic n°
(éventuellement : Responsable de la Commission)
Technique délégué par la FIA (si épreuve internationale) ..... lic n°
Chargés des relations avec les concurrents ..... lic n°

1.2P. HORAIRES

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

ARTICLE 2P. VOITURES ADMISES

Le nombre de voitures admises est fixé à ……
Sont admises les voitures homologuées en VHC et titulaires d'un Passeport Technique Historique (PTH), à la date de clôture des vérifications techniques, conformes au règlement standard des Courses de Côte VHC (voir "Conditions d'admission des voitures").

ARTICLE 3P. SECURITE

Voir dispositions prévues à l'annexe K du Code Sportif International.
La tenue des pilotes devra être conforme à l'annexe L du Code Sportif International.
Les voitures de Tourisme et les voitures GT auront la possibilité d'enlever les pare-chocs.

ARTICLE 4P. PUBLICITE

Voir dispositions prévues à l'annexe K du Code Sportif International.

ARTICLE 5P. LICENCES

Voir réglementation générale.

ARTICLE 6P. ASSURANCES

Voir règlement standard Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 7P. PARCOURS

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

ARTICLE 8P. INSCRIPTIONS

Voir règlement de l'épreuve (internationale) (nationale) (régionale) ou le règlement standard Courses de Côte, sauf les frais de participation qui sont fixés à ……. réduits à …… avec publicité de l'organisateur.
Date de clôture des engagements : le …… à minuit (date du cachet de la poste faisant foi).
Si à cette date le nombre des engagés est inférieur à ……, les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient alors immédiatement prévenus de cette décision.

Joindre obligatoirement au bulletin d'inscription une photocopie de la 1ère et de la 10ème page du PTH.

ARTICLE 9P. CONTROLE ADMINISTRATIF

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

ARTICLE 10P. VERIFICATIONS

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

ARTICLE 11P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

11.1P. DISPOSITIONS GENERALES

Conforme au règlement standard Courses de Côte.

11.2P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.2.1P. Ordre de départ

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

11.2.2P. Essais

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

11.2.3P. Carburants – Pneumatiques – Equipements

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

11.2.4P. Numéros de course

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

11.2.5P. Echauffement des Pneumatiques
Conforme au règlement standard Courses de Côte.

11.2.6P. Conférence aux pilotes (briefing)
Voir règlement particulier de l'épreuve (internationale) (nationale) ou règlement standard Courses de Côte.

11.2.7P. Pénalités
Conforme au règlement standard courses de côte.

11.2.8P. Classements
Pour les essais chronométrés
Le classement des essais s'effectuera sur la base du meilleur temps des essais.
Afin de faciliter le déroulement de l'épreuve, le départ des montées de course se fera dans l'ordre du classement des essais; le concurrent le plus lent partant en premier.

Pour la course
L'épreuve se disputera en **deux ou trois** manches et le classement sera établi en fonction du meilleur temps réalisé sur une manche.
Pour prétendre à être classés, les concurrents devront avoir effectué au moins **une** montée de course.

Les classements seront établis de la façon suivante :
- Un classement du Challenge Historique de la Montagne de la FIA (éventuellement),
- Un classement scratch,
- Un classement **séparé pour chacune** des catégories 1, 2, 3, 4 **et 5 sans division de classe.**
- ….

ARTICLE 13P. PRIX

Au minimum les trois premiers de chaque catégorie et le premier de chaque classe seront récompensés si la catégorie a plus de 5 partants.
Si la catégorie a moins de 5 partants, seul le vainqueur de la catégorie sera récompensé (au minimum).

ARTICLE 14P. DISTRIBUTION DES PRIX

Elle aura lieu le …… à …….
En cas d'épreuve de doublure, la distribution des prix pourra avoir lieu avant celle de l'épreuve moderne.

COUPE DE FRANCE DE LA MONTAGNE VHC

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France de la Montagne VHC.
Toutes les courses de côte nationales inscrites au calendrier de la FFSA faisant acte de candidature et se déroulant entre le **2 octobre 2006 et le 30 septembre 2007 comptent pour la Coupe de France VHC 2007.**
Après cette date, les courses de côte compteront pour la Coupe de France VHC de l'année suivante.

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

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

ARTICLE 2. LICENCES - VOITURES

Les voitures doivent obligatoirement être homologuées FIA/FFSA.
Les pilotes doivent au minimum posséder une licence nationale en cours de validité valable pour l'épreuve considérée.
Les licenciés détenteurs d'une licence d'un pays étranger pourront participer à la Coupe de France VHC pour les épreuves inscrites en NPEA et être qualifiés pour la Finale.
De plus, ils devront être détenteurs du passeport technique français.
Les voitures de catégorie 5 (Groupe B avant 1986 avec PTH) pourront participer à la Finale mais ne seront pas classées.

