



REGLEMENTATION STANDARD SPORTIF SLALOM 2025



DOCUMENT FSAM

Siège : F.S.A.M - 79 Rue Rabezavana- Ambodifilao - Antananarivo 101.

B.P : 1623

Tél. : 22 232 90

E-mail : fsam06@moov.mg

Facebook : informations de la fédération du sport automobile de madagascar

INDEX**ANNEXE B AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL**

CHARTRE DE BONNE CONDUITE.....	7
--------------------------------	---

CONDITION DE DELIVRANCE DES LICENCES DE LA F.S.A.M

I – GENERALITES	8
II – IMPRIMES	
III – VISITE MEDICALE	
IV – PARTICIPATION AUX EPREUVES INTERNATIONALES	
V – ETRANGERS	
VI – DUPLICATA	

LICENCE DE COMPETITION

GENERALITES.....	9
LICENCE ANNUELLE	

LICENCE PROVISoire

GENERALITES.....	10
------------------	----

LICENCE OFFICIEL**PRESCRIPTIONS GENERALES A TOUS LES CHAMPIONNATS**

1. APPLICATION	12
2. STATUT DES COMPETITIONS	
3. AUTOMOBILES ADMISES	
4. INSCRIPTION DES COMPETITIONS	
5. COMMISSAIRES SPORTIFS, DELEGUES FSAM	
6. ANNULATION OU DEPLACEMENT D'UNE COMPETITION	
7. PUBLICATION DU REGLEMENT	
8. ACCEPTATION DES ENGAGEMENTS	
9. NUMEROS DE COMPETITION	
10. VERIFICATIONS TECHNIQUES & SPORTIVES (Pré Contrôle et Contrôle de Conformité)	
11. PARC FERME	13
12. SECURITE GENERALE	
13. ESSAIS	
14. BRIEFING	
15. ORDRE DE DEPART	
16. POINT DE DEPART	
17. PROCEDURE DE DEPART	
18. FAUX DEPART	
19. ARRIVEE	
20. PUBLICITE	14
21. CLASSEMENTS	
22. EX AEQUO	
23. PENALITES	
24. ECHELLE DE PENALITES	
25. AMENDES	
26. RESPONSABILITES DES AMENDES	
27. DELAI DE PAIEMENT DES AMENDES	
28. RECLAMATIONS ET APPELS	
29. APPLICATION ET INTERPRETATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES ET DES REGLEMENTS	
30. COUVERTURE EQUITABLE ET IMPARTIALE	
31. DROIT DE TOURNAGE ET D'IMAGES ANIMEES DE LA FSAM	
32. MEDICAL	15
33. CONTROLE ANTIDOPAGE	
34. ORGANISATION DES SECOURS	
35. PRIMES	
36. DIVERS DROITS	

REGLEMENT SPORTIF SLALOM**PRINCIPES GENERAUX**

1. CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS.....	16
1.1 APPLICATION	17
1.2 LANGUE OFFICIELLE	
1.3 INTERPRETATION	
1.4 DATE D'APPLICATION	
2. DEFINITIONS	
2.1 DEBUT DE LA COMPETITION	
2.2 ADDITIF	
2.3 COMMUNICATION	

- 2.4 PILOTE
- 2.5 DECISION
- 2.6 FIN DE LA COMPETITION
- 2.7 PARC FERME OU ZONE DE DEPART
- 2.8 ASSISTANCE INTERDITE
- 2.9 RECONNAISSANCE
- 2.10 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES
- 2.11 ASSISTANCE

CHAMPIONNATS & POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

- 3.1 QUALIFICATION / DROIT D'UN SLALOM
- 3.2 RAPPORTS
- 3.3 ANNULATION / DEPLACEMENT D'UN SLALOM DE CHAMPIONNAT
- 3.4 EPREUVES CANDIDATES
- 3.5 POINTS DES CHAMPIONNATS..... 18
- 3.6 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION
- 3.7 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT
- 3.8 NOMBRE DE SLALOMS DU CHAMPIONNAT

4. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

- 4.1 PILOTE

5. CARACTERISTIQUES DU RALLYE DES COMPETITIONS

- 5.1 DENOMINATION
- 5.2 DUREE

OFFICIELS

6. OFFICIELS & DELEGUES..... 19

- 6.1 COMMISSAIRES SPORTIFS
- 6.2 DELEGUES DE LA FSAM
- 6.3 CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS
- 6.4 COMMISSAIRES TECHNIQUES

VOITURES ADMISES

7. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS DE LA FSAM

- 7.1 RESUME
- 7.2 CLASSES DE VOITURES

PNEUMATIQUES & ROUES

8. GENERALITES

- 8.1 POUR TOUS TYPES DE VOITURES..... 20
- 8.2 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

COMPOSANTS MECANIQUES

9. COMPOSANTS MECANIQUES

- 9.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR
- 9.2 TURBOCOMPRESSEURS
- 9.3 TRANSMISSIONS
- 9.4 PLOMBAGE DU MOTEUR 21
- 9.5 REMPLACEMENT DU CHASSIS
- 9.6 PIECES DE RECHANGE

DOCUMENTS STANDARDS & VISAS FSAM

10. GENERALITES

- 10.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FSAM
- 10.2 REGLEMENT PARTICULIER
- 10.3 DELIVRANCE D'UN VISA
- 10.4 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

ASSURANCE

11. COUVERTURE D'ASSURANCE

- 11.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE
- 11.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE
- 11.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

ENGAGEMENTS

12. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

- 12.1 GENERAL
- 12.2 SOUMISSIONS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
- 12.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT..... 22
- 12.4 CHANGEMENT DES PILOTES
- 12.5 ENGAGEMENT DES PILOTES
- 12.6 ENGAGEMENT NON VISE

13 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

13.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

14 DROITS D'ENGAGEMENT

- 14.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
- 14.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
- 14.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
- 14.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

15 CLASSES

- 15.1 CHANGEMENT DE CLASSE

IDENTIFICATION DES VOITURES

16 NUMEROS DE COURSE

- 16.1 GENERALITES
- 16.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

17 NOMS DU PILOTE

- 17.1 NOM DU PILOTE
- 17.2 ABSENCE DE NOM

18 MATIERE DE PUBLICITE

- 18.1 RESTRICTION EN MATIERE DE PUBLICITE.....23
- 18.2 NOM D'UN CONSTRUCTEUR AUTOMOBILE
- 18.3 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS
- 18.4 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU SLALOM

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

19 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

- 19.1 HORAIRE
- 19.2 DOCUMENTS REQUIS

20 VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU SLALOM

- 20.1 GENERALITES

21 VERIFICATIONS PENDANT LE SLALOM

- 21.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES
- 21.2 RESPONSABILITE DES PILOTES

22 CONTROLE FINAL

- 22.1 PARC FERME FINAL 24
- 22.2 SELECTION DES VOITURES

CONDUITE

23 COMPOTEMENT

- 23.1 REGLES GENERALES

RECONNAISSANCES

24 RECONNAISSANCES

DEPARTS & NOUVEAUX DEPARTS

25 CEREMONIE DE DEPART

26 ORDRE DE DEPART

- 26.1 DEPART DU SLALOM
- 26.2 ETUDIANT

PROCEDURES D'UN SLALOM

27 GENERALITES

- 27.1 CHRONOMETRAGE

28 DEPART D'UN SLALOM

- 28.1 POINT DE DEPART
- 28.2 PROCEDURE DE DEPART
- 28.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE
- 28.4 DEPART RETARDEE DE LA FAUTE DU PILOTE
- 28.5 FAUX DEPART

29 ARRIVEE D'UN SLALOM

- 29.1 LIGNE D'ARRIVEE 25

30 INTERRUPTION D'UNE COURSE

31 SECURITE DES PILOTES

- 31.1 EQUIPEMENT DES PILOTES
- 31.2 DRAPEAUX ROUGES

ASSISTANCE

- 32 ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES**
 32.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE
- 33 PARCS D'ASSISTANCE**
 33.1 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE
 33.2 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE
 33.3 ASSISTANCE EXTERNE
 33.4 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE
- 34 VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE**

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

- 35 PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT**
 35.1 EMPLACEMENT
 35.2 PROCEDURE 26
 35.3 UTILISATION DU CARBURANT

RESULTATS & EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

- 36 RESULTATS DES SLALOMS**
 36.1 ETABLISSEMENTS DES RESULTATS
 36.2 CLASSEMENT
 36.3 INTERRUPTION D'UNE COMPETITION
 36.4 PUBLICATION DES RESULTATS
 36.5 COUVERTURE EQUITABLE & IMPARTIALE
- 37 RECLAMATIONS ET APPELS**
 37.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL
 37.2 CAUTION DE RECLAMATION
 37.3 DEPOT DE GARANTIE
 37.4 FRAIS
 37.5 APPELS
 37.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE..... 27
- 38 REMISE DES PRIX SLALOM**
 38.1 CEREMONIE DE PODIUM
 38.2 ABSENCE
 38.3 RECEPTION MONDAINE
- 39 CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FSAM**
 39.1 LISTE DE TITRES FSAM
 39.2 EXIGENCE DE PRESENCE
 39.3 ABSENCE

ANNEXES – INDEX

- ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTROLES 28
 ANNEXE II – DOCUMENTS STANDARD 30
 ANNEXE III – SEQUENCE CHRONO DE DEPART / ARRIVEE
 ANNEXE IV – GESTION ENVIRONNEMENTALE
 REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »..... 32
 REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T2/T2M »
 REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T1 »

REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »

1. DEFINITIONS 32
 2. ELEMENTS MECANQUES
 3. BLOC – MOTEUR – CYLINDRE
 4. CULASSE
 5. ALIMENTATION
 6. SURALIMENTATION
 7. ECHAPPEMENT
 8. AUTRES ELEMENTS MECANQUES
 9. TRANSMISSION
 10. CARROSSERIE
 11. SURFACES VITREES 33
 12. COQUES – CHASSIS
 13. SUSPENSION
 14. DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES
 15. PARE CHOCS
 16. TOITS OUVRANTS
 17. HABITACLE
 18. BATTERIE
 19. ESSUIE GLACE
 20. SIEGE
 21. RETRO VISION MINIMALE
 22. FIXE CAPOT
 23. HARNAIS

24. RECUPERATEUR D'HUILE	
25. MISE EN ROUTE	
26. COUPE CIRCUIT	
27. FREINS	
28. EQUIPEMENTS LUMINEUX	
29. RESERVOIR D'HUILE.....	34
30. RESERVOIR D'ESSENCE	
31. PROTECTIONS SUPPLEMENTAIRES	
32. ANNEAU DE REMORQUAGE	
33. EXTINCTEURS	
34. POIDS MINIMUM	
35. ARCEAU DE SECURITE	
36. BAVETTES.....	36
37. EQUIPEMENTS VESTIMENTAIRES.....	37
38. TROUSSE DE SECOURS	

REGLEMENTATION TECHNIQUE KART CROSS

1. DEFINITIONS DES VEHICULES	
2. BRUITS	
3. CYLINDREE	
4. CATEGORIES	
5. PREPARATION	
6. CARBURANT	
7. TRANSMISSION	
8. CHASSIS	
9. SECURITE	
10. TROUSSE DE SECOURS	
11. NUMERO DE COURSE	39
12. POINTS PARTICULIERS	

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN – Gr T2/MT2

PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 282 – FIA)

EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 283 – FIA)

REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT-TERRAIN DE SERIE (suivant ARTICLE 284 – FIA)

REGLEMENTATION TECHNIQUE POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN PROTOTYPE – Gr T1

PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 282 – FIA)

EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT-TERRAIN (suivant ARTICLE 283 – FIA)

REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES PROTOTYPE TOUT TERRAIN – GROUPE T1 (suivant ARTICLE 285 – FIA)

ANNEXE B AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL**CHARTRE DE BONNE CONDUITE****➤ Respect de la réglementation FSAM**

Toute personne titulaire d'une *Licence Nationale* ou d'un certificat d'enregistrement auprès de la *FIA* (les «Licenciés *FIA*») et tout participant à quelque titre que ce soit aux *Compétitions Nationales* (les «Participants aux *Compétitions Nationales*») s'engagent à respecter les Statuts et Règlements de la *FSAM*, et ce compris le Code Sportif International, et la présente Charte.

➤ Respect des objectifs et des intérêts de la FSAM

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s'engagent notamment :

- à ne pas poursuivre un objectif divergent de ceux de la *FSAM*,
- et par leurs propos, leurs actes ou leurs écrits, à ne pas porter un préjudice moral ou matériel à la *FSAM*, à ses organes, à ses membres ou ses dirigeants, et plus généralement à l'intérêt du sport automobile et aux valeurs défendues par la *FSAM*.

➤ Autorité des décisions de la FSAM

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s'engagent à se conformer aux décisions de la *FSAM* et de ses organes et à ne rien faire qui viendrait s'opposer aux intérêts de la *FSAM*.

➤ Respect des Licenciés FSAM

Tout harcèlement à l'encontre des Licenciés *FSAM*, qu'il soit physique, professionnel ou moral, et toutes pratiques attentatoires à leur intégrité physique ou morale, sont interdits.

Les Licenciés *FSAM* informeront la *FSAM* de toute violation de la présente Charte en vue de la saisine du Tribunal National.

➤ Obligation de loyauté

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* ne doivent pas, de quelque manière que ce soit, enfreindre les principes de loyauté dans la compétition, avoir un comportement non sportif ou tenter d'influencer le résultat d'une *Compétition* de manière contraire à l'éthique sportive, notamment dans le cadre de paris portant sur les *Compétitions* inscrites au Calendrier Sportif National.

➤ Obligation de coopération

Tout Licencié *FSAM* et tout Participant aux *Compétitions Nationales* s'engagent à fournir une coopération pleine et entière aux enquêtes

CONDITION DE DELIVRANCE DES LICENCES DE LA F.S.A.M**I – GENERALITES**

Il faut obligatoirement être porteur d'une licence adéquate, en cours de validité pour :

- Exercer quelque fonction ou remplir quelque mission que ce soit en qualité de dirigeant.
- Prendre part à une compétition inscrite au calendrier de la F.S.A.M ou d'une A.S.N affiliée à la F.I.A, soit comme officiel, soit comme concurrent conducteur (pilote et/ou copilote).

Ces licences sont délivrées uniquement par la F.S.A.M et ce pour toute la saison en cours.

Un licencié concurrent ne peut l'être qu'au titre d'une même et unique association (club), quels que soient le nombre et la catégorie de licences sollicitées.

Toute mutation de Club est soumise à un droit de cinq cent mille Ariary (**500.000 Ar**) accompagné du quitus du Club affilié de l'année précédente.

Aucune mutation n'est autorisée en cours de saison.

Toute personne n'ayant pas acquis de licence durant une saison entière pourra changer de club sans être soumis à la mutation

Les licences sont valables pour l'année civile en cours et viennent obligatoirement à expiration le 31 décembre de chaque année. La validité d'une licence est cependant prolongée jusqu'au 31 mars de l'année suivante lorsque le titulaire est :

- soit passible de poursuites disciplinaires,
- soit partie dans une procédure d'appel,

et ce uniquement en ce qui concerne la compétence de la commission de discipline et/ou du tribunal sportif de la F.S.A.M.

Toute demande de licence doit être formulée sur les imprimés prévus à cet effet. Elle devra être approuvée par le Club d'appartenance, sous forme du cachet du Club et du visa du Président.

Une nouvelle forme de procédure sera appliquée pour toute demande de licence.

A savoir :

- accéder à la page FaceBook de la FSAM (fédération du sport automobile de madagascar)

- imprimer la demande d'approbation club et la remplir (faire viser par votre club)

- **procéder au paiement de votre licence et de la visite de conformité du véhicule chez Mon resto Padel, Marais Masay (cash ou chèque au nom de la FSAM)**

- passer la visite médicale chez le Docteur Fédéral (Dr Karl : 032.02.237.27 ou 034.51.908.05) uniquement sur Rendez-vous

- passer la visite de conformité de votre véhicule avec le Commissaire Technique 034.18.026.04 ou 034.01.129.50

- **scanner ou photographier : la demande avec visa club et avis du médecin, votre photo d'identité, le reçu du paiement de votre licence, le reçu du paiement de votre visite de conformité le cas échéant, la lettre d'autorisation parentale pour les mineurs**

- **par la suite, cliquez sur le lien suivant <https://forms.gle/WePu78xSG8NRupCs6> ou scannez le QR dans le formulaire et suivez les instructions.**

Il est permis d'utiliser, en plus de son nom et prénom, un pseudonyme. Ce pseudonyme doit être gardé pendant toute la saison et ce pour toutes les catégories.

La F.S.A.M peut refuser la délivrance d'une licence à tout candidat qui poursuivrait un objet contraire à ceux de la F.S.A.M. Qui aurait refusé d'appliquer des décisions de la F.S.A.M. Ou qui par ses propos, ses actes ou ses écrits, aurait porté un préjudice moral ou matériel à la F.S.A.M à ses membres ou à ses dirigeants.

II – IMPRIMES

Les imprimés « demande de licences » sont disponibles auprès des associations sportives et de la F.S.A.M.

Les associations sportives devront, sous leur responsabilité, vérifier et joindre, aux demandes de licences, toutes pièces se rapportant aux dites demandes.

La licence « provisoire » valable pour une seule participation doit être délivrée par la F.S.A.M.

III – VISITE MEDICALE ANNUELLE

L'obtention de licences, annuelle ou provisoire, est soumise à une visite médicale à effectuer par le médecin fédéral ou le médecin de la ligue, qui devra obligatoirement parapher la demande avec son avis sur l'aptitude.

Aucune dérogation délivrée par un autre médecin ne sera acceptée. Le tarif de la visite médicale est fixé à **quarante mille ariary (40.000 Ar)**

Aucune visite médicale ne sera effectuée sur place durant la compétition.

IV – PARTICIPATIONS AUX EPREUVES INTERNATIONALES

Les licenciés F.S.A.M qui veulent participer aux épreuves internationales inscrites au calendrier de la F.I.A, se déroulant dans un pays étranger, doivent en informer la F.S.A.M qui leur délivrera la licence adéquate ainsi que la lettre d'autorisation.

V – ETRANGERS

Les étrangers peuvent postuler aux licences F.S.A.M. Toute demande doit cependant obtenir l'avis favorable du Comité Directeur de la F.S.A.M. Ils ne peuvent pas prétendre à une licence provisoire.

Les étrangers courront avec une licence étrangère doivent produire un certificat médical paraphé par leur ASN ainsi qu'une lettre d'autorisation de leur ASN.

VI – DUPLICATA

En cas de perte de licence national, un duplicata peut être délivré.

Le tarif du duplicata est de **20.000 Ariary**

LICENCES COMPETITION**GENERALITES**

Les licences compétitions sont réparties en trois catégories:

- Internationales
- Nationales
- Provisoires

Une licence n'est valable que pour une seule et unique catégorie. Les catégories existantes à M/car sont :

- RALLYE
- SLALOM / COURSE DE COTE
- CROSS CAR
- RUN
- KARTING
- VIRTUEL

Le coût de la licence, dépendante du visa de la visite médicale, devra être régularisé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par mobile money (Frais de retrait compris) au nom de la FSAM soit par chèque au nom de la FSAM ou au moment de l'inscription au plus tard. Tout manquement sera sanctionné par un refus de départ.

Une remise de 10% sera accordée pour la deuxième licence ; 20% à la troisième ; 30% la quatrième et gratuite à partir de la cinquième.

Le Rallye, étant la catégorie principale, ne pourra bénéficier de remise. La licence virtuel ne rentre pas dans le cadre de la remise.

LICENCE NATIONALE	<u>Pilote SLALOM/COURSE DE COTE – CROSS CAR</u>
--------------------------	--

Conditions de délivrance

- Certificat médical d'aptitude
- 14 ans révolus à l'année de participation
- Mensuration minimum 1,50m
- Autorisation parentale pour les mineurs
- Désengagement parentale pour les mineurs vis-à-vis de l'organisateur et de la FSAM

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **200.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE	<u>Jeune Pilote SLALOM/COURSE DE COTE / 2RM – CROSS CAR</u>
--------------------------	--

Conditions de délivrance

- Certificat médical d'aptitude
- 18 ans (révolus à l'obtention de sa licence) à 21 ans (à l'obtention de sa licence et pour la saison en cours)
- Mensuration minimum 1,50m
- Désengagement parentale pour les mineurs vis-à-vis de l'organisateur et de la FSAM

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **200.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE	<u>Espoir Pilote SLALOM/COURSE DE COTE / 2RM – CROSS CAR</u>
--------------------------	---

Conditions de délivrance

- Certificat médical d'aptitude
- 14 ans (révolus à l'obtention de sa licence) à 17 ans (à l'obtention de sa licence et pour la saison en cours)
- Mensuration minimum 1,50m
- Autorisation parentale
- Désengagement parentale pour les mineurs vis-à-vis de l'organisateur et de la FSAM

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **200.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE AUTO	<u>Rookie Pilote SLALOM/COURSE DE COTE 2RM – CROSS CAR</u>
-------------------------------	---

Conditions de délivrance

- 1^{ère} Licence en SLALOM 2 RM et CROSS CAR
- 14 ans révolus à l'année de participation
- Autorisation parentale pour les mineurs
- Désengagement parentale pour les mineurs vis-à-vis de l'organisateur et de la FSAM
- Certificat médical d'aptitude

Participation

- Toutes les épreuves de run du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **100.000 Ariary**

LICENCES PROVISOIRE (pour une compétition)

LICENCE SLALOM/COURSE DE COTE 2RM – CROSS CAR PROVISOIRE	<u>Concurrent – conducteur</u>
---	---------------------------------------

GENERALITES

La licence provisoire est une licence régionale. Elle est limitée à une seule participation. **Elle ne peut marquer des points dans une coupe, challenge ou trophée sans l'autorisation de la FSAM.**

Les pilotes étrangers et pilotes nationaux non-résidents ne peuvent pas solliciter cette licence.

Les conditions de délivrance et la procédure de règlement sont les mêmes qu'une demande de licence annuelle selon la catégorie sollicitée

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **100.000 Ariary**

LICENCES D'OFFICIEL

GENERALITES

Toutes délivrances de licences d'Officiels sont conditionnées par un passage d'examen mis en place par la F.S.A.M

Toute personne, sollicitant une licence d'Officiel de Direction de Course et/ou une licence du Corps des Officiels, devra faire une lettre d'engagement le mettant à la disposition de la F.S.A.M durant la saison en cours. Toute absence ou refus non justifié, après désignation de fonction, sera soumis à l'appréciation de la F.S.A.M

LICENCE Dirigeant

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum

Fonction

Responsabilités de dirigeant dans un meeting automobile et karting (Secrétaire de meeting, ...)

Tarif : **20.000 Ariary**

LICENCE Volontaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum

Fonction

Responsabilités administratives et d'organisation dans un meeting automobile et karting (Secrétaire, Protocole, Logistique ...)

Tarif : **15.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE Juge de Fait

Conditions de délivrance

- être membre de la FSAM ou d'un club
- être membre du corps des officiels
- Etre désigné dans le règlement particulier par la FSAM

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

Tarif : **15.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Technique « C »

Conditions de délivrance

- Avoir rempli les fonctions de commissaire technique stagiaire dans 6 meetings automobile et/ou karting au cours des deux années précédentes
- Avoir assisté à un séminaire annuel
- Avoir passé un examen

Fonction

Commissaire technique dans un meeting

NOTE : En l'absence actuelle de commissaire technique « A » ou « B », le Directeur Technique National de la F.S.A.M sera, jusqu'à nouvel ordre, le délégué technique des épreuves et pourra seul officialiser les passeports techniques de véhicules sur tout le territoire.

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Technique Stagiaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 16 ans minimum
- Avoir des notions approfondies de mécanique

Fonction

Apprentissage de la fonction de commissaire technique sous la direction d'un commissaire technique dans un meeting automobile et/ou karting

Tarif : **15.000 Ariary**

LICENCE Directeur de Course – Commissaire Sportif

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Titulaire d'une licence de commissaire sportif depuis 2 années consécutives et avoir participé à 3 meetings en une année. Il pourra être pris en compte une participation en qualité de chargé des relations avec les concurrents ou d'observateur de la F.S.A.M.
- avoir passé un examen

Fonction

- Directeur de course
- Commissaire sportif
- Observateur désigné par F.S.A.M pour un meeting

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Sportif

Conditions de délivrance

Option A

- Etre âgé de 18 ans minimum

- Titulaire d'une licence de Directeur d'Epreuve Spéciale pendant 2 années consécutives et avoir participé à 3 meetings automobile en une année
- avoir passé un examen

Option B

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Titulaire d'une licence F.S.A.M pendant 3 années consécutives
- Avoir obtenu l'avis favorable de la F.S.A.M et avoir été reçu à l'examen

Fonction

- Membre d'un collège de commissaires sportifs
- Chargé des relations avec les concurrents
- Observateur désigné par la F.S.A.M pour un meeting

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Directeur d'Epreuve Spéciale

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir été titulaire d'une licence de Commissaire « Chef de Poste » et avoir participé à 5 meetings automobile et/ou karting en une année
- Avoir passé un examen

Fonction

Directeur d'Epreuve Spéciale :

- Sécurité / Contrôle

Tarif : **30.000 Ariary**

LICENCE Commissaire « Chef de poste »

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir été titulaire d'une licence de commissaire et avoir participé à 5 meetings automobile et/ou karting en une année
- Avoir passé un examen

Fonction

Chef de poste :

- Sécurité
- Contrôle

Tarif : **25.000 Ariary**

LICENCE Chronométrateur

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimum
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M
- Avoir suivi un stage de formation au niveau du corps des Officiels de la F.S.A.M
- Avoir passé un examen

Fonction

Chronométrateur dans un meeting

Tarif : **24.000 Ariary**

LICENCE Commissaire Stagiaire

Conditions de délivrance

- Etre âgé de 18 ans minimums
- Etre membre du corps des officiels de la F.S.A.M

Fonction

Adjoint à un commissaire ou à un commissaire chef de poste dans un meeting automobile et karting

Tarif : **20.000 Ariary**

LICENCE MEDICALE

Conditions de délivrance

- Etre inscrit à l'ordre des médecins
- Etre membre de la commission médicale de la F.S.A.M ou médecin assurant un service médical dans les épreuves

Tarif: **20.000 Ariary (à l'exception du Médecin Fédéral)**

PRESCRIPTIONS GENERALES APPLICABLES A TOUS LES CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHÉES ET COUPES DE LA FSAM

Chaque fois que le mot « Championnat » est utilisé dans les présentes prescriptions générales ce terme inclut automatiquement les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FSAM.

1. Application des prescriptions générales

A. Tous les règlements des *Compétitions* qualificatives des *Championnats de la FSAM (Compétitions)* doivent être conformes au *Code* et à ses *Annexes*, aux *Bulletins Officiels* de la *FSAM*, aux présentes *Prescriptions Générales* (les *Prescriptions*), ainsi qu'au *Règlement Sportif* du *Championnat* (le *Règlement*) duquel la *Compétition* est qualificative. En cas de différences entre ces différents textes, le *Code* prévaudra.

B. Seule la FSAM peut accorder des dérogations aux *Prescriptions* et *Règlements* mentionnés ci-dessus

2. Statut des Compétitions

Toute *Compétition* doit avoir le statut de *Compétition* nationale libre et être inscrite au calendrier sportif national.

3. Automobiles admis

Ne peuvent être admis à une *Compétition* que les automobiles des groupes ou formules prévus au *Règlement*.

4. Inscription des Compétitions

A. Toute demande d'inclusion d'une *Compétition* dans un *Championnat* doit être transmise à l'Administration de la FSAM avant la date limite fixée par la FSAM.

B. Les *Compétitions* d'un même *Championnat* doivent être séparées par quatre semaines au moins pour les rallyes et deux semaines pour les compétitions de base. La FSAM se réserve le droit de réduire ou d'augmenter l'intervalle selon les circonstances particulières existantes.

C. Tout *CLUB* qui désire qu'une nouvelle *Compétition* soit incluse dans un *Championnat* doit en aviser la FSAM qui désignera au moins un observateur de la FSAM devant être présent à la *Compétition* organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle la *Compétition* doit être inscrite au calendrier national.

5. Commissaires sportifs, Délégués FSAM

Le collège des commissaires sportifs de chaque *Compétition* comptera au moins deux commissaires différents de celle de l'*Organisateur*. En cas de partage des voix, le président du collège des commissaires sportifs a voix prépondérante. En outre, la FSAM pourra désigner un délégué technique qui sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

La FSAM pourra également désigner tout(s) autre(s) délégué(s), dont les noms devront figurer au règlement de la *Compétition*.

6. Annulation ou déplacement d'une Compétition

A. L'annulation d'une *Compétition* doit être annoncée à la FSAM au moins trois mois **(45 jours) pour un rallye et 1 mois (30 jours) pour une compétition de base** avant la date prévue pour la *Compétition*.

B. L'annulation d'une *Compétition* avec un préavis inférieur à trois mois **(45 jours) pour un rallye et 1 mois (30 jours) pour une compétition de base** pourra entraîner le refus d'inscription de la *Compétition* au *Championnat* de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de *Force Majeure* reconnu par la FSAM.

DC. Le déplacement d'une *Compétition* ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance

7. Publication du Règlement

A. Le règlement de chaque *Compétition* doit parvenir pour approbation à l'Administration de la FSAM, par l'intermédiaire du *CLUB* responsable, au moins **30 jours** pour les rallyes et au moins **20 jours** pour les compétitions de base, avant le début de la *Compétition* après avoir été approuvé par la FSAM. Le règlement doit être publié au moins **15 jours** pour les rallyes et au moins **10 jours** pour les compétitions de base, avant le début de la *Compétition*. Des exemplaires du règlement approuvé seront également envoyés, dès publication, aux clubs organisateurs des autres *Compétitions* du *Championnat*. Le règlement ainsi que tous les additifs et notes officielles seront publiés au moins en français.

B. Le Règlement de la *Compétition* doit se conformer au Code, aux présentes Prescriptions et au Règlement concerné, sauf si une dérogation a été accordée par la FSAM.

D. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une *Compétition* doit être introduite en accord avec celui-ci et avec le Code, par l'inclusion d'additifs numérotés qui deviendront partie intégrante du règlement de la *Compétition*.

E. Tout additif au règlement, publié avant l'ouverture des engagements, doit par ailleurs être publiée en français et doit être envoyé en deux exemplaires à l'Administration de la FSAM pour accord.

Ces additifs seront inscrits au tableau d'affichage officiel et seront aussi communiqués aux *Concurrents* qui devront en accuser réception en signant, sauf cas de *Force Majeure* dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

8. Acceptation des engagements

A. Nonobstant l'Article **3.14** du Code qui autorise l'organisateur d'une *Compétition* à refuser un engagement, la demande d'engagement d'un *Concurrent* qui a marqué 30% au moins du nombre de points obtenus par le *Concurrent* en tête du classement provisoire du *Championnat* ne peut être refusé par un organisateur ; pour la première *Compétition* de l'année, c'est le classement final du *Championnat* de l'année précédente qui sera pris en considération.

B. Dans son règlement, l'organisateur peut stipuler le nombre minimal d'*Automobiles* engagées ; si ce nombre n'est pas atteint, l'organisateur est en droit d'annuler l'Epreuve, après approbation de la FSAM.

9. Numéros de compétition

Chaque *Automobile* portera le numéro de compétition de son pilote. Les numéros de compétition devront figurer sur l'*Automobile* pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

10. Vérifications techniques et sportives

10.1 Vérifications techniques préliminaires (Contrôle de Conformité obligatoire, à chaque début de saison)

A. Pendant les vérifications techniques et sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de la *Compétition*, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.

B. Pour les Rallyes, Slaloms / Course de Côte, Cross-car ..., le contrôle de conformité de chaque véhicule devra être effectuée, au plus tard, le Mardi d'avant la manche concernée.

C. Ce contrôle de conformité devra se faire en présence, d'au-moins, deux Commissaires Techniques de la Fédération, contrôle qui sera soumis à un droit de 50.000 ar pour les autos et de 30.000 ar pour les cross car, qui devra être réglé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par mobile money au nom de la FSAM soit par chèque au nom de la FSAM. Un récépissé de paiement lui sera remis pour procéder à ce contrôle.