ARTICLE 3. CLASSEMENT

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

Classement	catégorie	classe
1er	10	12
2ème	8	10
3ème	6	8
4ème	5	6
5ème	4	5
6ème	3	4
7ème	2	3
8ème	1	2

Dans les catégories comprenant moins de 3 partants, seuls les points de classe seront attribués.
Dans les classes comprenant moins de 3 partants, les points seront divisés par 2.
Chaque conducteur totalisera les points obtenus dans les épreuves auxquelles il aura participé. Seuls les 8 meilleurs résultats seront pris en compte.
Chaque organisateur devra obligatoirement faire parvenir le résultat de sa Course au plus tard dans les 48 heures suivant l'épreuve.
La FFSA établira après chaque course, un classement provisoire pour chacune des catégories 1, 2, 3 et 4.

ARTICLE 4. QUALIFICATION POUR LA FINALE

Tous les concurrents ayant participé à au moins une épreuve de la Coupe de France VHC pourront participer à la Finale.
Le classement final de la Coupe de France VHC sera établi à l'issue de la Finale. Il prendra en compte les points acquis lors de la Finale (coefficient 3) plus les points des 8 meilleurs résultats.

ARTICLE 5. FINALE

Le lieu et la date de la Finale seront communiqués au cours de l'année.
Arrêt des classements le **30 septembre 2007.**
La Finale de la Coupe de France de la Montagne VHC sera une épreuve exclusivement réservée aux véhicules historiques de compétition.
Il pourra être envisagé d'adjoindre la participation d'une épreuve de doublure de régularité sportive VH course de côte.

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

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

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

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

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

Il sera établi un classement scratch et un classement par catégorie.

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

Le vainqueur de chaque catégorie, comme définie à l'article 3, sera proclamé "Vainqueur de la Coupe de France de la Montagne VHC, catégorie ….." lors de la remise des prix de la Finale.
En cas d'ex æquo, l'avantage ira au pilote de la voiture la plus ancienne (conformément à l'article 6 de l'annexe K).
S'il s'avère qu'il y a toujours des ex æquo, le vainqueur sera désigné sur la base du plus grand nombre de points marqués lors de la finale. En cas de nombre de points identiques, l'avantage ira à la voiture la plus ancienne.
S'il s'avère qu'il y a toujours des ex æquo, le titre sera attribué au pilote ayant réussi le plus grand nombre de :

- **meilleurs temps de qualification dans sa classe,**
- **les 2èmes meilleurs temps de qualifications dans sa classe,**
- **les 3èmes meilleurs temps de qualification dans sa classe.**

REGLEMENT STANDARD COURSE DE COTE DE REGULARITE HISTORIQUE SPORTIVE

DEFINITION

Une Course de Côte de Régularité sportive se déroule obligatoirement en doublure d'une course de côte VHC internationale ou nationale dans la mesure où cette course de côte VHC est l'épreuve principale et où l'ensemble des 2 épreuves est consacré exclusivement aux véhicules historiques.

Une course de côte de régularité sportive reprend l'ensemble de la réglementation sportive des courses de côtes sachant que le parcours de la course de côte devient un test de régularité.

La vitesse ne doit pas être prise en compte pour le classement.

PRESCRIPTIONS

Inscription au calendrier FFSA en national, NPEA ou international, obligatoirement en doublure d'une course de côte VHC se déroulant seule.
L'organisateur doit établir un règlement particulier qui devra avoir une présentation identique au règlement particulier type établi par la FFSA.

Officiels

- Un Collège de Commissaires Sportifs,
- Un Directeur de Course,
- Un Commissaire Technique VH,
- Un Chargé des Relations avec les concurrents,
- Un ou des juges de fait pour apprécier les ralentissements intempestifs,
- Eventuellement un observateur désigné par la FFSA.

Les officiels peuvent être les mêmes que ceux de la course de côte VHC.

PILOTE

Chaque pilote doit être titulaire :

- soit d'une licence concurrent conducteur valable pour l'année en cours,
- soit obtenir un Titre de Participation Régularité.

Un casque aux normes NF au minimum est obligatoire.
Le port de vêtements recouvrant entièrement bras et jambes est obligatoire. Les matières particulièrement inflammables (nylon …) sont prohibées.

VOITURES ET EQUIPEMENTS

Sont admises les voitures définies dans l'annexe K du Code Sportif de la FIA et construites avant le 31 Décembre 1981.
A partir de 1919, les voitures seront réparties en 5 catégories sans distinction de classes selon la même classification que les VHC.
Le PTH n'est pas obligatoire mais il est conseillé.
L'utilisation d'instruments de mesure autres que les instruments de bord d'origine, est interdite.

TEST DE REGULARITE

Le dispositif de sécurité de l'épreuve VHC doit être maintenu en place.
Le nombre de montées sera égal à celui de l'épreuve VHC.
Le temps de référence sera celui effectué lors de la 1ère montée d'essais. Ce temps pourra être modifié par la Direction de Course si elle le juge trop rapide.
Dans chaque catégorie, le temps minimum ne pourra être inférieur au temps réalisé en course par la voiture la plus rapide augmenté de 20%.
Dans tous les cas, la Direction de Course devra veiller à indiquer des temps qui seront toujours largement supérieurs à celui que réaliserait un voiture de même catégorie en compétition.
Chaque seconde ou fraction de seconde au dessus du temps imparti entraînera une pénalité de même valeur.
Chaque seconde ou fraction de seconde au dessous du temps imparti entraînera une pénalité du double.
Toutes les pénalités seront exprimées en minutes et secondes.
L'arrivée sera jugée lancée.
Lorsque le temps réalisé sera inférieur à 20% du temps imparti, le concurrent sera exclu.
Le concurrent ne devra pas effectuer de ralentissement ou d'arrêt pendant son test de régularité.

REGLEMENT PARTICULIER
COURSES DE COTE DE REGULARITE
HISTORIQUE SPORTIVE

ARTICLE 1R. ORGANISATION

L'Association Sportive automobile ……organise, la Course de Côte de Régularité Sportive ……en doublure de la Course de Côte VHC……..
Le présent règlement a reçu le permis d'organisation de la FFSA, numéro :…….. en date du …….

1.1R. COMITE D'ORGANISATION
Voir règlement particulier de l'épreuve VHC.

1.2R. OFFICIELS
Président du Collège des Commissaires Sportifs…….…….lic n°……..
Membres du Collège des Commissaires Sportifs……lic n°……..
…….…lic n°……..
Directeur de Course……..lic n°……..
Commissaire Technique……...lic n°……
Chargé des Relations avec les Concurrents…….lic n°……..

1.3R. HORAIRES
(voir règlement particulier de l'épreuve VHC)

ARTICLE 2 R. VOITURES ADMISES – EQUIPEMENTS

Sont admises les voitures définies dans l'annexe K du Code Sportif de la FIA et construites avant le 31 Décembre 1981.
A partir de 1919, les voitures seront réparties en 5 catégories sans distinction de classes selon la même classification que les VHC.
Le PTH n'est pas obligatoire mais il est conseillé.
L'utilisation d'instruments de mesure autres que les instruments de bord d'origine, est interdite.
L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisferait pas à l'esprit et à l'aspect de sa période de référence.

ARTICLE 3R. SECURITE

Un casque aux normes NF au minimum est obligatoire.
Le port de vêtements recouvrant entièrement bras et jambes est obligatoire. Les matières particulièrement inflammables (nylon …) sont prohibées.

ARTICLE 4R. PUBLICITE

Voir dispositions prévues à l'Annexe K du Code Sportif International et respect de la réglementation FFSA.

ARTICLE 5R. LICENCES

Les pilotes doivent :
- Soit être titulaire d'une licence conducteur valable pour l'année en cours,
- Soit obtenir un titre de Participation Régularité.

ARTICLE 6R. ASSURANCES

Voir règlement standard Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 7R. PARCOURS

Voir règlement de l'épreuve VHC

ARTICLE 8R. INSCRIPTIONS

Voir le règlement de l'épreuve VHC, sauf les frais de participation qui sont fixés à……, réduits à……..avec publicité de l'organisateur.
Date de clôture des engagements le ……à minuit (le cachet de la poste faisant foi).
Si à cette date le nombre d'engagés est inférieur à…….les organisateurs se réservent le droit d'annuler l'épreuve. Les intéressés seraient alors immédiatement prévenus de cette décision.
La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

ARTICLE 9R. CONTROLE ADMINISTRATIF

Les concurrents devront se présenter aux contrôles administratifs munis de leur permis de conduire, licence ou titre de participation Régularité.

ARTICLE 10R. VERIFICATIONS

Voir règlement particulier de l'épreuve VHC.

ARTICLE 11R. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

11.1R. DISPOSITIONS GENERALES

Conforme au règlement standard Courses de Côte et Slaloms.

11.2R. DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.2.1r. Ordre de départ

Pour les essais et la course, les concurrents de l'épreuve de régularité partiront derrière les concurrents de l'épreuve VHC.
Les voitures de catégorie 1 partant en premier, celles de catégorie 2 partant en second et ainsi de suite.

11.2.2r. Test de régularité

Les pilotes doivent parcourir les "*montées*" de régularité dans le temps imparti qu'ils auront réalisé lors de la 1ère montée d'essais.
Les temps impartis seront affichés au départ de l'épreuve.
Une classification sur la base des temps réalisés par les pilotes sera établie de la façon suivante :

- Chaque seconde ou fraction de seconde au dessus du temps imparti entraînera une pénalité de même valeur.
- Chaque seconde ou fraction de seconde au dessous du temps imparti entraînera une pénalité du double.