La présentation d'un « Automobile » aux vérifications techniques préliminaires est considérée comme une déclaration implicite de conformité

D. Aucun contrôle de conformité ne se fera sur la place de la compétition.

E. Tout véhicule n'ayant pas effectué son contrôle de conformité se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription

F. Après le contrôle de conformité et/ou pour toute nouvelle homologation, le DTN affectera à chaque voiture un Passeport Technique (Fiche d'Identification Technique), d'un coût de **10.000 ar**, qui devra être présenté à chaque visite technique du championnat. En cas de perte, un duplicata lui sera délivré contre une somme de **30.000 ar**.

10.2 Vérifications techniques de l'Epreuve

A. Pendant les vérifications techniques et sportives, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de l'Epreuve, le pilote doit tenir disponibles tous les documents exigés.

B. Les pilotes qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à l'Epreuve, sauf dérogation accordée par les commissaires Sportifs.

C. On ne peut exiger d'un pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il signe une décharge ou tout autre document, sauf indication expressément formulée dans le règlement de l'Epreuve.

D. Le directeur de course ou le responsable médical en chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment de l'Epreuve.

E. Aucune voiture ne pourra prendre part à une Epreuve tant qu'elle n'aura pas été approuvée par les commissaires techniques

F. Les commissaires techniques peuvent :

a) Vérifier la conformité d'une voiture à tout moment de l'Epreuve,

b) Exiger qu'une voiture soit démontée pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,

c) Demander à un pilote de payer les frais raisonnables entraînés par l'exercice des droits mentionnés,

d) Demander à un pilote de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

G. Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, est démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences analogues, doit être

présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.

- H. Le directeur de course peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
- I. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation du parc fermé et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux pilotes.
- J. Les commissaires sportifs publieront les résultats pour chaque voiture vérifiée et, à la demande, les mettront à la disposition des pilotes. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf lorsqu'une voiture sera trouvée en infraction au Règlement Technique.
- K. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

11. Parc fermé (facultatif)

- A. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le parc fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.
- B. Le parc fermé sera suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.
- C. Le parc fermé peut être remplacé par un parc de départ.

12. Sécurité Générale

L'organisateur doit mettre à disposition au moins deux voitures de dégagement des voitures concurrentes.

- A. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires.
- B. Pendant les essais ou la course, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance ; toutefois, si la voiture redémarre grâce à une telle assistance, elle sera exclue du classement des essais qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Pendant l'intervalle entre deux courses, toutes les voitures abandonnées sur le circuit doivent être ramenées aux parcs et peuvent prendre part au départ suivant.
- C. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture que dans la zone de parc d'assistance.
- D. Dans le cas où les ravitaillements sont autorisés, ils ne sont autorisés que dans la zone de ravitaillement.
- E. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement, personne, à l'exception du pilote, n'est autorisée à toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle ne se trouve dans le parc d'assistance.
- F. Quand la piste est fermée par la direction de course pendant et après les essais et courses jusqu'à ce que toutes les voitures concernées soient arrivées au parc de réparation, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception des commissaires de piste dans l'exécution de leur mission et du pilote lorsqu'il conduit.
- G. Pendant une course, le moteur ne peut être remis en marche qu'à l'aide du démarreur, sauf dans le parc d'assistance où l'utilisation d'un dispositif de démarrage extérieur peut être autorisée.
- H. Les pilotes participant aux essais et aux courses doivent toujours porter les vêtements, gants et casques.

13. Essais

- A. Sauf quand le règlement contient des dispositions différentes, la discipline en vigueur dans les parcs et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront pour toutes les séances d'essais les mêmes que celles en vigueur pendant la course.
- B. Le directeur de course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais non qualificatifs exclusivement, le directeur de course, avec l'accord des commissaires sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.
- C. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes ne sera admise.
- D. Les essais libres et chronométrés sont facultatifs.

14. Briefing

Un briefing aura lieu avant l'essai à l'endroit prévu à cet effet. Tous les pilotes des voitures admises à participer à la course doivent être présents pendant toute la durée du briefing, sous peine d'exclusion de la course.

15. Ordre de départ

L'ordre de départ de la séance d'essai libre et essais chronos se fera selon l'ordre d'inscription. L'essai chrono devra s'enchaîner à l'essai libre. L'ordre de départ des manches se fera selon le classement des essais chronos et des manches réalisées. Le règlement particulier déterminera si l'ordre se fera d'une manière progressive ou régressive.

L'ordre de départ de la 1^{ère} manche pour les pilotes qui n'ont pas effectué les essais restent à l'appréciation des commissaires sportifs.

16. Point de départ

Le départ est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

17. Procédure de départ

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

Autrement, cette méthode pourra être remplacée par une horloge digitale qui affichera l'heure officielle et devra être clairement visible par le pilote depuis sa position de départ. Le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes se feront à vue. Le départ ne peut se faire qu'à l'affichage des 00", sous peine d'être sanctionné d'un faux départ.

Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera pénalisée du plus mauvais temps de la course plus 20 secondes et la voiture est immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

18. Faux départ

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

- Par infraction : 10 secondes par seconde anticipé

19. Arrivée

- A. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne d'arrivée au moyen d'un drapeau à damier.
- B. Après avoir reçu le signal de fin de course, sauf si le règlement contient des dispositions différentes, les voitures devront aller directement au parc sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception des commissaires si nécessaires)
- C. Toute voiture se trouvant dans l'impossibilité de gagner le parc par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui demanderont assistance à la voiture de dégagement.
- D. En général, un point stop se situera à l'entrée du parc de réparation. Un officiel sera en poste pour le visa des temps effectué.
- C. A ce point stop, le pilote aura l'obligation de se faire identifier, par l'officiel, en enlevant son casque sous peine de disqualification.

20. Publicité

- A. Seul la FSAM peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de compétition. Toute publicité (FSAM) à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il est interdit de modifier ces panneaux.
- B. Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 50cm de largeur sur 14cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du fond blanc.

21. Classements

- A. Outre les classements prévus au Règlement du Championnat, sous réserve de l'accord de la FSAM, l'organisateur peut prévoir dans son

Règlement des subdivisions par groupes de voitures, comme définis dans l'Annexe J (Article 251.1.2) des subdivisions par classe de cylindrée ou encore des classements spéciaux, fondés sur un indice de performance.

- Pour toutes les courses de vitesse sur circuits, ne seront classées que les voitures ayant pris le départ officiel (le 1^{er} chrono faisant foi).

B. Les seules méthodes applicables pour déterminer le classement général d'une course d'un championnat sera la suivante :

1- Individuel (1 seule piste)

- Par la meilleure performance quelque soit le nombre des courses

2 – En parallèle ou poursuite (piste A et piste B)

- Par l'addition des meilleurs performances de la piste A et piste B

3 – Course de Côte

- Par la meilleure performance quelque soit le nombre des montées

C. Le pilote, pour être classé, devra avoir effectué au moins une manche qualificative

D. Le pilote devra suivre impérativement le programme du règlement particulier. Aucune dérogation ne sera autorisée.

E. L'organisateur d'une Epreuve doit en envoyer les résultats dans la semaine qui suit au Secrétariat de la FSAM, ainsi qu'à tous les organisateurs des Epreuves suivantes du Championnat.

22. Ex aequo

Les pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

1) En fonction de la qualité des places (1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} places, etc....) obtenues par eux aux classements généraux des Epreuves et ayant servi à constituer leur total de points.

2) En fonction de la qualité des places obtenues aux classements généraux de toutes les Epreuves auxquelles chacun des conducteurs ex aequo aura pris part.

3) En cas de nouvel ex aequo, la meilleure place lors de la dernière compétition au classement général sera décisive.

23. Pénalités

Toutes les infractions au Code Sportif et à leurs annexes, au présent règlement et à ses annexes, aux Règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

24. Echelle de pénalités

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante :

- le blâme ;

- l'amende ;

- la pénalité en temps ;

- l'exclusion ;

- la suspension ;

- la disqualification.

- Interdiction de P.C

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

25. Amendes

Des amendes peuvent être infligées aux concurrents ainsi qu'aux conducteurs, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting

Les amendes peuvent être infligées par la Fédération et par les commissaires sportifs.

26. Responsabilité des amendes

Les concurrents sont responsables des amendes infligées à leurs conducteurs, aides, passagers, etc.

27. Délai de paiement des amendes

Les amendes qui suivront la signification doivent être payées avant le prochain départ ou avant la proclamation des résultats.

Tout retard dans le versement du montant des amendes peut entraîner une suspension, au moins jusqu'au paiement de celles ci.

28. Réclamations et appels

Le Règlement doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou d'appel fixés par la FSAM dans chaque Règlement Sportif.

29. Application et interprétation des Prescriptions Générales et des Règlements

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule la FSAM est qualifiée pour prendre une décision.

30. Couverture équitable et impartiale

L'organisateur d'une Epreuve devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que l'épreuve soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

31. Droit de tournage et d'images animées de la FSAM

Tous les droits de tournage et d'images relatifs à tout Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge sont dévolus à la F.S.A.M ou au club organisateur de l'épreuve. Ces droits pourront faire l'objet d'une cession à un ou plusieurs services de communication audiovisuelle.

Un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M est une série d'épreuves comptant pour l'attribution d'un titre national délivré par la F.S.A.M. Les organisateurs d'épreuves comptant pour un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M et dont la F.S.A.M ou le club organisateur a confirmé qu'elle ne souhaite pas gérer les droits de tournage et d'images animées ni les céder, pourront disposer de ces droits à leur convenance.

La F.S.A.M ou le club organisateur accrédite le personnel des services de communication audiovisuelle ou société de production à pénétrer sur les lieux accueillant des épreuves d'un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M, dans le but de procéder à des enregistrements sonores télévisés et autres ainsi qu'à des retransmissions ou à la réalisation de films.

Toute exploitation, à but lucratif (photo, magazine, documentaire, émission télévisée, publi-reportage...), devra avoir l'approbation de la FSAM

32. Médical

a. Contrôle préalable

Tout pilote qui souhaite obtenir une licence compétition ou une licence provisoire permettant de participer à une épreuve de sport mécanique (CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHÉES, COUPES) doit se soumettre à un contrôle médical annuel. **Le tarif de la visite médicale est fixé à 40.000 Ar.**

L'utilisation de la fiche médicale délivrée par la F.S.A.M est obligatoire. Seul le médecin fédéral ou le médecin désigné par le club pour les Provinces est habilité à remplir cette fiche. Une fois la fiche médicale dûment rédigée, le médecin examinateur devra remplir le Certificat Médical inclus dans la demande de licence.

Tout pilote devra prendre ses dispositions pour ne pas effectuer sa visite médicale dans la semaine qui précède une compétition.

Aucune visite médicale ne pourra se faire sur le lieu de l'Epreuve, en conséquence, tout pilote n'ayant pas effectué sa visite médicale préalable

se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription.

Les pilotes venant de l'étranger devront impérativement produire un certificat d'aptitude émanant du médecin responsable de leur région. Dans le cas contraire, ils auront l'obligation de passer la visite médicale auprès du médecin fédéral de la FSAM.

Les pilotes venant de l'étranger, présentant une licence étrangère, devront impérativement produire un certificat d'aptitude émanant du médecin responsable agréé de leur ASN.

b. Contrôle après une maladie ou un accident

Les pilotes accidentés au cours d'une épreuve ou blessés à l'occasion d'autres activités pourront, à la demande du médecin fédéral, subir une visite médicale attestant de leur guérison ou consolidation, avant d'être autorisés à recourir.

33. Contrôle antidopage

a. Le dopage, c'est-à-dire l'usage de substances destinées à accroître artificiellement et passagèrement les possibilités physiques et susceptibles de nuire à la santé des pratiquants est interdit.

Les contrevenants et ceux ayant refusé de se soumettre au contrôle antidopage pourront être exclus, et en outre, pourront faire l'objet de sanctions disciplinaires. L'obligation de respecter la réglementation interdisant le dopage et d'accepter les contrôles éventuels des médecins accrédités, figurera sur les bulletins d'engagement et sera signée par les conducteurs.

b. Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des conducteurs de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux conducteurs l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile. Il incombe aux conducteurs et aux autres personnes concernées de savoir ce qui constitue une violation des règles antidopage, ce qui implique la connaissance des substances et des méthodes incluses dans la liste des interdictions publiées par l'Agence Mondiale Antidopage (l'AMA).

c. Le dopage est défini comme une ou plusieurs violations des règles antidopage énoncées dans l'Annexe A (Règlement antidopage) de la FIA.

d. Contrôle de l'alcoolémie

Au cours d'une épreuve, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

La présence d'une odeur d'alcool est considérée comme un état d'ébriété. La FSAM pourra sanctionner sur le champ le concerné et le suspendre pour toute la saison, et plus si elle le juge nécessaire.

34. Organisation des secours

Elle recouvre toutes les catégories du sport mécanique ; Les obligations qui en résultent ne remplacent pas, mais complète les mesures qui pourraient par ailleurs être imposées par les pouvoirs publics.

Ces dispositions s'appliquent à toutes les épreuves inscrites au Calendrier F.S.A.M. Il est nécessaire de respecter les conditions suivantes :

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'ordre des médecins. En cas de force majeure il pourra être remplacé.

Le Médecin-chef doit être à la direction de course en liaison permanente avec elle. Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, le Service Médical doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Les catégories slaloms, course de côte, runs, karting,

La présence de deux ambulances avec le matériel prévu pour la réanimation à bord, accompagnée d'un médecin chef et d'une voiture de première intervention accompagnée d'un deuxième médecin adjoint devront être mise à la disposition du médecin chef par les organisateurs, pendant l'épreuve et les éventuels essais. Un service de secours approprié doit également être prévu pour les enceintes publiques payantes.

Trousse de 1^{er} secours

- Toutes les voitures concurrentes et ce dans les catégories précitées (rallye, run, slalom, cross car) doivent comprendre une trousse de premier secours, qui doit contenir, au minimum, les produits suivants :

o Pommade anti brûlure – Mercurochrome – Solution antiseptique – Sparadrap en rouleau – bande en rouleau – anti inflammatoire – garrot – ciseaux - compresse

35. DIVERS DROITS

- Affiliation pour tout nouveau club	1.000.000 ar
- Cotisation club annuelle	750.000 ar
- Organisation rallye national Auto/T2	1.250.000 ar
- Organisation rallye national SSV/T1 (si 3 et plus)	625.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) Auto/T2	1.750.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) SSV/T1 (si 3 et plus)	750.000 ar
- Organisation Rallye international de Madagascar (RIM inscrit au calendrier FIA)	2.500.000 ar
- Organisation compétition de base (par titre de Champion)	300.000 ar
- Organisation slalom cross car	200.000 ar
- Organisation OPEN	2.000.000 ar
- Mutation Club	500.000 ar
- Contrôle de Conformité Rallye, Auto Slalom/Course de Côte, Run, karting (date et lieu déterminé par les CT)	50.000 ar
- Contrôle de Conformité Rallye, Auto Slalom/Course de Côte, Run, karting (à domicile)	200 000 ar
- Contrôle de Conformité Cross Car	30.000 ar
- Visite Médicale	40.000 ar

REGLEMENTATION SPORTIF du Championnat de Madagascar des SLALOM**1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT**

La FSAM organise le Championnat de Madagascar des Slaloms de la FSAM (le Championnat) qui est la propriété de la FSAM.

Le Championnat de Madagascar est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend les articles applicables suivants :

TITRES NATIONAUX 2RM AUTO**CHAMPION DE MADAGASCAR**

- * Champion de Madagascar des Slaloms
- * 1^{er} Vice Champion de Madagascar des Slaloms
- * 2^{ème} Vice Champion de Madagascar des Slaloms

CHAMPION GROUPE/CLASSE

- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Groupe et Classe M9/RC1/A5 – M10/RC2/A6 – M11/RC3/A7 – M12/2RM

CHAMPION CATEGORIE

- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Espoir (14 à 17 ans)
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Jeune (18 à 21 ans)
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Féminin
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Rookie
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Propulsion

TITRES NATIONAUX CROSS CAR**CHAMPION DE MADAGASCAR**

- * Champion de Madagascar des Cross Car Slaloms
- * 1^{er} Vice Champion de Madagascar des Cross Car Slaloms
- * 2^{ème} Vice Champion de Madagascar des Cross Car Slaloms

CHAMPION CATEGORIE

- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Espoir des Cross Car (14 à 17 ans)
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Jeune des Cross Car (18 à 21 ans)
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Féminin des Cross Car
- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie Rookie des Cross Car

TITRES CATEGORIES 4 RM AUTO / SSV / MT2 / MT1**CHAMPION CATEGORIE**

- * Champion / 1^{er} Vice Champion / 2^{ème} Vice Champion Catégorie 4RM Auto / SSV / MT2 / MT1

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du règlement particulier de chaque slalom/course de côte.

Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les promoteurs de championnat, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

1.1.2 Seule la FSAM peut accorder des dérogations au présent règlement. Toute demande de dérogation aux règlements applicables pour les championnats doit être soumise et approuvée par la FSAM.

1.1.3 Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement du slalom. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application de ce règlement ou du règlement particulier du slalom. Dans les situations spécifiquement prévues dans ce Règlement, et s'il le juge nécessaire par ailleurs, il doit également notifier par écrit toute application au(x) équipage(s) concerné(s).

1.1.4 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.

1.1.5 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue par le Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision comme prévu par le Code Sportif International.

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés en français.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FSAM pourra arbitrer. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle. En aucun cas, la jurisprudence ne pourra être évoquée.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier de la saison en cours.

2. DEFINITIONS**2.1 DEBUT LA COMPETITION**

Toute compétition débute le jour des vérifications techniques et administratives. La partie compétitive de la compétition débute lors du premier contrôle horaire.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier du slalom tel que précisé à l'Annexe II. Un additif ne peut changer ou amender le Règlement Sportif du Championnat de Madagascar. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FSAM

2.3 COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les commissaires sportifs.

2.4 PILOTE

Un pilote (à partir de 14 ans révolus) est une personne à bord de chaque voiture désignée comme pilote. Il doit obligatoirement être titulaire

d'une licence de compétition de pilote FSAM pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve.

2.5 DECISION

Un document publié par le directeur de course ou les commissaires sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.6 FIN DE LA COMPETITION

La compétition se termine avec la publication du classement final.

2.7 PARC FERME ou ZONE DE DEPART

Zone dans laquelle une intervention sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le règlement particulier du slalom et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.8 NOTIFICATION

Document écrit officiel, émis et publié par le Directeur de Course afin d'informer, lorsque nécessaire, un ou des concurrents de l'application de ce Règlement et/ou du Règlement Particulier

2.9 RECONNAISSANCE

La présence sur une épreuve, de quelque manière que ce soit, d'un pilote à tout moment ou de tout pilote ayant l'intention de s'engager dans un slalom après la publication du règlement particulier.

2.10 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES

Programme spécifié dans le règlement particulier durant lequel les pilotes ont la possibilité de se familiariser avec le parcours du slalom.

2.11 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé dans le présent règlement

CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

Activité ouverte à tous les pilotes (féminins ou masculins) licenciés FSAM âgés de 14 ans révolus et plus

Leur véhicule devra être équipé conformément au règlement technique de la FSAM.

La suspension du permis de conduire n'interdit pas la participation d'un pilote à une épreuve

Pour les moins de 18 ans, une autorisation parentale mineure est à fournir

3.1 QUALIFICATION D'UN SLALOM ET DROIT D'UN SLALOM

ELIGIBILITES TITRES NATIONAUX

NB : Les titres ne seront attribués que :

- Si le pilote remplit les critères de participation des 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories.
- Toutes créations de nouveaux titres, à partir de 2019, devront comprendre au moins cinq (05) concurrents pour être titrés par la FSAM
- Si le Groupe de classe ou la catégorie ne comprend qu'un seul pilote, le titre ne lui sera attribué que s'il réalise 100% d'arrivée des 65% dans les groupes/classes ; 100% d'arrivée des 65% dans les catégories.

TMF	AVRIL	26-27
MSA	JUIN	7-8
TACS	JUILLET	26-27
FMMSAM	SEPTEMBRE	27-28
FSAM	NOVEMBRE	11-12
ACCT	DECEMBRE	6-7

3.1.1 Pour qu'un slalom puisse compter pour un Championnat des Slaloms de la F.S.A.M, il faut obligatoirement que la demande ait été faite auprès de la F.S.A.M et qu'il ait été inscrit dans le calendrier établi au début de l'année en cours.

3.1.2 Le droit d'organisation est fixé à **300.000 Ar** par titre de championnat Auto et 200.000 ar par titre de championnat Cross Car. Droit qui devra être réglé au moment du dépôt du règlement particulier.

3.2 RAPPORTS

3.2.1 Pour chaque slalom, un rapport sera rédigé par le Délégué de la Sécurité de la FSAM et éventuellement par d'autres Délégués de la FSAM et étudié par la Commission de la FSAM concernée.

3.2.2 Tout slalom du Championnat qui d'après le rapport, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

3.2.3 A la fin de chaque slalom, et à la dernière réunion du Collège, une réunion d'évaluation devra se tenir. La présence de toutes les entités ayant officiés est obligatoire ainsi que la présence des organisateurs du prochain slalom.

3.3 ANNULATION / DEPLACEMENT D'UN SLALOM DE CHAMPIONNAT

3.3.1 Tout club ayant inscrit une compétition au calendrier du Championnat de Madagascar est tenu de l'organiser sous peine d'être interdit d'organisation l'année suivante sauf cas de force majeure reconnu comme tel par la FSAM.

En cas de manquement, l'organisateur sera soumis à une amende financière de,

- **45 jours avant la date inscrite au calendrier : 5.000.000 ar**
- **Dans les 45 jours de la date inscrite au calendrier : 10.000.000 ar**
- **3.3.2** L'amende pécuniaire devra être réglée au cours de l'année suivante. En cas de manquement, le club sera suspendu et interdit d'organisation jusqu'à épuisement de l'amende. Les licenciés dudit club ne sera plus représenté et devra changer de club, sans être soumis à la mutation de club.

3.3.3 Le déplacement d'un Slalom / Course de Côte inscrit au calendrier ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance

3.4 EPREUVES CANDIDATES

Tout slalom candidat de la FSAM doit être conforme au règlement du Championnat concerné.

3.5 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

3.5.1

Pour chaque titre du Championnat, les points sont attribués pour chaque slalom en tenant compte du classement général ; du classement par classe ; du classement par catégorie, selon le barème suivant :

1er	25 points
2e	18 points
3e	15 points
4e	12 points
5e	10 points
6e	8 points
7e	6 points
8e	4 points
9e	2 points
10e	1 points

~~Le meilleur temps (scratch), bénéficiera, uniquement au général, d'un bonus de 3 points à chaque slalom~~

- Les slaloms organisés dans la région d'Analamanga ne bénéficieront pas de coefficient
- Les Slaloms organisés au-delà des 100km d'Antananarivo seront attribués d'un coefficient forfaitaire de x2

3.5.2 CONDITIONS SUPPLEMENTAIRES POUR MARQUER DES POINTS

Les pilotes éligibles peuvent marquer des points au classement en tenant compte de sa position relative et sans tenir compte du classement des pilotes qui ne sont pas éligibles.

3.5.3 Pour être éligible aux points au classement général ; dans les groupes/classes ; dans les catégories, le pilote doit avoir participé à au moins 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories des slaloms organisés (la virgule est indiquée au chiffre supérieur soit 65% de 07 slaloms = 4,55 donnera 05). Est considéré éligible, si le concurrent prend le départ officiel (véhicule sur la ligne de départ le 1^{er} chrono faisant foi).

3.5.4 Attribution de points réduits (à partir du chrono qualificatif)

Dans le cas où l'un des slaloms ne pourrait se dérouler complètement les points du championnat seraient attribués sur la base du classement établi

- la totalité des points si 75 % ou plus du nombre d'épreuves qualificatives prévues ont été parcourus
- la moitié des points si 50 % ou plus mais moins de 75% du nombre d'épreuves qualificatives prévues ont été parcourus.
- Un tiers des points étant attribués si entre 25 % ou plus mais moins de 50 % du nombre d'épreuves qualificatives prévues ont été parcourus
- Aucun point ne sera attribué si moins de 25 % du nombre d'épreuves qualificatives prévues ont été parcourus. Ceci est applicable uniquement aux points de championnat.

3.6 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

3.6.1 Le nombre minimum de participations pour être classés à la fin de la saison au classement final est de 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories des slaloms/course de côte organisés. Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur (0,5 à 0,9) ou inférieur (0 à 0,4) (ex : si 4 slaloms – 65% = 2,60 donne 3 – si 5 slaloms – 65% = 3,25 donne 3 – si 6 slaloms – 65% = 3,90 donne 4)

S'il est seul dans son groupe de classe et/ou dans sa catégorie, il devra faire 100% d'arrivée des 65%. Est considéré éligible, si le concurrent prend le départ officiel (départ de la 1^{ère} essai chronométré).

3.6.2 Si les pilotes ne participent pas au nombre minimal requis d'épreuves, ils seront retirés du classement final du Championnat concerné.

Dans ce cas, les points ne sont pas redistribués aux pilotes encore dans le Championnat.

3.7 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

3.7.1 Le classement est établi en prenant en compte le nombre total des slaloms. Le pilote ayant totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points seront déclarés champions de Madagascar des pilotes de slalom ou Vainqueur du Groupe/Classe ou Catégorie correspondant.

3.8 NOMBRE DE SLALOMS DU CHAMPIONNAT

Le nombre minimum de slalom pour que ce Championnat ait lieu est fixé à 4.

4. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

4.1 PILOTES

Pour l'établissement du classement final et/ou provisoire d'un Championnat, les pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

4.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc. obtenues par eux aux classements finaux généraux des slaloms et ayant servi à constituer leur total de points.

4.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux généraux de tous les slaloms auxquels aura pris part chacun des pilotes totalisant le même nombre de points ; une 7^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 8^{èmes} places, une 8^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 9^{èmes} places, et ainsi de suite.

4.1.3 En cas de nouvel ex aequo, la meilleure place lors de la dernière compétition au classement général sera décisive.

5. CARACTERISTIQUES DES COMPETITION

5.1 DENOMINATION

5.1.1 COURSE DE COTE

Une course de côte est une Compétition où chaque Automobile prend le Départ individuellement pour effectuer un même parcours jusqu'à une Ligne d'Arrivée située généralement à une altitude supérieure à celle de la Ligne de Départ. Le temps mis pour relier les Lignes de Départ et d'Arrivée est le facteur déterminant pour l'établissement des classements.

Le parcours doit répondre aux prescriptions suivantes :

Longueur minimum 3000m et longueur maximum 5000m

Les tronçons doivent comprendre un minimum de 5% de pente

La largeur minimum de la route est de 5m. Des rétrécissements jusqu'à 4 m sont admis pour des tronçons d'une longueur limitée, à condition que la visibilité de chaque tronçon corresponde à la distance de freinage et que la somme de leurs longueurs ne dépasse pas 10 % de la longueur totale du parcours.

5.1.2 SLALOM

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée, sur un circuit fermé ou sur route gardée, comportant un parcours de 800 à 2.000 mètres comportant tous les 80 mètres au maximum, un virage naturel ou délimité par des chicanes dans l'axe du parcours.

5.1.3 SLALOM PARALLELE

Epreuve d'adresse et de maniabilité chronométrée de 3.000 mètres maximum, répondant aux conditions d'organisation d'un slalom ordinaire, mais mettant simultanément en compétition deux voitures circulant sur deux pistes dont les abords les plus proches ne doivent pas être distants de moins de 3 mètres, cet intervalle étant occupé par une motte de terre ou des bottes de paille.

5.1.4 SLALOM POURSUITE

Epreuve de 3.000 mètres maximum organisée sur une boucle d'un développement minimum de 400 mètres sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment, en des points de la piste séparés par une longueur égale à la moitié de la boucle, la ligne de départ de chaque concurrent constituant après 2 tours maximum sa ligne d'arrivée

5.2 DUREE

Durée du slalom et programme (durée recommandée et maximale)

Tous les slaloms doivent respecter le format suivant, de sorte que les vérifications techniques de chaque épreuve aient lieu le samedi :

- Les contrôles administratifs doivent être effectués lors des inscriptions
- 1^{er} jour pour les vérifications techniques, essais libres, essais chronométrés et les manches qualificatives.
- 2^{ème} jour pour la dernière manche qualificative et la remise des prix.

OFFICIELS

6. OFFICIELS ET DELEGUES

6.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le Collège des Commissaires Sportifs (les commissaires sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président et un membre seront désignés par la FSAM. Le troisième membre sera désigné par l'organisateur du slalom. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course. Durant le déroulement du slalom, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC du slalom.

6.2 DELEGUES DE LA FSAM

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FSAM et chacun d'eux rédigera un rapport sur le slalom :

6.2.1 Délégué Sportif de la FSAM

Le Délégué Sportif de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FSAM.

6.2.2 Délégué Technique de la FSAM

Le Délégué Technique de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le Directeur de Course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

6.2.3 Délégué Médical de la FSAM

Le Délégué Médical de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (slalom) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant l'épreuve.

6.2.4 Délégué à la sécurité de la FSAM

Le/La délégué de la sécurité de la FSAM. est chargé(e) spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du slalom. Il/Elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve de 30 minutes maximum s'il/elle juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

6.3 CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (CRAC)

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du slalom. Il doit y en avoir au moins un chargé des relations avec les concurrents lors de chaque slalom qui doit être facilement identifiable par les concurrents.

6.4 COMMISSAIRES TECHNIQUES (CT)

6.4.1 Les commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications des *Automobiles*.

Ils devront :

- a) exercer leur contrôle, soit avant l'*Epreuve* à la requête de l'ASN ou du *Comité d'Organisation*, soit pendant (y compris les contrôles inopinés) ou après l'*Epreuve* à la requête du directeur de course et/ou des commissaires sportifs ;
- b) employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par l'ASN ;
- c) ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à l'ASN, au *Comité d'Organisation*, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tout autre ;
- d) établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

6.4.2 Afin de permettre la bonne exécution de leur fonction, l'organisateur doit prévoir dans son budget le coût de carburant des déplacements des Commissaires Techniques vers les différents endroits dont leurs présences sont requises.

VOITURES ADMISES

7. VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DES CHAMPIONNATS DE LA FSAM

7.1 RESUME

7.1.1 Voitures Groupes Internationales : se référer à la réglementation FIA (WRC)

7.1.2 Voitures Groupes Nationales

- Voitures du Groupe et Classe M (M9, M10, M11, M12/WRC caduque)
- Voitures Tout Terrain 4x2 / 4x4 Groupe et Classe T2/T2M – T1/MT1 – SSV (Pick Up, SUV, Air Cross ...) - les voitures non comprises dans la liste FIA sont acceptées sous la condition de l'application de l'Article 282 de l'annexe J - Réglementation spécifique aux voitures tout-terrain de série (Groupe T2 – T1) de la FIA
- **KART CROSS**
Un seul groupe/classe
Les boîtes de vitesse à mode séquentielle sont interdites sauf pour les karts équipés de mécaniques motocyclettes

Les immatriculations Garage ne sont pas acceptées.

Les immatriculations Concessionnaires (carte bleu et/ou rose), uniquement voitures neuves, ne sont acceptées que dans un délai limité de six (06) Mois sauf si le véhicule appartient au concessionnaire de la marque, auquel cas le délai sera limité à une année.

Les immatriculations étrangères doivent produire les documents douaniers relatifs à l'Admission Temporaire, qui est valable que pour un (01) Mois, pour pouvoir concourir. La prorogation de l'admission temporaire ne sera pas valable.