Lorsque le temps réalisé sera inférieur de 20% au temps imparti, le concurrent sera exclu.
Le concurrent ne devra pas effectuer de ralentissement ou d'arrêt pendant son test de régularité.

11.2.3r. Essais

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

11.2.4r. Numéros de course

Voir règlement particulier de l'épreuve VHC.

11.2.5r. Conférence aux pilotes (briefing)
Voir règlement particulier de l'épreuve VHC.

11.2.6r. Classements

- Pour les essais
  - Les essais étant considérés comme des "tests d'étalonnage", ne seront pas pris en compte pour le calcul des classements.
- Pour l'épreuve
  - L'épreuve se déroulera en 3 .manches.
  - Le classement sera établi en fonction du cumul des pénalités accumulées sur les deux manches les moins pénalisées.
  - Le vainqueur de chaque catégorie sera celui qui aura le moins de pénalités.
  - Les classements seront établis de la façon suivante :
    - Un classement général pour chacune des catégories 1, 2, 3, 4 et 5.

ARTICLE 12R. PRIX – COUPES

Aucun prix en espèces ne sera distribué.
Au minimum, les trois premiers concurrents de chaque catégorie seront récompensés.
En cas d'ex-aequo l'avantage ira au pilote de la voiture la plus ancienne.

REGLEMENT PARTICULIER
SLALOMS

Les articles non mentionnés sont conformes au règlement standard des courses de côte et slaloms.
Il est vivement recommandé de se référer à la Charte des Slaloms, disponible dans les Comités Régionaux.

L'ASSOCIATION SPORTIVE AUTOMOBILE .....
Organise le …… avec le concours de .....
Sous le patronage de .....
Un slalom dénommé : .....
Cette épreuve compte pour : .....
Le présent règlement a été approuvé par le Comité Régional …… sous le numéro ..... en date du ……., et enregistré à la FFSA sous le permis d'organisation numéro …….… en date du ……..

ARTICLE 1P. ORGANISATION DE LA COURSE

1.1P. OFFICIELS

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

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

1.2P. HORAIRES

Clôture des engagements le ..... à ..... heures
Publication de la liste des engagés le .....
Vérifications administratives le ..... de ..... à ..... heures
Lieu .....
Vérifications techniques le ..... de ..... à ..... heures
Lieu .....
Réunion du Collège des Commissaires Sportif le à ..... heures
Lieu : .....
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part aux essais à..... heures
Essais non chronométrés le ..... de .....à ..... heures
et le ..... de .....à ..... heures
Essais chronométrés le ..... de .....à ..... heures
Briefing des pilotes (facultatif) le : ..... de .....à ..... heures
Lieu ....
Affichage de la liste des concurrents autorisés à prendre part à la course à ..... heures
Course :

- 1ère manche le ..... de ..... à ..... heures
- 2ème manche le ..... de ..... à ..... heures
- 3ème manche le ..... de ..... à ..... heures, etc.

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

Affichage des résultats provisoires le …… à ……. .....heures,
Lieu .....
Parc fermé final (obligatoire à l'issue de l'épreuve sous peine d'exclusion d'office) :
Lieu .....
Podium (facultatif) le ..... à ..... heures, lieu .....
Remise des prix le ..... à ..... heures, lieu .....

1.3P. VERIFICATIONS

Voir Article 1.2p.
Les vérifications nécessitant un démontage seront effectuées au Garage :
Adresse .....
Taux horaire de la main d'œuvre : ……. € (45 € TTC maxi).

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

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

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

1.5P. DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. ENGAGEMENTS

Les engagements seront reçus à partir de la parution du présent règlement à l'adresse suivante :
.....
La liste des engagements sera close dès que le nombre maximum de participants fixé à l'article 4.1p aura été atteint, et au plus tard le …….…… à ……. heures.

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

Les frais de participation sont fixés à …… €, réduits à …… € pour les concurrents acceptant la publicité optionnelle de l'organisateur.
Les engagements devront <u>obligatoirement</u> être accompagnés des frais de participation.

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

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

ARTICLE 4P. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1P. VOITURES ADMISES

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

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

Une même voiture pourra être conduite successivement par 2 pilotes.

ARTICLE 5P. PUBLICITES

Voir règlement standard des Courses de Côte et Slaloms.

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

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1P. PARCOURS

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

6.5P. PARC CONCURRENTS

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

6.6P. PARC FERME FINAL

Voir Article 1.2p.

6.7P. TABLEAUX D'AFFICHAGE

Les tableaux d'affichage seront placés :

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

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

6.8P. PERMANENCE

Pendant la manifestation, une (ou des) permanence (s) sera(ont) organisée(s).
Lieu …….. de ..... à ..... heures.
Téléphone permanence n° .....
Centre de secours le plus proche .....
Lieu …….…….. Téléphone n° .....

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.2P. CONFERENCE AUX PILOTES (BRIEFING)

Voir Article 1.2p.