7.2 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES	
RC1	Word Rally Cars : moteur 1.6 T	- Rally 1 Voitures conformes à l'Art. 262 de l'annexe J 2024 - Word Rally Cars, conforme à l'Art. 255A de l'Annexe J 2021, lorsque le pilote n'a pas marqué de points pour une Equipe Constructeur WRC au cours des cinq (5) saisons précédentes (pas une équipe WRC telle que définie à l'Art. 5.3). et lorsqu'elle est équipée d'une bride conforme à l'Art. 255A-334 à l'exception des points suivants : a) Le diamètre intérieur maximum de la bride est de 33,7 mm, b) Le diamètre extérieur de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 39,7 mm et maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté. -World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013, conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR et à son extension WR, ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises -World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014, conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises -World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015, conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport FIA délivrer avant le 31/12/2016 sont admises.
RC2	Groupe Rally2 Groupe Rally2 Kit	- Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Annexe J 2024, Art. 261. - Voitures équipées du Rally2 Kit conformes à l'Annexe J 2024, Art. 260E.
RGT	Voitures RGT	- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019. - Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2024.
RC3	Rally 3 (atmo entre 1390 et 2000 cm ³ et turbo entre 927 et 1620 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally 3 homologuées avant le 01/01/2021 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024
RC4	Rally 4 (atmo entre 1390 cm ³ et 2000 cm ³ et turbo entre 927 cm ³ et 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally4 homologuées à partir du le 01/01/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024 - Voitures du Groupe R2 homologuées avant le 31/12/2018 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018
	R 3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe R homologuées à partir du le 31/12/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	R 3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal)	- Voitures du Groupe R homologuées à partir du le 31/12/2019 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
RC5	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ et turbo jusqu'à 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally5 homologuées à partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024
	Rally5-Kit (atmo ou turbo jusqu'à 1600 cm ³)	- Voitures du Groupe Rally5-Kit homologuées à partir du 01/01/2024 et conformes à l'Art. 260B de l'Annexe J 2024
	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ et turbo jusqu'à 1067 cm ³)	- Voitures du Groupe R1 homologuées avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018
RCM	M9	-Voiture jusqu'à 1400cm ³
	M10	-Voiture de plus 1400 cm ³ jusqu'à 1600 cm ³
	M11	-Voiture de plus 1600 cm ³ jusqu'à 2000 cm ³
	M12	-Voiture plus de 2000 cm ³
	SSV 1	- SSV de série atmo jusqu'à 999 cm ³
	SSV 2	- SSV de série suralimentée jusqu'à 999 cm ³
	SSV 3	- SSV de série atmo de plus 1000 cm ³
	SSV 4	- SSV de série suralimentée de plus 1000 cm ³
	MT2/T2 – Tout Terrain	-Voiture du Groupe M/T2 – conforme aux Art. 282-283-284 de l'Annexe J 2024
	MT1/T1 – Tout Terrain Prototype	-Voiture du Groupe M/T1 Prototype – conforme aux Art. 282-283-285 de l'Annexe J 2024

PNEUMATIQUES ET ROUES**8. GENERALITES****8.1 POUR TOUTS LES TYPES DE VOITURES****8.1.1 Conformité**

Tous les marques de pneus et sculptures terres sont libres mais doivent être conformes au présent article ainsi qu'à l'Annexe V.

Les pneus slicks et cloutés sont interdits sous peine de disqualification.

8.1.2 Pneus moulés

Toutes les voitures doivent être équipées de pneus moulés dites « terre » ou dites « black star ».

8.1.3 Traitement des pneumatiques

a) Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit.

b) Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.

c) Conserver les pneus, qu'ils soient montés sur jantes ou non, dans un environnement chauffé artificiellement à une température inférieure à 35°C est autorisé

8.1.4 Dispositifs permettant au pneumatique de conserver ses performances

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite.

L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

8.1.5 Jantes

Tout dispositif conçu pour fixer le pneumatique à la jante est interdit.

8.1.6 Montage des pneus

La pression maximale pour le montage du pneu sur la jante est de 8 bars à 20°C. Cette pression doit permettre au pneu d'adhérer aux parois externes de la jante.

8.2 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :

- Quand le temps d'attente entre un CH précédant une manche de plus de 13 minutes pour tout concurrent.

COMPOSANTS MECANIQUES

9 COMPOSANTS MECANIQUES

Après les vérifications techniques pré-slalom (contrôle de conformité), tout changement de composant plombé (voir ci-dessous) doit être notifié par le pilote auprès du DTN ou des Commissaires Techniques. Cette notification doit être reçue avant le changement de pièce.

9.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

9.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le départ de l'essai chrono, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité de 30 secondes sera appliquée

9.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à la fin du slalom.

9.1.3 Le changement de moteur après le départ de la partie compétitive du slalom n'est pas autorisé.

9.2 TURBOCOMPRESSEURS

9.2.1 Le turbocompresseur et le compresseur seront désignés ci-après par le terme "compresseur".

9.2.2 Le règlement en vigueur concernant la bride et le marquage demeure applicable. (Articles 254-6.1 et 255-5.1.8.3 de l'Annexe J).

9.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et le compresseur de remplacement sera contrôlés et plombés à l'aide de plombages portant le même numéro lors des vérifications techniques avant le rallye.

9.2.4 Les compresseurs porteront le même numéro de la voiture et seront utilisés exclusivement sur cette voiture.

9.2.5 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés depuis les vérifications techniques avant le slalom jusqu'à la fin du slalom afin que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.

9.2.6 Les règles ci-dessus sont également obligatoires pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés d'une bride. Dans ce cas, les compresseurs seront marqués uniquement aux fins de les compter.

9.2.7 Pour les voitures Rally2, le système de contrôle de suralimentation FIA homologué (soupape de décharge, voir Liste Technique FIA n°43) doit être contrôlé et plombé (conformément à l'Article 261 de l'Annexe J) lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Il doit rester plombé jusqu'à la fin du rallye sauf approbation contraire du Délégué Technique FSAM.

9.3 TRANSMISSIONS

9.3.1 Pour chaque voiture, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque slalom.

9.3.2 Ces pièces de rechange ainsi que celles installées sur la voiture seront marquées/plombées lors des vérifications techniques préliminaires.

9.3.3 Les plombages/marquages permettront aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.

9.3.4 Toutes les pièces sont identifiées par un numéro spécifique

9.3.5 Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA ou la FSAM pour les différents modèles de voitures.

9.3.6 Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance.

9.3.7 A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, les pièces pourront être réutilisées sur la même voiture.

9.3.8 Les plombages et les marquages devront rester intacts depuis les vérifications techniques avant le slalom jusqu'à la fin du slalom. Les commissaires techniques pourront contrôler les marquages/plombages à tout moment et à la fin du slalom, ils pourront désassembler les pièces pour contrôler leur conformité.

9.4 PLOMBAGE DU MOTEUR

Le moteur de chaque voiture engagée est plombé lors des vérifications techniques pré-slalom (contrôle de conformité). Sauf indication contraire du DTN, il doit rester plombé jusqu'à la fin du dernier slalom de la saison et au-delà si ordonné par les Commissaires Sportifs du dernier slalom du championnat.

9.5 REMPLACEMENT DU CHASSIS

Le même châssis doit être utilisé depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du slalom.

9.6 PIÈCES DE RECHANGE

Pour chaque voiture :

– Toute pièce de rechange doit être déclarée au Délégué Technique de la FSAM ou aux Commissaires Techniques lors des vérifications techniques pré-slalom.

– Les pièces énumérées pour une voiture en particulier ne peuvent pas être utilisées pour une autre voiture.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FSAM

10. GENERALITES

10.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FSAM

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doit être suivi :

- Règlement particulier (format électronique)
- Additifs (format électronique et imprimé)
- Bulletin d'engagement (format électronique)
- Liste des Engagés (format électronique et imprimé)
- Liste des partants et résultats du Slalom (format électronique et imprimé)
- Ordre de Départ (format imprimé)

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les additifs et les décisions doivent être publiés sur le tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FSAM avant la publication ne sera pas amendée sans l'approbation de la FSAM.

10.2 REGLEMENT PARTICULIER

DELAIS

8.2.1 Au moins 20 jours avant le début de l'épreuve, le projet de règlement particulier, en deux exemplaires (ou envoi électronique en format word), doit parvenir au Secrétariat de la FSAM.

8.2.2 Dans la semaine suivant la réception du projet, la FSAM avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

8.2.3 Le règlement particulier doit être imprimé au format A4 ou A5 et figurer sur le site Web officiel du slalom

8.2.4 Le règlement particulier final tel qu'il est publié doit être adressé à la FSAM en deux exemplaires.

Voir Annexe II.

10.3 DELIVRANCE D'UN VISA FSAM

Avant de délivrer tout visa, la FSAM évaluera le règlement particulier.

10.4 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

10.4.1 Tous les organisateurs de slaloms doivent se conformer au Cadre de Certification Environnementale mis en place par la FIA qui peut être consulté à l'adresse <https://www.fia.com/sustainability-programme>.

10.4.2 En 2019, chaque organisateur de slalom doit atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence, avant la fin de la saison du Championnat.

ASSURANCE

11. COUVERTURE D'ASSURANCE

11.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, de la FSAM et des officiels du slalom (description des risques et des montants couverts).

11.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

11.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

11.2.2 La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant à l'épreuve.

11.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du slalom ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification.

11.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du slalom.

ENGAGEMENTS

12. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

12.1 GENERAL

Les engagements se feront, uniquement, au siège de la FSAM pour les slaloms à Tana et au siège du club organisateur pour les provinces. Les règlements particuliers et autres documents relatifs à la course devront être déposés à la FSAM, au plus tard, la veille du jour d'ouverture des engagements.

12.2 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

12.2.1 Tout détenteur de licence de compétition de la FSAM souhaitant participer à un slalom doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du slalom, avant la date de clôture qui sera spécifié dans le règlement particulier. Si cette demande est envoyée par fax ou électroniquement, le document original doit parvenir aux organisateurs avant le départ, accompagné du montant de l'engagement. Uniquement pour les licences provisoires, l'engagement ne sera validé que si le pilote présente le reçu du paiement de sa licence provisoire

12.2.2 Uniquement pour les étudiants :

Les étudiants qui ne peuvent participer à la 1^{ère} manche – 1^{ère} série du 1^{er} jour, devra le signifier par lettre et présenter une lettre justificatif de l'établissement scolaire (par contre, le véhicule devra passer la visite technique de départ selon le programme établi du règlement particulier)

12.2.3 Pour le 1^{er} engagement de la saison, le bulletin dûment rempli doit être accompagné de tous les documents (photocopie : Permis de conduire, carte grise, passeport technique, visite technique, assurance et, le cas échéant, l'autorisation du propriétaire) et du montant de la licence (fiche de visite médical)

12.2.4 A partir du 2^{ème} engagement, uniquement le bulletin dûment rempli sera exigé et, le cas échéant, les documents expirés et du montant de la licence (fiche de visite médical).

12.2.5 Toute fiche d'engagement mal remplie sera sanctionnée par :

- 1^{er} constat : avertissement noté sur la fiche
- 2^{ème} constat : engagement refusé

12.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.

12.4 CHANGEMENT DE PILOTE

Tout changement de pilote est autorisé jusqu'à avant la clôture des engagements.

Après la clôture des engagements, le pilote peut être remplacé, avec l'accord:

- des organisateurs avant le début des vérifications techniques ;
- des commissaires sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des pilotes admis à prendre le départ.

12.5 ENGAGEMENTS DES PILOTES

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le pilote se soumet aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier du slalom.

12.6 ENGAGEMENT NON VISE

Tout bulletin d'engagement mal rempli et non visé par les pilotes et/ou par le club d'appartenance sera refusé de départ.

13. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

13.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements sera fixée au plus tard 2 jours avant le début des vérifications techniques. La liste des engagements ainsi que l'ordre de départ des pilotes doit être publié et envoyé à la FSAM au moins 1 jour avant le début du slalom.

14. DROITS D'ENGAGEMENT

14.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT

14.1.1 Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier :

Slalom Auto : 2RM / 4RM/SSV/MT2/MT1 / : maximum 150.000 Ar.

Kart Cross : maximum 75.000 Ar

14.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT

La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du concurrent ainsi que du montant de la licence (fiche de visite médical). Tout envoi électronique sera considéré comme ferme et les droits devront être régularisés même si l'équipage est absent au départ.

14.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
- En cas d'annulation du slalom

14.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

15. CLASSES**15.1 CHANGEMENT DE CLASSE**

S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, les commissaires sportifs pourront la transférer dans un groupe et/ou classe appropriés recommandés par le directeur technique de la FSAM.

IDENTIFICATION DES VOITURES**16. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE****16.1 GENERALITES**

16.1.1 Les organisateurs fourniront à chaque équipage un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques. Ce numéro est distribué au pilote pour la saison en cours. Toute détérioration ou perte devra être remplacé.

16.1.2 Toute publicité (FSAM) à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il est interdit de modifier ces panneaux.

16.1.3 Absence de numéros de course

Toute absence d'un numéro de course sera sanctionnée d'une amende pécuniaire de 30.000 ar.

16.2 PANNEAUX DE PORTIERES

16.2.1 Deux panneaux « numéros » de portières avant de 17 cm de hauteur dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux est réservé au numéro de course qui sera noir mat.

Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS 803).

16.2.2 Chaque panneau « numéros » sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant. Le sommet du panneau devra se trouver entre 7 et 10 cm en dessous de la limite inférieure de la vitre.

16.2.3 Aucune signalisation autre que la livrée de la voiture ne devra être placée à moins de 10 cm de ces panneaux.

17. NOM DU PILOTE

17.1 Les initiales des prénoms et noms du pilote ou leur pseudonyme doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, adjacents au numéro de course. Les noms devront être inscrits :

- en caractères Helvetica blancs
- en majuscules pour la première lettre du nom ou pseudo et en minuscules pour les autres lettres;
- sur une hauteur de 6 cm avec une largeur de trait de 1.0 cm.

17.2 Absence de nom

Toute absence de nom sera soumise à une amende pécuniaire de 20.000 ar.

18. MATIERE DE PUBLICITE

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

- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA et de la FSAM.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse conforme aux dispositions de l'Article 10.6.2 du Code.
- N'empêche pas la vue du pilote à travers les vitres.

18.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être associé au nom du slalom ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

18.3 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.3.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double. Dans tous les cas, ce montant supplémentaire est limité à 100.000 ar.

18.3.2 Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

18.3.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements. Aucune modification de la publicité n'est autorisée.

18.3.4 La publicité facultative de l'organisateur doit être clairement indiquée dans le règlement particulier. Si la publicité facultative est publiée dans un additif et s'il devait y avoir des conflits avec la publicité du concurrent, le concurrent pourra refuser cette publicité facultative sans payer de droit supplémentaire.

18.3.5 Les organisateurs peuvent apposer de la publicité sur la moitié avant et la moitié supérieure de la portière avant et sur 50 % de la partie supérieure du pare-brise.

18.4 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU SLALOM

Les espaces suivants sont réservés à l'organisateur pour apposer l'identification et la publicité du slalom au moyen de jeux d'autocollants :

18.4.1 Un espace (de 15cm de haut sur toute la largeur du pare-brise) (sous l'espace existant de 15 cm de haut réservé aux concurrents au sommet du pare-brise) à condition qu'il soit conforme à la législation nationale.

18.4.2 Un espace de 30 cm de haut et de 50 cm de large immédiatement sous le panneau de portière avant

18.4.3 Chaque voiture engagée dans un slalom doit utiliser le jeu d'autocollants approprié fourni par l'Organisateur.

18.4.4 Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités pendant toute la durée de l'épreuve. Une mauvaise apposition d'une publicité entraînera une pénalité de **20.000 Ar** pour le premier constat et une pénalité de **30.000 Ar** en cas de récidive. L'organisateur devra prévoir des publicités de remplacement.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Afin de permettre la bonne exécution de leur fonction, l'organisateur doit prévoir dans son budget le coût de carburant des déplacements des Commissaires Techniques vers les différents endroits dont leurs présences sont requises.

19. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES**19.1 HORAIRE**

Les Pilotes participant au slalom doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier.

Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

Tout retard sur l'heure de présentation sera sanctionné par une amende pécuniaire.

Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 15minutes.....	5.000 Ar
- de 16 minutes à 30 minutes.....	10.000 Ar
- de 31 minutes à 60 minutes.....	20.000 Ar
- Par heure supplémentaire.....	10.000 Ar

19.2 DOCUMENTS REQUIS

Lors des contrôles administratifs, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :

- Licences du Pilote

- Autorisation de l'ASN pour les concurrents et/ou pilotes étrangers
 - Toutes les informations du formulaire d'engagement
 - Certificat d'immatriculation de la voiture
- Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple certificat d'assurance de la voiture) doit être mentionné dans le Règlement Particulier.

20. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU SLALOM

20.1 GENERALITES

Le règlement particulier précisera la date et l'heure, le lieu de sa présentation pour les visites techniques.

20.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier. Les organisateurs pourront prévoir les vérifications techniques comme une opportunité pour présenter les pilotes et leurs voitures au public.

20.1.2 Lors des vérifications techniques, les pilotes doivent présenter tous les vêtements, casques et dispositif de retenue de la tête y compris, qu'ils entendent utiliser. La conformité avec l'Annexe L, Chapitre III sera vérifiée.

20.1.3 Le pilote doit présenter la fiche d'homologation FIA d'origine, et/ou le passeport technique FSAM certifiée, complète de la voiture.