7.3P. COURSE

7.4P. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

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

ARTICLE 8P. PENALITES

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

ARTICLE 9P. CLASSEMENTS

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

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

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

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

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

ARTICLE 10P. PRIX

10.1P. TROPHEES

Modalités

……

10.2P. PRIX

La répartition des prix se fera de la façon suivante :
Classements …… prix …….. etc.

10.3P. COUPES

Il sera attribué …… coupes de la façon suivante :
Classements …….. 1 coupe, etc.

NB : Préciser si les prix sont cumulables ou non.
Préciser l'attribution des prix destinés au groupe Loisir.

10.4P. PODIUM (FACULTATIF)

Voir Article 1.2p.

10.5P. REMISE DES PRIX ET COUPES

Voir Article 1.2p.

COUPE DE FRANCE DES SLALOMS

ARTICLE 1. ORGANISATION

La FFSA organise la Coupe de France des Slaloms.
Tous les slaloms inscrits à la Coupe de France et se déroulant du **21 août 2006 au 19 août 2007** inclus compteront pour la Coupe de France des Slaloms 2007. Après cette date, les slaloms compteront pour la Coupe de France de l'année suivante.

Les slaloms seront organisés conformément aux règlements FFSA.

ARTICLE 2. LICENCES

Voir réglementation des licences 2007.
Les titulaires d'un titre de participation valable pour une seule épreuve ne pourront prétendre marquer des points dans le cadre de la Coupe de France des Slaloms. Toutefois, leur place dans le classement du slalom interviendra dans l'attribution des points de leurs groupes et classes respectifs.

ARTICLE 3. VOITURES

Conforme à l'Article 4.1 du règlement standard Courses de Côte et Slaloms.

ARTICLE 4. REPARTITION DES COMITES PAR REGIONS

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

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

ARTICLE 5. CLASSEMENTS

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

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

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

ARTICLE 6. QUALIFICATION POUR LA FINALE

A l'issue de la dernière épreuve, un classement sera établi dans chaque région. Les pilotes classés jusqu'au 13ème inclus, la 1ère féminine et le 1er jeune classés (moins de 25 ans au 1er janvier 2007), seront qualifiés d'office pour participer à la Finale.
Si la 1ère féminine et/ou le 1er jeune figurent dans les 13 premiers classés, il sera fait appel au 14ème et éventuellement au 15ème du classement de chaque région. La deuxième féminine ou le deuxième jeune figurant parmi les 50 premiers du classement de chaque région sera suppléant et pourra remplacer l'éventuel forfait de la première féminine ou du premier jeune de sa région.
Dans le cas d'un changement de Comité en cours d'année (changement de zone), les points acquis par un pilote dans son Comité initial seront perdus.
Chaque Comité Régional fournira à ses pilotes qualifiés une demande d'engagement à la Finale, à retourner à son Comité avant la date de clôture, accompagnée d'un chèque de 90 € représentant le montant des droits d'engagement à la Finale.
Un pilote qualifié à la Finale devra impérativement y participer avec une voiture de même classe, même groupe et même nombre de roues motrices que celle utilisée dans au moins trois épreuves où il aura marqué des points
En cas de désistement d'un pilote qualifié, une notification sera faite au 1er suppléant non encore qualifié remplaçant parmi les suppléants et ainsi de suite, dans l'ordre du classement de sa région et ce dans la limite des 20 premiers classés de la région.
Le Comité Régional organisateur de la Finale devra communiquer la liste des engagés et les résultats à chaque Comité Régional.
En cas d'impossibilité de participer à la Finale pour un pilote retenu, seuls les cas de force majeure qui seront laissés à l'appréciation du Collège des Commissaires Sportifs de la Finale feront l'objet d'une restitution du chèque d'engagement.
Les suppléants non retenus seront remboursés des droits d'engagement.

ARTICLE 7. FINALE

La Finale des Slaloms est organisée par **le Comité Régional Lorraine Alsace sur le site du Slalom de Chambley, à la date des 29 et 30 septembre 2007.**
Arrêt des classements : **19 août 2007.**
L'attribution des numéros et l'ordre des départs seront établis par la FFSA.
Les pneumatiques sont libres.

ARTICLE 8. CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE

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

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

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

Les vainqueurs de chaque groupe, lors de la finale, seront proclamés "Vainqueurs" de la Coupe de France des Slaloms "en Groupe…"
Le titre de vainqueur de la Coupe de France ne sera pas attribué dans un groupe qui ne serait pas représenté lors de la Finale par au moins 5 partants.

REGLEMENT STANDARD DES EPREUVES D'ACCELERATION FFSA

PROGRAMME

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

ARTICLE 1. ORGANISATION

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

1.1. OFFICIELS

Sont obligatoires :

- **En National** / **Régional :** 1 Directeur de Course **et 1 adjoint au Directeur de Course.**
- **En National : 2** Commissaires Techniques minimum.
- **En Régional :** 1 Commissaire Technique C minimum.
- **En National :** 1 Président de Collège des Commissaires Sportifs plus 2 membres.
- **En National** / **Régional :** 1 Délégué aux relations avec les concurrents.
- **En National** / **Régional :** 1 chronométreur minimum C.
- **En National / Régional : 2 Commissaires de piste à hauteur de la ligne d'arrivée.**

Doivent également être nommés par le Directeur de Course deux juges de fait, lesquels pourront être choisis parmi les officiels ci-dessus.
Tous les officiels devront être licenciés FFSA.
Toutes les personnes présentes entre la zone burn out et la ligne de départ doivent être licenciée.

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

1.2. HORAIRES CONSEILLES

Les horaires sont à aménager selon le nombre de concurrents.
En national, il est conseillé de faire l'épreuve sur une journée et demie.
En régional, jusqu'à 100 concurrents engagés, il est possible d'appliquer le planning horaire suivant :

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

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

Application des prescriptions générales FFSA. Risques C et D.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. LICENCES

Voir règlementation des licences 2007.

3.2. ENGAGEMENTS

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

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

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

3.3. EQUIPAGES

En régional, une même voiture peut être utilisée par deux pilotes, à condition que chacun d'eux soit régulièrement engagé.
Un concurrent pourra s'engager dans deux catégories avec le même véhicule si les infrastructures de piste le permettent.
Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.

3.4. EQUIPEMENTS

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

- En régional, casque homologué aux normes NF minimum ou CEE. Des vêtements couvrant bras et jambes sont obligatoires.
- En national**,** voir règlement FIA article10.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

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

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

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

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

ARTICLE 5. PUBLICITE

Application des prescriptions générales FFSA.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. PARCOURS

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

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

6.2. *COUVERTURE MEDICALE*

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES D’ACCELERATION

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

7.1. *ESSAIS*

7.1.1. Libres

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

7.1.2. Qualificatifs

Chaque pilote pourra participer à XX essais.

7.2. *POOL*

7.2.1.
- **En régional**
  A l'issue des essais qualificatifs, les pilotes sont répartis en pool, A B C D E F de performances similaires (maximum 16 pilotes par série), les pilotes pourront choisir leur pool.
- **En national**
  Les pilotes seront repartis par catégorie.

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

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

7.3. CHRONOMETRAGE

7.3.1. En régional

Au minimum, un système de chronométrage par cellule électronique ou transpondeur, associé à une imprimante, est exigé (précision au 1/1000ème de seconde).
Un système informatique permettant d'établir des classements est par ailleurs recommandé. Les spécifications à respecter en terme d'équipements de la piste sont au minimum les suivantes :

- **Départ**
  - *Feu de départ :* un feu de couleur à commande manuelle associé automatiquement à la mise en marche du chronométrage.
  - *Système de décompte :* un système avertissant les pilotes de l'imminence de l'allumage du feu de départ (compte à rebours manuel, électronique ou extinction successive de plusieurs feux de couleur).
  - *Système de faux départ :* un système électronique permettant de détecter les faux départs est recommandé. il pourra cependant être remplacé par deux juges de départ (un par voie), chargés de signaler tout faux départ.
  - *Ligne de placement :* la ligne de placement du véhicule sera reculée de 30 cm par rapport à la ligne de cellule (Cf. Cahier des Charges Organisateur).
- **Arrivée**
  - Une cellule de chronométrage au niveau de la ligne d'arrivée.
  - Un système électronique permettant de désigner la voiture ayant la première franchie la ligne d'arrivée est recommandé. Il pourra cependant être remplacé par deux juges d'arrivée (un par voie), chargés de désigner à l'aide de drapeaux la voiture ayant franchi la ligne d'arrivée la première.
  - Arbre de Noël conseillé.

7.3.2. En national
Arbre de Noël obligatoire.

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

ARTICLE 8. PENALITES-RECLAMATION-APPEL

8.1. Peuvent entraîner une exclusion immédiate de l'épreuve, définitive, sans appel et sans contrepartie :
- Tous les pilotes réalisant un temps inférieur à leur index.
- Tout franchissement des lignes de démarcation dans la zone d'accélération.
- Tout contact avec les séparateurs plastiques ou autre équipement de la piste.
- Toute conduite ou comportement dangereux ou antisportif (notamment non respect des limitations de vitesse dans la voie de retour).

8.2. EN NATIONAL
Toute réclamation devra être établie en accord avec le Code Sportif international (art 171 et suivant).

8.2.1. Chaque réclamation devra être adressée au Directeur de Course ou au chargé des relations avec les concurrents au plus tard 30 minutes après l'affichage des résultats.

8.2.2. Chaque réclamation devra être rédigée par écrit et accompagnée du montant de la caution (montant non restitué si la réclamation est jugée injustifiée).

8.2.3. Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux articles 180 et suivants du code sportif international.