20.1.4 Les commissaires techniques peuvent demander que le châssis et le bloc moteur soient marqués.

20.1.5 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du slalom. Ces composants devront rester plombés.

20.1.6 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, les commissaires sportifs peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou refuser le départ.

21. VERIFICATIONS PENDANT LE SLALOM

21.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

A tout instant durant l'épreuve, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, y compris les vêtements, que la voiture.

21.2 RESPONSABILITE DES PILOTES

21.2.1 Le pilote est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du slalom.

21.2.2 Il appartient au pilote, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant l'épreuve jusqu'à la fin du slalom, leur absence sera signalée aux commissaires sportifs.

21.2.3 Il appartient également au pilote de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.

21.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux commissaires sportifs.

22. CONTROLE FINAL

22.1 PARC FERMÉ FINAL

22.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à son ouverture sur instruction des commissaires sportifs.

22.1.2 Le classement officiel provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le règlement particulier (ou dans un additif) dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

22.1.3 Lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré, les commissaires sportifs pourront ouvrir le parc fermé, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

22.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques complètes après l'épreuve, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des commissaires sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du directeur de course et/ou du délégué technique aux commissaires sportifs.

CONDUITE

23. COMPORTEMENT

23.1 REGLES GENERALES

23.1.1 Les pilotes doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.

23.1.2 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le règlement particulier du slalom l'autorise.

23.1.3 Les pilotes doivent toujours conduire dans le sens du slalom (excepté pour faire demi-tour uniquement) sous peine de disqualification.

23.1.4 Il est interdit de chauffer les pneumatiques dans le Parc de réparation sous peine de disqualification, est autorisé les couvertures chauffantes.

23.1.5 Pendant le trajet pour rejoindre le point de départ, le concurrent doit rouler à une allure modérée et ne pas procéder à l'échauffement des pneumatiques sous peine de disqualification

RECONNAISSANCES

24. RECONNAISSANCES

Généralités

Le règlement particulier devra spécifier les conditions de reconnaissance.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

25. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du slalom. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.

26. ORDRES DE DEPART

26.1 ORDRE DE DEPART DU SLALOM

26.1.1 L'ordre de départ du Championnat national sera déterminé par le système suivant :

Les doubles montes seront décalées à l'appréciation du directeur de course

Essai libre suivi directement de l'Essai Chrono : selon l'ordre d'inscription

Les temps qualificatifs chronométrés serviront à déterminer l'ordre de départ des manches. Le règlement particulier spécifiera l'ordre progressif ou dégressif

Dans les cas où le pilote n'effectuera pas l'essai chrono, son ordre de départ se fera en dernière position.

26.1.2. Le pilote qui ne pourra pas prendre le départ suivant l'OD, dans les épreuves, ne pourra plus prendre le départ pour la manche (ou le passage) et ne sera pas classé sur cette manche ou passage.

26.2 Les étudiants qui ne peuvent participer à la 1^{ère} manche – 1^{ère} série du 1^{er} jour (Art. 14.2.2), devra prendre en premier le départ de la 2^{ème} série pour valider ses temps de la 1^{ère} série et partira en dernier pour la 2^{ème} série (par contre, le véhicule devra passer la visite technique de départ selon le programme établi du règlement particulier)

PROCEDURES D'UN SLALOM

27. GENERALITES

27.1 CHRONOMETRAGE

Pour les slaloms, le chronométrage légitime est le système transpondeur mylaps. Si le concurrent ne se voit pas attribué un temps du transpondeur, il devra refaire son tour.

Si une panne du transpondeur est généralisée, à l'appréciation du Directeur de Course, la série sera annulée.

Le chronométrage est effectué au centième ou millième de seconde, le matériel de chronométrage doit être le système transpondeur mylaps..

28. DEPART DES SLALOMS

28.1 POINT DE DEPART

Le départ est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

28.2 PROCEDURE DE DEPART

28.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Dans les deux cas, le système doit être décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.

28.2.2 Le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes se feront à vue. Le départ ne peut se faire qu'à l'affichage des 00", sous peine d'être sanctionné d'un faux départ.

28.2.3 La procédure de départ électronique peut être couplée à un dispositif permettant de détecter et d'enregistrer si une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct (départ anticipé).

28.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

28.4 DEPART QUALIFICATIF RETARDE DE LA FAUTE DU PILOTE

28.4.1 En cas de départ qualificatif retardé imputable au pilote, le commissaire concerné donne une nouvelle heure de départ, si le pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ, il sera pénalisé du plus mauvais temps de la course plus 20 secondes et la voiture est immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

28.5 FAUX DEPART

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

Par infraction : 10 secondes par seconde anticipé

Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire.

29. ARRIVEE D'UN SLALOM

29.1 LIGNE D'ARRIVEE

L'arrivée doit être lancée. Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, à l'aide de faisceaux électroniques, et sera doublé par des chronomètres. Les chronométrateurs doivent se tenir au niveau de la ligne de chronométrage.

- Si un pilote ne finit pas sa course, il sera pénalisé du plus mauvais temps de la course plus 20 secondes.

29.2 SYSTEME DE TRANSPONDEUR

Un appareil transpondeur sera installé par le délégué technique sur chaque voiture afin de pouvoir enregistrer son temps sur la ligne d'arrivée.

En cas d'abandon et si le transpondeur n'est pas remis au délégué technique à la fin du slalom, le pilote a l'obligation de le remettre au plus tard le lendemain de l'arrivée final. Tout jour de retard sera sanctionné d'un montant de **cinquante** (50.000 ar) mille ariary par jour. En cas de perte, un règlement financier du coût du transpondeur chez le fournisseur officiel lui sera réclamé

29.3 RECEPTEUR

Des appareils de chronométrage sur pieds sont installés sur les zones d'arrivées, relativement éloignés du bord de route/piste. Toute détérioration entraînant la responsabilité de l'équipage sera soumise à un règlement financier du coût du matériel chez le fournisseur officiel qui lui sera réclamé sous peine d'un retrait de licence jusqu'à apurement.

30. INTERRUPTION D'UNE COURSE

Lorsqu'une course est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, le directeur de course autorisera le pilote à prendre un nouveau départ. Cependant, aucun pilote responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

31. SECURITE DES PILOTES

31.1 EQUIPEMENT DES PILOTES

31.1.1 Lorsqu'une voiture est en mouvement sur une course, le pilote doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Equipement du pilote et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Toute infraction sera pénalisée par le directeur de course qui pourra également la signaler aux commissaires sportifs.

31.1.2 Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA

Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
- Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée

Fortement conseillé :

- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée, fortement conseillé pour la catégorie M12 – 4 roues motrices

31.2 UTILISATION DES DRAPEAUX ROUGES

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite et suivre les instructions des commissaires de piste.

ASSISTANCE

32. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

32.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

32.1.1 l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance

32.1.2 Les pilotes, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

33. PARCS D'ASSISTANCE

Chaque pilote est responsable de son stand, il leur est conseillé de délimiter par cordes ou rubalise le périmètre qui leur est attribué. La pose d'une bâche dont la dimension doit être supérieure au gabarit du véhicule et la présence d'un extincteur de 4kgs minimum, en état de marche, est obligatoire par stand sous peine d'une amende pécuniaire de **200.000 Ar**. Hormis dans le Parc de réparation, toute forme de publicité sur le parcours du slalom est soumise à l'approbation préalable de l'organisateur sous peine de pénalité pécuniaire. Dimensions maxi. emplacement parc de réparation : H: 4m, L: 8m, l: 6m par stand. La publicité dans un stand ne devra pas excéder la hauteur du stand sous peine d'une amende de 1.000.000 ar.

33.1 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués sur le lieu.

33.2 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

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

33.3 ASSISTANCE EXTERNE

A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis de remorquer, transporter ou pousser une voiture.

33.4 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

33.4.1 L'organisateur doit attribuer une "Zone de Parc d'Assistance" (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur "zone". Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance.

33.4.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.

34. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance : (changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant, la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

35. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

35.1 EMBLACEMENT

35.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant (**Art. 34**), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées sur le PC du slalom.

Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :

- la sortie des parcs d'assistance

35.1.2 L'entrée/sortie des zones de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence ou une pompe.

35.1.3 Des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement.

35.2 PROCEDURE

35.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.

35.2.2 Il est recommandé au personnel impliqué dans les opérations de ravitaillement de porter des vêtements offrant une protection adéquate contre le feu et comprenant au minimum : pantalon long, haut à manches longues, gants et une cagoule (tissu nylon interdit).

35.2.3 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

35.2.4 Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.

35.2.5 Le pilote doit se tenir en dehors de la voiture au cours du ravitaillement.

35.2.6 Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque pilote pourront avoir accès à la ZR.

35.2.7 Une voiture peut être poussée en dehors de la ZR par le pilote, des officiels et / ou par les deux membres de l'équipe sans encourir de pénalité.

35.2.8 L'organisateur est responsable de la gestion de la zone de ravitaillement et doit protéger le sol à l'aide d'un tapis étanche (bâche plastique)

35.3 UTILISATION DU CARBURANT

35.3.1 TYPES DE CARBURANT

La qualité de carburant essence distribuée à Madagascar est du sans plomb : 95 octanes (RON)

Le Gas-Oil est autorisé

L'AVGAS est autorisée.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'EPREUVE

36. RESULTATS DES SLALOMS

36.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS (Manche qualificative)

36.1.1 Slalom Individuel (1 seule piste)

- Par la meilleure performance quelque soit le nombre des courses

36.1.2 Slalom en parallèle ou poursuite (piste A et piste B)

- Par l'addition des meilleures performances de la piste A et piste B

36.1.3 Course de Côte

- Par la meilleure performance quelque soit le nombre des montées

36.2 CLASSEMENT

36.2.1 Le pilote, pour être classé, devra avoir effectué au moins une manche qualificative

36.1.2 Le pilote devra suivre impérativement le programme du règlement particulier. Aucune dérogation ne sera autorisée.

36.3 INTERRUPTION D'UNE COMPETITION

Si une compétition est interrompue, pour quelque raison que ce soit et dûment confirmé par les Commissaires Sportifs ; le classement se fera comme suit :

- 1) Au moins un chrono officiel effectué de tous les partants (hors essai chrono)

- 2) Pour un slalom individuel, le meilleur temps réalisé sera classé 1^{er}, le deuxième temps réalisé sera classé 2nd, ainsi de suite
- 3) Pour un slalom en parallèle ou poursuite (A et B), le cumul des meilleurs temps réalisés
- 4) Si au moins un partant, suivant la liste de l'ordre de départ, n'a pu réaliser un chrono officiel, la compétition sera annulée

36.4 PUBLICATION DES RESULTATS

Au cours du slalom, les classements seront publiés comme suit :

36.4.1 Classements officiels : classements distribués par l'organisateur pendant le slalom.

36.4.2 Classements partiels officiels : classements publiés à la fin d'une manche.

36.4.3 Classement provisoire final : classement publié par l'organisateur à la fin du slalom, sous réserve des vérifications techniques finales.

36.4.4 Classement final :

- Doit être approuvé et signé par les Commissaires Sportifs puis publié après le délai pour les réclamations et après la conclusion des vérifications techniques finales et toute éventuelle décision des Commissaires Sportifs qui suit la publication du classement final provisoire

- "Sous réserve des résultats de l'appel interjeté par le pilote de la voiture N°..."

- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."

36.4.5 Au cas où l'heure de la publication d'une liste de départ et/ou de classement final provisoire serait retardée, cette nouvelle heure devra être notifiée dans une Communication du Directeur de Course sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

36.5 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'une épreuve devra s'assurer que l'épreuve est couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne sont pas déformés.

37. RECLAMATIONS ET APPELS

37.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles 13 et 15 du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FSAM.

37.2 CAUTION DE RECLAMATION

Le droit de réclamation est de 500.000 ar et devra obligatoirement accompagner la lettre de réclamation.

37.3 DEPOT DE GARANTIE

Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire devra être précisé dans le règlement particulier du slalom

37.4 REPARTITION DES COUTS

37.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée. Si la réclamation est partiellement fondée, le dépôt de garantie supplémentaire peut être remboursé en partie sur la base d'une décision des Commissaires Sportifs.

37.4.2 Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie supplémentaire, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

37.5 APPELS

Le montant du droit d'appel national est de 2.000.000 ar (Deux million Ariary).

37.5.1 Le pilote doit, sous peine de déchéance, notifier aux commissaires sportifs, par écrit et dans les quinze minutes qui suit la publication de la décision, leur intention de faire appel de cette décision.

37.5.2 La caution d'appel est exigible dès l'instant où l'intéressé a notifié aux commissaires sportifs son intention de faire appel et elle reste due si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

37.5.3 La caution d'appel doit être payée au plus tard 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs. A défaut, la Licence de l'appelant sera automatiquement suspendue jusqu'au paiement.

37.5.4 Le délai d'introduction de l'appel devant la FSAM expire 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux commissaires sportifs dans la demi-heure qui a suivi la publication de leur décision.

37.5.5 En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, la FSAM pourra lui infliger une des pénalités prévues au Règlement Intérieur de la FSAM et au Code de la FIA

37.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE

Pendant le déroulement du slalom, les réunions des commissaires sportifs feront l'objet de procès verbaux. Ces procès-verbaux ainsi que le classement final officiel devront être adressés électroniquement à la FSAM dans les sept jours suivant la fin du slalom.

38. REMISES DES PRIX SLALOM

38.1 CEREMONIE DE PODIUM

Des prix seront remis pour le premier, le deuxième et le troisième au classement pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé.

AUTO 2RM : Général – 3 premiers / Classes et Catégories : 3 premiers

CROSS CAR : Général – 3 premiers / Catégories : premiers

AUTO 4RM / SSV / MT2 / MT1 : Général – 3 premiers

38.2 ABSENCE

Toute non-participation à la cérémonie de podium pour tout pilote qui recevra un prix sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger à l'équipage absent une amende pécuniaire de 1.000.000 Ar **accompagné d'une diminution de 50% des points attribués au championnat en cas de mauvaise volonté avérée. L'organisateur informera les Commissaires Sportifs qui notifieront le(s) pilote(s).**

38.3 RECEPTION MONDAINE

Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des pilotes est attendue, cela devra figurer dans le règlement particulier.

39. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FSAM

39.1 LISTE DE TITRES FSAM

Les titres suivants seront attribués par la FSAM pour chaque saison de Championnat :

- * Champion de Madagascar des Slaloms Auto 2RM de la FSAM
- * Champion Groupe et Classe Auto 2RM de la FSAM
- * Champion Catégorie Auto 2RM de la FSAM
- * Champion de Madagascar des Slaloms Cross Car de la FSAM
- * Champion Catégorie Cross Car de la FSAM
- * Champion Catégorie Auto 4RM – SSV - T2/T2M – T1/T1M de la FSAM

39.2 EXIGENCES DE PRESENCE

39.2.1 Le pilote vainqueur d'un Championnat FSAM doit être présent lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FSAM.

39.2.2 La présence des personnes suivantes lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FSAM est obligatoire :

39.2.2.1 AUTOMOBILE 2 ROUES MOTRICES

- * Le Pilote Champion de Madagascar des Slaloms de la FSAM

- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion de Madagascar des Slaloms de la FSAM
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion de Madagascar des Slaloms de la FSAM
- * Le Pilote Champion du Groupe et Classe N (N1 – N2 – N3)
- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion du Groupe et Classe N (N1 – N2 – N3)
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion du Groupe et Classe N (N1 – N2 – N3)
- * Le Pilote Champion du Groupe et Classe A (A5 – A6 – A7)
- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion du Groupe et Classe A (A5 – A6 – A7)
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion du Groupe et Classe A (A5 – A6 – A7)
- * Le Pilote Champion du Groupe et Classe M (M12 – M11 – M10 – M9)
- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion du Groupe et Classe M (M12 – M11 – M10 – M9)
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion du Groupe et Classe M (M12 – M11 – M10 – M9)
- * Le Pilote Champion de la Catégorie (JEUNE – ESPOIR – FEMININ – 2RM PROPULSION – ROOKIE)
- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion de la Catégorie (JEUNE – ESPOIR – FEMININ – 2RM PROPULSION – ROOKIE)
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion de la Catégorie (JEUNE – ESPOIR – FEMININ – 2RM PROPULSION – ROOKIE)

39.2.2.2 AUTOMOBILE CATEGORIE 4 ROUES MOTRICES – SSV – MT2/T2 – MT1/T1

- * Le Pilote Champion des Slaloms 4RM – SSV – MT2/T2 – MT1/T1
- * Le Pilote terminant deuxième des Slaloms 4RM – SSV – MT2/T2 – MT1/T1
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion des Slaloms 4RM – SSV – MT2/T2 – MT1/T1

39.2.2.3 CROSS CAR

- * Le Pilote Champion de Madagascar des Cross Car de la FSAM
- * Le Pilote 1^{er} Vice Champion de Madagascar des Cross Car de la FSAM
- * Le Pilote 2^{ème} Vice Champion de Madagascar des Cross Car de la FSAM
- * Le Pilote Champion de la Catégorie (JEUNE – ESPOIR – FEMININ – ROOKIE)

39.3 ABSENCE

Sauf cas de force majeure et si la FSAM n'est pas informé, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par la FSAM d'un montant de 100.000 ariary pour prétendre récupérer son trophée.

ANNEXES – INDEX

Le titre doit figurer au haut de tout document officiel. Le logo de l'épreuve devrait être placé du côté gauche et le logo du MSC suivi du logo de la FSAM du côté droit.

ANNEXE I : SIGNALISATION DES CONTROLES

ANNEXE II : DOCUMENTS STANDARD

	DOCUMENT	DISPONIBILITE
1	Règlement particulier	Site Web + papier
2	Additifs	Site Web + papier
3	Bulletin d'engagement standard	Site Web + papier
4	Listes des engagés	Site Web + papier
5	Liste des partants et Résultats du rallye	Site Web + papier

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :

- Plan de sécurité
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes

ANNEXE III : SECURITE

ANNEXE IV : CEREMONIE DE PODIUM

ANNEXE V : PNEUMATIQUES

ANNEXE VI : SEQUENCE CHRONO DE DEPART

ANNEXE VII : GESTION ENVIRONNEMENTALE

REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « M »

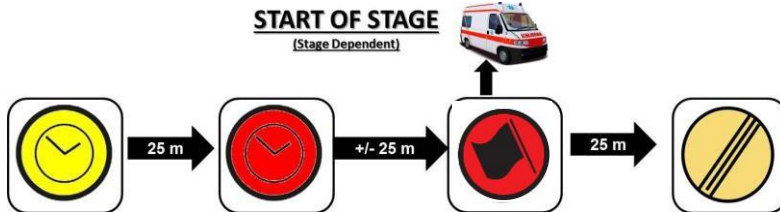
REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T2/T2M »

REGLEMENTATION TECHNIQUE GROUPE « T1 »

ANNEXE I – SIGNALISATION DES CONTRÔLES

START OF STAGE

(Stage Dependent)



END OF STAGE

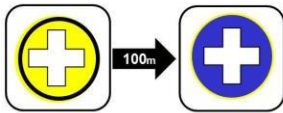
Stage Dependent



TIME CONTROL



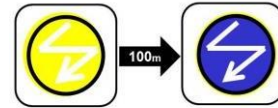
MEDICAL VEHICLE POINT



WARNING SIGN

MEDICAL VEHICLE
POINT

RADIO POINT



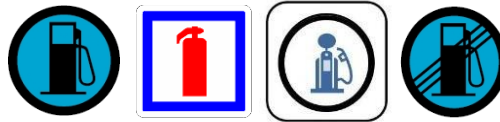
WARNING SIGN

RADIO POINT

Parc Assistance

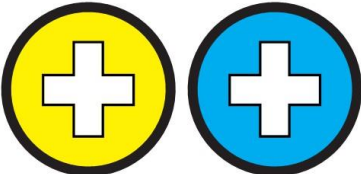


FUEL ZONE



ALL OPERATIONS

PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA

TIME CONTROL CONTRÔLE HORAIRE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE	SS START DEPART D'ES  Color: RED Couleur : ROUGE	FLYING FINISH LINE LIGNE D'ARRIVEE LANCEE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE
STOP CONTROL CONTRÔLE STOP  Color: RED Couleur : ROUGE	PASSAGE CONTROL CONTRÔLE DE PASSAGE  Color of control area entry: YELLOW Color of control: RED Couleur de début de zone : JAUNE Couleur du contrôle : ROUGE	BEGIN OF MEDIA ZONE DEBUT DE LA ZONE MEDIAS  Color: BLUE Couleur : BLEU
BEGIN OF SERVICE ZONE DEBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE  Color: BLUE Couleur : BLEU	BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/VERIFICATION PNEUS  Color: BLUE Couleur : BLEU	BEGIN OF REFUEL ZONE DEBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT  Color: BLUE Couleur : BLEU
RADIO POINT POINT RADIO  Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU	MEDICAL VEHICLE POINT VEHICULE MEDICAL  Color of the warning: YELLOW Color of the point: BLUE Couleur de l'avertisseur : JAUNE Couleur du point : BLEU	END OF AREA FIN DE LA ZONE  Color: BEIGE Couleur : BEIGE

ANNEXE II – DOCUMENTS STANDARD

Aux fins du calcul des dates de publication des documents, le début du slalom correspondra au jour des vérifications administratives ou début des reconnaissances.

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque slalom doit fournir un règlement particulier en accord avec le Code Sportif International

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FSAM, au moins 20 jours avant le début du slalom.

Dans la semaine suivant la réception du projet, la FSAM avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier approuvé par la FSAM doit être disponible sur le site Web officiel du slalom au moins 07 jours avant le début du slalom.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les concurrents et officiels du slalom au moins 07 jours avant le début du slalom.

Le règlement particulier final doit être adressé à la FSAM en deux exemplaires dès sa publication.

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER**INDEX**

Titres FSAM pour lesquels le Slalom compte

1. Introduction**1.1** Texte semblable à ce qui suit :

"Ce slalom sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif du Championnat de Madagascar des Slaloms de la FSAM qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Le Règlement Sportif des Championnats des Slaloms de la FSAM de l'année en cours figure à l'adresse à la page Facebook suivante Informations de la fédération du sport automobile de madagascar

2. Organisation

2.1 Définition, Nom de l'organisateur

2.2 Numéros de visa – FSAM

2.3 Comité d'organisation, adresse et coordonnées du secrétariat

2.4 Officiels

3. Description

3.1 Distance totale du parcours

3.2 Revêtement de la piste

3.3 Emplacement du PC du Slalom et coordonnées (tél. et fax)

4. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)

- Parution du Règlement
- Ouverture des inscriptions
- Date de clôture pour les inscriptions
- Remise des numéros
- Vérifications administratives / Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Reconnaissances
- Briefing des pilotes et des directeurs de course (s'il y a lieu)
- Publication de l'ordre de départ : Essai
- Publication des listes de départ des manches suivantes
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement final

5. Engagements

5.1 Date de clôture des engagements

5.2 Administratif

5.3 Nombre de concurrents acceptés et classes

5.4 Droits d'engagement / packages d'engagement

5.5 Informations détaillées sur le paiement

5.6 Remboursements

6. Assurance**7. Publicité et identification****8. Pneumatiques (non applicable)****9. Carburant (non applicable)****10. Reconnaissances****11. Voitures admises****12. Vérifications techniques, Plombage et Marquage**

12.1 Lieu et horaire des vérifications techniques

12.2 Retard aux vérifications

12.3 Equipement de sécurité du pilote

12.4 Limitation des changements de pièce

12.5 Dopage

13. Obligations générales**14. Assistance**

14.1 Zone d'assistance

14.2 Substance interdite

14.3 Emplacement

15. Déroulement du slalom**16. Réclamation – Appel**

16.1 Réclamation

16.2 Appel

17. Publications classements
18. Prix – Coupes
19. Remise des prix

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement.

Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications techniques avec l'approbation de la FSAM.

Exceptionnellement, des modifications relatives à l'itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l'organisateur. La FSAM doit néanmoins en être informée.

ou

- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des additifs détaillant des modifications de l'itinéraire du rallye peuvent être publiés par le directeur de course. Néanmoins, de telles modifications doivent être communiquées aux Commissaires.

Les additifs doivent être numérotés et datés.

Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s) et être simultanément publiés sur le site Web du rallye.

Dans la mesure du possible, il est recommandé d'informer les concurrents par voie électronique de la publication d'un bulletin.

Les membres de l'équipage doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Un additif ne peut être publié qu'après l'approbation de la FSAM ou après avoir été promulgué par les Commissaires (le cas échéant).

ANNEXE III – SEQUENCE CHRONO DEPART / ARRIVEE

PROCEDURE DE DEPART

Compte à rebours :

01 minute avant le départ : affichage **59**

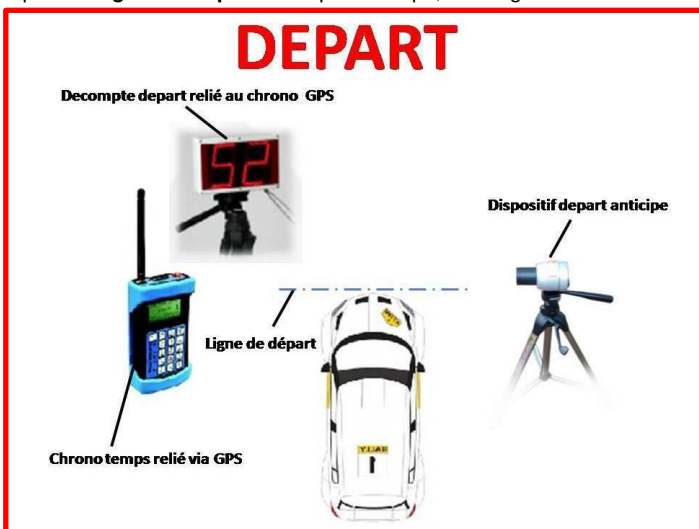
30 secondes avant le départ : affichage **30**

10 secondes avant le départ : affichage **10**

5 secondes avant le départ : affichage **05**

Signal de départ : affichage **00**

Après le **Signal de départ** : si départ anticipé, affichage des secondes anticipées



Il est fortement recommandé d'appliquer la procédure suivante :

- Après que l'heure de départ effective a été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.
- Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, le commissaire de piste doit se positionner devant elle avec un bâton pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, le commissaire de piste doit quitter cette position et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique.

ANNEXE IV – GESTION ENVIRONNEMENTALE

1 GESTION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Tous les organisateurs d'épreuves (les organisations qui sont responsables de la gestion et de la tenue des épreuves) doivent pour la saison mettre en place et suivre le Cadre de Certification Environnementale élaboré par l'Institut FIA et atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence. Le plus haut niveau d'accréditation, Achievement of Excellence, sera obligatoire

1.2 Les organisateurs sont chargés de gérer le processus d'accréditation conformément au programme établi à l'Art. 20.5.1.

1.3 Il appartient à chaque organisateur d'identifier le nombre total de sections pertinentes pour ses opérations dans le Cadre de Certification Environnementale, mais les sections suivantes sont obligatoires pour toutes les épreuves :

Principes fondamentaux de la gestion environnementale :

1. Engagement en faveur de la gestion environnementale.
2. Cibles et objectifs environnementaux.
3. Formation et communication environnementale.
4. Respect des réglementations environnementales.
5. Mesure de la performance environnementale.

Domaines clés pour l'impact environnemental :

8. Consommation d'énergie
10. Gestion des déchets
11. Prévention de la pollution du sol et de l'eau
12. Chaîne d'approvisionnement, conception et matériaux (stratégies d'approvisionnement)
13. Transport
17. Surveillance des émissions de carbone

1.4 Les lignes directrices en matière d'accréditation peuvent être consultées à l'adresse : <https://www.fia.com/sustainability-programme>. Les organisateurs doivent compléter le formulaire d'inscription disponible à l'adresse : <http://bit.ly/wrcform>.

REGLEMENTATION TECHNIQUE Groupe M

1. Définition :

Sont admises, les voitures non-homologuées FIA ; les voitures Groupe FIA (caduques de 4 ans et plus); les voitures T2 (voiture Tout Terrain de série). Ils doivent être en bon état de marche pour pouvoir participer aux épreuves et inclure tous les critères de sécurité du véhicule tels que prévus aux articles 253 et 283 de l'Annexe J.

Les véhicules devront être enregistrés et identifiés par le Passeport Technique 3 volets de la F.S.A.M

Pour les voitures caduques FIA : toute modification est interdite sur la voiture et/ou le moteur de base;

Pour les voitures non homologuées FIA : toute modification est interdite sur la voiture et/ou le moteur de base si elle n'est pas expressément autorisée par le présent règlement.

2. Eléments mécaniques :

Aucun élément mécanique ne devra être en saillie par rapport à la carrosserie de la voiture.

3. Bloc -Moteur -Cylindre :

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

b) Le montage du moteur ne doit pas entraîner une modification du châssis/coque de la voiture de base par déformation ou retrait de matière.

Les supports moteurs sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support moteur.

c) Classes de cylindrée :

- M9 : jusqu'à 1.400 cm³
- M10 : de 1401 cm³ à 1600 cm³
- M11 : de 1601 cm³ à 2000 cm³
- M12 : de 2001 cm³ et plus

d) Equivalence moteurs à pistons alternatifs/rotatifs (du type couvert par les brevets NSUWANKEL) : La cylindrée équivalente est égale au volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

Moteur

Le nombre de cylindre est limité à 6 La cylindrée est limitée comme suit :

a) Moteurs atmosphériques

- 3500 cm³ maximum.

b) Moteurs suralimenté

Essence : La cylindrée nominale est limitée à 2500 cm³ maximum

Diesel : La cylindrée nominale est limitée à 3500 cm³ maximum

Le système de suralimentation doit être celui du moteur d'origine

Coefficient

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale pour le groupe M sera affectée d'un coefficient :

1,7 pour les moteurs à essence

1,5 pour les moteurs diesel

4. Culasse : Libre

5. Alimentation : Libre

6. Suralimentation :

Libre pour les véhicules dont l'année de mise en circulation date de 1993 et moins, ayant obtenu une homologation FSAM antérieur au 31 décembre 2005

Pour les véhicules dont l'année de mise en circulation date de 1994 et plus, et/ou pour les nouvelles homologations à dater de l'année 2006, l'entrée d'air du compresseur ou turbocompresseur doit être équipé d'une bride de diamètre 36 mm au maximum ainsi que pour les véhicules A et N caduques FIA qui passeront en Gr. M

7. Echappement : Libre à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores prescrits dans les pays traversés par l'épreuve, s'il s'agit d'une épreuve sur route ouverte. A l'arrière, il sera à plus ou moins 10 cm de l'aplomb de la partie arrière de la projection de la carrosserie sur le sol, dispositifs aérodynamiques non compris. Latéral, il sera situé dans la moitié arrière de l'empattement, ne sera pas en retrait de la projection de la carrosserie sur le sol de plus de 10 cm et ne pourra dépasser cette projection. La hauteur maximale sera de 45 cm par rapport au sol.

8. Autres éléments mécaniques : Libres.

9. Transmission : La transmission est libre mais le mode de transmission d'origine doit être conservé :

- une traction restera une traction
- une propulsion restera une propulsion
- maximum 06 vitesses avant + marche arrière
- commande manuelle exclusivement mécanique de type en H ou séquentiel

10. Carrosserie : La largeur hors tout de la voiture ne devra pas excéder 2 m. La forme et le matériau de la carrosserie d'origine doivent être conservés sauf :

A - Les ailes : Sont libres de forme et de matériau. Les ailes doivent surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins 1/3 de la circonférence et au moins sur toute la largeur du pneumatique. Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et les secondes. Les ailes n'auront pas un caractère provisoire et seront solidement fixées. Les ailes sont libres d'être intégrées au capot et aux masques avant et arrière.

B - Les portières : Les portières avant sont celles d'origine. Elles comporteront une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide.

Encadrement, charnière, ferrure, commandes seront conservés. Seul le panneau extérieur normalement opaque sera libre dans son matériau. Les portières arrière sont libres en matériau et peuvent être fixes.

C - Capots : Libres dans la ligne générale de la carrosserie d'origine ; 4 points de fixation obligatoires.

D - Masques avant et arrière : Sont libres d'être intégrés dans le capot avant et arrière. La rigidité ainsi perdue, sera compensée par un tube transversal, en acier, d'un diamètre de 20 mm minimum et d'une épaisseur de 0.5 mm minimum.

E - Garde au sol : Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques, situés d'un même côté, sont dégonflés.