8.3. EN REGIONAL
Aucune réclamation n'est admise.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.2 1. Le classement final, pour chacune des pools et/ou catégories, est déterminé comme suit :
- 1er Vainqueur de la finale
- 2ème Finaliste
- 3ème ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)
- 4ème ½ finaliste (pilotes classés dans l'ordre de leur temps réalisé en essai)

9.2 2. En cas de force majeure ou dans l'impossibilité de faire disputer les finales, le classement scratch pourra être établi en prenant compte du temps des essais.

ARTICLE 10. PRIX

10.1. ***EN REGIONAL***
Aucun prix en espèces ne pourra être distribué.

10.2. ***EN NATIONAL***
Libre

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

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

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

REGLEMENT PARTICULIER DES EPREUVES D'ACCELERATION

PROGRAMME

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

ARTICLE 1P. ORGANISATION

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

Membres .....

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

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

1.1P. ***OFFICIELS***
Directeurs de course.....
Collège des Commissaires Sportifs.....
Président.....
Membre.....
Membre.....
Commissaire technique Responsable.....
Commissaire technique .....
Relations concurrent.....
Chronométreur.....

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

ARTICLE 2P. ASSURANCE

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

ARTICLE 3P. CONCURRENTS ADMIS

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

3.2P. Le droit d'engagement est fixé à :
Avec la publicité facultative des organisateurs :.....€
Sans la publicité facultative des organisateurs : ..... € (x 2)

3.3P. Le nombre d'engagés est limité à …….., la sélection sera faite par ordre de réception, sur les dossiers complets et accompagnés du droit d'engagement.

3.4P. Le nombre maximum de pilotes qualifiés dans une catégorie sera de .....

3.5P. Un véhicule ne pourra être conduit que par un seul pilote.

3.6P. Un concurrent pourra piloter plusieurs véhicules à condition que ceux-ci se trouvent engagés dans des catégories différentes et que le montant de l'engagement ait été réglé pour chaque véhicule.

3.7P. Un concurrent ne pourra pas s'engager dans deux catégories avec le même véhicule.

ARTICLE 4P. VEHICULES ADMIS

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

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

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

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

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

ARTICLE 5P. PUBLICITE

Selon la réglementation standard.

ARTICLE 6P. SITE ET INFRASTUCTURES

6.1P. MESURE ET DISPOSITIF DE SECURITE

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

6.2P. DESCRIPTION

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

6.3P. ***HORAIRES***

Vérifications administratives et techniques le ……. de .....h à. .....h
Briefing (lieu).....le ..... à. .....h
Essais libres et qualificatifs le ..... de .....h à .....h
Eliminatoires et finales le ..... de .....h à .....h

ARTICLE 7P. DEROULEMENT DES EPREUVES

7.1P. La formule "drag race" ou "……." s'appliquera aux catégories suivantes.....

7.2P. La grille sportsman (ou pro) sera appliquée pour les éliminatoires.

7.3P. Les qualifications s'effectueront sur plusieurs runs et le meilleur temps sera retenu (les organisateurs se réservent le droit de modifier le nombre de concurrents qualifiés par catégories, suivant le nombre d'inscrits et le temps disponible).

7.4P. Les ex æquo seront départagés par leurs seconds temps.

7.5P. Seront sélectionnés pour les finales, les concurrents ayant effectué les ……meilleurs temps suivant les catégories.

7.6P. Le retour se fera par .....

7.7P. L'organisateur se réserve le droit d'annuler une partie ou la totalité de l'épreuve en cas d'intempéries prolongées durant la course.

7.8P. Une zone proche du départ pourra être aménagée pour la mise en route et la chauffe des pneus. L'accès de cet emplacement sera réservé aux pilotes et aux mécaniciens.

ARTICLE 8P. RECLAMATION / APPEL

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

ARTICLE 9P. CLASSEMENT

Il sera établi un classement par catégories ou autre.

ARTICLE 10P. PRIX

10.1P. En national : libre
En régional : aucun prix en espèces ne pourra être distribué.

10.2P. La remise des prix aura lieu le ……. à .....
Dans la mesure où le début de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les pilotes classés qui n'y participeraient pas, perdront le bénéfice de leur prix.

ARTICLE 11P. RESPONSABILITE

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

REGLEMENT PISTE REGIONALE EPREUVES D'ACCELERATION

(Le règlement concernant les pistes nationales est disponible sur simple demande à la FFSA ou sur le site www.ffsa.org)

ARTICLE 1. SITES ET INFRASTRUCTURES

1.1. PARCOURS

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

Elle est séparée en deux zones principales :

- *zone d'accélération* : portion de la piste située entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée sur laquelle se produit l'accélération des voitures.

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

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

1.2. *PISTE*

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

1.2.1. Largeur

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

1.2.2. Longueur

Les épreuves d'accélération FFSA seront organisées sur une distance de 201,16 mètres (1/8 mile). Il sera possible de porter cette distance jusqu'à 402,32 mètres (1/4 de mile) uniquement dans le cadre du déroulement d'une épreuve de Dragsters comportant les éléments de sécurité sur 402,32 mètres. La longueur de la zone de freinage doit être égale à la longueur de la zone d'accélération.

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

1.2.3. Démarcation

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

1.2.4. Protections

- ***Piste occasionnelle (voir schéma) :***
  - Limitation à 8,2 secondes au 202,16 mètres.
  - Limitation à 7,5 secondes au 202,16 mètres pour des pistes offrant toutes sécurités (glissières murs piste dragster D2).

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

- Soit délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste depuis la ligne de départ puis formant un entonnoir éloignant la zone spectateurs à une distance au niveau de la ligne d'arrivée correspondant à 10 % de la longueur de la zone d'accélération (20 mètres dans le cas d'une zone d'accélération de 201,16 mètres) (Cf. Cahier des Charges Organisateur).

- Soit délimitation par des séparateurs plastiques liées entre eux (hauteur minimum : 0,60 mètre) lestés à 150 kg pièce et placés le long de la piste et par des barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des

bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs (Cf. Cahier des Charges Organisateurs).

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

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

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

- ***Piste permanente (voir schéma) :***
  - Délimitation de la piste :
    Double rail de sécurité de chaque côté de la piste ou blocs de béton continus (hauteur minimum : 0,60 mètre).

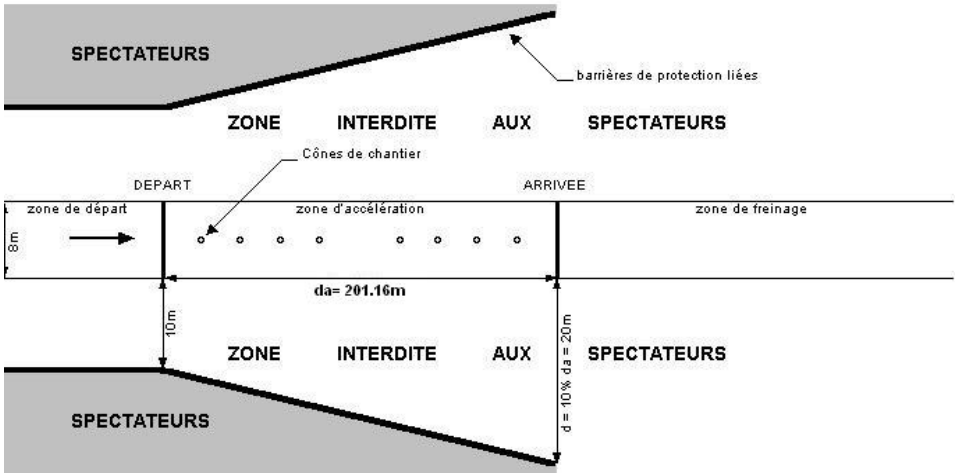
  - Délimitation de la zone spectateurs :
    Délimitation par barrières de sécurité liées entre elles (barrières vauban recommandées) placées à 10 mètres des bords de la piste sur toute la distance accueillant les spectateurs.

1.3. ***COUVERTURE MEDICALE***

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

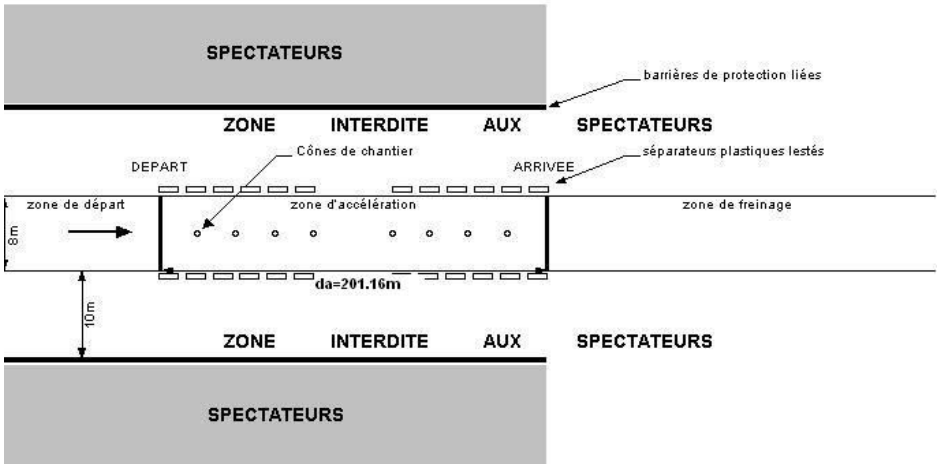
PISTE OCCASIONNELLE POUR EPREUVE D'ACCELERATION

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



PISTE PERMANENTE POUR EPREUVE D'ACCELERATION

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



NOTES