11. Surfaces vitrées : Sauf en ce qui concerne le pare-brise qui sera feuilleté. Toutefois, la vitre de la portière du conducteur et celle du passager (au cas où le règlement particulier de l'épreuve le permet) doivent avoir une ouverture/fermeture d'au moins 300 cm². L'utilisation de plexiglass est interdite en remplacement des vitres de portières avant, seul le polycarbonate est autorisé.

11.1 L'utilisation de film anti-déflagrant sur les vitres latérales avant est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns

12. Coque - Châssis : aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou châssis, sauf en ce qui concerne :

- l'adjonction de renforts épousant les formes originales,
- l'ajout de barres anti-rapprochement,
- les points de levage du cric peuvent être renforcés changés de places, et on peut en augmenter le nombre.
- les éléments en matière plastiques ou synthétiques peuvent être supprimés ou modifiés ou remplacés par des pièces mécaniques équivalentes.

12.1 Définition :

- Châssis : structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

- Coque : Structure constitué d'élément de carrosserie et possédants les fonctions du châssis.

RAPPEL : Tous berceaux, traverses, ou supports de bras de suspension démontables entrent dans la définition du châssis.

12.2 Toit ouvrant : autorisés (y compris les toits ouvrants à volet). Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. La vitre devra être constituée de verre feuilleté. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote.

13. Suspension Libre.

14. Dispositifs aérodynamiques :

A – Vus du dessus, les dispositifs aérodynamiques ne doivent pas obligatoirement suivre le contour de la forme de la voiture, mais ne pourront en aucun cas dépasser la largeur de la carrosserie mesurée aux axes de roues.

B - Les dispositifs aérodynamiques qui ne sont pas homologués sur la voiture de série doivent s'inscrire dans la projection frontale de la voiture.

C – A l'avant : Ils ne pourront pas dépasser de plus de 100mm la limite hors tout de la carrosserie d'origine et dans le respect de la projection verticale de la carrosserie d'origine.

D – A l'arrière : Ils ne pourront pas dépasser de plus de 200mm la limite hors tout de la carrosserie d'origine et le profil de la projection verticale de la carrosserie d'origine.

15. Pare-chocs : pourront être supprimés avec leurs ferrures, sauf pare-chocs intégrés. L'avant et l'arrière du véhicule ne devront pas être nus (spoiler, jupe AV ou jupe AR, à conserver).

16. Vitres latérales arrières : Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote.

17. Habitacle : Toutes les garnitures peuvent être supprimées. Les portières avant seront équipées d'une garniture intérieure dont le matériau sera libre mais rigide. Le tableau de bord est libre mais ne doit pas comporter de parties saillantes pouvant être dangereuses.

Il est permis d'enlever le siège du passager, ainsi que le ou les sièges arrière. Il est conseillé à ce que les containers pour les casques et les outils situés dans l'habitacle soient constitués de matériaux ininflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager de vapeurs toxiques. Les outils et accessoires doivent être solidement fixés. Les fixations élastiques type Sadow sont interdites.

Il n'est pas autorisé de monter des systèmes mécaniques à l'intérieur de l'habitacle.

18. Batterie : Dans le cas où la batterie doit être déplacée dans l'habitacle, elle doit être couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide. La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant et devra utiliser des boulons de diamètre 08 mm minimum et, sous chaque boulon, une contreplaque métallique au-dessous de la tôle de carrosserie d'au moins 03 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface.

19. Essuie-glaces : Un essuie-glace avant au moins, en état de fonctionnement, est obligatoire côté pilote.

20. Siège : Les sièges baquets sont obligatoires, homologués F.I.A ou F.S.A.M. Il est vivement conseillé d'installer des sièges conforme à la norme FIA 8855-1999 (La limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication) ou 8862-2009 (La limite d'utilisation est de 10 ans à compter de l'année de fabrication). Les armatures tubulaires sont interdites.

21. Rétro vision minimale :

- 02 rétroviseurs extérieurs (Courses de Côte, Slaloms)

22. Fixe capot : Les fixations seront de deux au minimum par capot (avant et arrière) en conservant les charnières d'origine. Les fixations seront de 4 au minimum par capot si les charnières d'origine sont supprimées. Les fermetures d'origine se manœuvrant de l'intérieur pourront être supprimées. Dans tous les cas, les fixations supplémentaires seront du type à goupille ou sangle en cuir type ceinture. Les fixations en caoutchouc sont interdites.

23. Harnais : Il est vivement conseillé d'installer des harnais conforme à la norme FIA 8853-2016.

Un harnais quatre points est obligatoire pour les voitures. Un harnais quatre points se compose de 2 sangles d'épaules et de deux sangles abdominales et doit être homologué F.I.A ou F.S.A.M.

Points de fixation à la coque : 2 pour la sangle abdominale, 2 symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaules, la (les) sangle(s) d'épaules formant un angle de 45° au maximum avec l'horizontale.

24. Récupérateur d'huile : capacité limitée à 2 litres maximum.

25. Mise en route des moteurs autorisés seulement à l'aide de la source d'énergie du démarreur de la voiture, actionné par le pilote de son siège.

26. Coupe-circuit : Obligatoire. Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, allumage etc.). Ce coupe-circuit doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote sangle dans son siège et de l'extérieur. La commande se situera au bas du montant du pare-brise, côté pilote, et sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle équilatéral bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

26.1 La tirette coupe-courant extérieure est obligatoire pour les Slaloms et Courses de Côte.

27. Freins : Libres. Le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce sur toutes les roues. Dans le cas d'une défaillance quelconque, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer sur au moins deux roues d'un même essieu. Un frein à main est obligatoire en rallyes et rondes.

28. Equipements lumineux : Les véhicules seront équipés à l'arrière de 2 feux de stop (minimum 21 Watts) et de 2 feux rouges, clairement

visibles de l'arrière. En outre, les voitures de rallyes et de rondes seront obligatoirement équipées des équipements prescrits par le code de la route. L'équipement lumineux doit être en état de fonctionnement pendant toute la journée de la course, même si cette dernière se déroule entièrement de jour. Le nombre de phares ne doit pas dépasser le total de 10.

29. Réservoirs d'huile : tous les réservoirs d'huile doivent être efficacement protégés et être en dehors de l'habitacle.

30. Réservoirs d'essence : seront :

A - Le réservoir d'origine à l'emplacement d'origine, sous réserve d'une cloison étanche entre le réservoir et l'habitacle.

B - Il est vivement conseillé d'installer un réservoir conforme à la norme FIA FT3-1999 ou FT3.5-1999 ou FT5-1999 dans une structure étanche au liquide et au feu, avec trappe de visite laissant voir la date de validité (durée maximale de 5 ans).

C - Un réservoir artisanal métallique de moins de 20 L, qui devra être hors habitacle et hors compartiment moteur, dans le compartiment à bagage et être séparé de l'habitacle par une cloison pare-feu. Dans tous les cas, une évacuation doit être prévue en cas de fuite ainsi qu'une mise à l'air libre du réservoir vers l'extérieur.

D - Un réservoir tampon artisanal métallique ou en aluminium de moins de 05 L, qui pourra être fixé solidement dans habitacle et hors compartiment moteur, et devra fixer sur la paroi métallique séparant l'habitacle et la malle (voiture à 3 volumes) ou devra être fixé solidement dans le compartiment à bagage sur une paroi métallique (voiture à 2 volumes) à l'opposé ou éloigné de la batterie (le cas échéant).

30.1 Carburant : distribué dans le commerce (AFGAS autorisé).

31. Protections supplémentaires : Au cas où les conduits, canalisations et équipements électriques passeraient par l'habitacle, ils doivent être isolés par une couverture en matériau étanche non inflammable.

32. Anneau de remorquage : Un anneau de prise en remorque devra être solidement monté à l'avant et à l'arrière. Il sera de couleur jaune ou rouge et clairement visible et aura un diamètre intérieur de 40 mm au minimum.

33. Extincteurs -Système d'extinction minimum 4 kg :

Il est vivement conseillé d'installer des extincteurs conforme à la norme FIA 8865-2015

4 kgs, soit 1 x 4 kgs ; soit 2 x 2 kgs

à cadran, vérifiés et plombés par un organisme mandaté par la F.S.A.M. et valables pour l'année en cours.

Note : Le halon 1 301 est interdit.

33.1 Fixation : Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G qu'elle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide sont acceptées.

33.2 Fonctionnement, déclenchement : L'(les) extincteur(s) devra (devront) être facilement accessible(s) au pilote et au copilote ; emplacement obligatoire sur le devant du siège du copilote.

33.3 Vérifications : Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).

34. Poids minimum : C'est le poids réel de la voiture vide (sans personne ou bagages à bord), sans outillage, ni cric et avec au maximum une roue de secours.

Tous les éléments de sécurité normalement prévus sont compris dans ce poids.

Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, de système de refroidissement des freins, de carburant et d'injection d'eau qui doivent être vides. Le réservoir de carburant sera vide de carburant utilisable.

Toutes épreuves (uniquement 2 RM)	Gr Classes	2 soupapes par cylindre ou suralimentée	Plus de 2 soupapes par cylindre
Jusqu'à 1.150 cm ³		650 kg	700 kg
Au-dessus de 1.150 jusqu'à 1.400 cm ³	M 9	710 kg	790 kg
Au-dessus de 1.400 jusqu'à 1.600 cm ³	M 10	780 kg	880 kg
Au-dessus de 1.600 jusqu'à 2.000 cm ³	M 11	860 kg	960 kg
Au-dessus de 2.000 cm ³	M 12	1.010 kg	1.060 kg

Toutes épreuves (uniquement 4 RM)	
M 12 – ex homologation FIA	Se référer au poids d'homologation fia
M 12 – homologation ASN	Se référer au poids d'homologation fia

NOTA : LEST

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellages, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires. Par ailleurs, pour parfaire le poids minimum, il est autorisé l'adjonction de renforts (plaques, équerres, tubes etc.), sous réserve qu'ils soient inamovibles et ne présentent pas un caractère provisoire ou dangereux (soudure soignée, rivetage, métal noyé dans le polyester). Il sera en particulier possible de doubler le plancher d'une voiture dans les conditions énoncées ci-dessus. Lest maximum autorisé = 10 KG

35. Arceau de sécurité :

35.1 Définition :

35.1.1 - Armature de sécurité : armature structurale composée de tubes, de connexions et de points d'implantation. Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante en cas d'accrochage ou de tonneau.

35.1.2 - Arceau de sécurité : armature structurale composée d'un arceau principal, de connexions et de points d'implantation (non admis en groupe M).

35.1.3 - Cage de sécurité : armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant, ou composée de 2 arceaux latéraux, de connexions et de points d'implantation.

35.1.4 - Arceau principal : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

35.1.5 - Arceau avant : identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

35.1.6 - Arceau latéral : armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit et le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège avant : Le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord, le conducteur et son équipier ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

35.1.7 - Entretoise longitudinale : tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal ni à l'arceau avant.

35.1.8 - Entretoise diagonale : tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou d'entretoise longitudinale arrière.

35.1.9 - Renfort d'armature : tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

35.1.10 - Plaque de renfort : plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

35.1.11 - Plaque d'implantation : plaque solidaire du tube permettant l'implantation sur le châssis.

35.1.12 - Connexion amovible : implantation des entretoises latérales ou diagonales et des renforts aux tubes de l'armature de sécurité. Ces dispositions doivent être démontables.

35.2 Spécifications :

35.2.1 - Remarques générales

35.2.1.1 - Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc, réduisent les risques de blessures des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquide. L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière.

35.2.1.2 - Armature de sécurité de base : cage de sécurité.

35.2.1.3 - Possibilités d'installation de l'entretoise obligatoire : Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessin 3). La combinaison de plusieurs entretoises (dessins 4 à 6) est autorisée.

35.2.1.4 - Possibilités d'installation de renforts facultatifs de l'armature de sécurité. Chaque type de renfort (dessins 7 à 17) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres. Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base.

35.2.2 - Spécifications techniques

35.2.2.1 - Arceau principal avant et latéral : les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures. Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

Arrondi minimum de rayon $R_m = 3 \times \text{diamètre du tube}$

Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation). Ceci ne vaut que pour les montants verticaux des colonnes A et B, ainsi que pour les montants longitudinaux au niveau des portes avant.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

35.2.2.2 - Implantation des arceaux sur la caisse : fixation minimale de l'armature de sécurité :

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière
- 1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit, est recommandée.

La fixation des montants de l'arceau devra se faire avec au moins 3 boulons. Les points d'attache des arceaux sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm² soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les dessins 16 à 22.

Des boulons à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO) seront utilisés. Les écrous seront auto filetés, "freinés" ou munis de rondelles.

35.2.2.3 - Entretoises longitudinales : sont obligatoires et doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral.

Une construction avec arrondi (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon. Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devront correspondre aux normes fixées par les armatures de sécurité.

Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces.

35.2.2.4 - Entretoises diagonales : L'installation d'au moins une entretoise diagonale est obligatoire. Leur construction devra être effectuée conformément aux dessins 3 à 5 sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner de blessures. Elles doivent avoir, de préférence, le même diamètre que les tubes de la structure principale.

35.2.2.5 - Renforts facultatifs de l'armature de sécurité : le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible (obligatoire pour le renfort transversal avant). Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie elle-même.

35.2.2.5.1 - Renfort transversal : il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur le dessin 7. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes du (des) occupant(s). Il doit être placé aussi haut que possible sous le tableau de bord et obligatoirement amovible.

35.2.2.5.2 - Renfort longitudinal (protection latérale) obligatoire : il est obligatoire de monter un renfort longitudinal sur le(s) côté(s) du véhicule au niveau de la portière. Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale ne pas excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant). Aucun point de renfort longitudinal ne doit se trouver plus au-dessus du seuil de porte que le tiers de la hauteur verticale de l'ouverture de la portière.

35.2.2.5.3 - Renfort du toit : il est autorisé de renforcer la partie supérieure de l'armature de sécurité par une (des) entretoise(s) diagonale(s) telle(s) que représentée(s) au dessin 9.

35.2.2.5.4 - Renfort d'angle : il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, respecter les angles supérieurs arrières avec les arceaux latéraux, tels que représentés aux dessins 10 et 16. La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas plus basse que le milieu du montant vertical de l'arceau.

35.2.2.6 - Garniture : Il est recommandé que les points critiques des arceaux de sécurité soient garnis pour empêcher les blessures. Il est autorisé de garnir les armatures de sécurité d'une gaine de protection amovible.

35.2.2.7 - Connexions amovibles : Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la F.I.A (voir dessins 27 à 36). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité.

35.2.2.8 - Indications pour soudure : Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudures protectrices à l'hélium). Il faut surtout remarquer que la

fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (craque d'allongement) et une absence de flexibilité.

35.3 Prescriptions matérielles :

35.3.1 : Matériaux

SECURITE (mesures obligatoires)

- Arceau de sécurité,

o Arceau central habitacle, en gris, d'une seule pièce (minimum)

- Qualité des tubes : tube rond serrurier sans soudure
- Diamètre des tubes : 40 mm
- Epaisseur des tubes : 02 mm

Différents tendeurs devront être rajoutés obligatoirement pour tous les Groupes, à savoir :

o Autres éléments (minimum)

- Qualité des tubes : tube rond serrurier sans soudure
- Diamètre des tubes : 40 mm
- Epaisseur des tubes : 02 mm

Ces dimensions représentent les minima admissibles. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

35.4 Homologation :

Les arceaux en acier décrits sur la fiche d'homologation F.I.A (F.I.S.A.) de la voiture considérée seront acceptés sur présentation de cette V.O.

35.5 - Arceaux aluminium :

Les arceaux aluminium, même dûment homologués, sont interdits.

Arceau central habitacle



Tendeur côté portière G/D



Dessin/Drawing 253-9



Dessin/Drawing 253-10

Tendeur derrière les sièges baquets



Dessin/Drawing 253-7



Dessin/Drawing 253-6

Tendeur arceau arrière



Dessin/Drawing 253-19



Dessin/Drawing 253-21

Renfort de toit :

La partie supérieure de l'armature de sécurité doit être conforme à l'un des Dessins 253-12, 253-13 et 253-14.

Les renforts peuvent suivre la courbure du toit.

Les extrémités des renforts doivent se trouver à moins de 100 mm des jonctions entre les arceaux et entretoises (non applicable au sommet du V formé par les renforts des Dessins 253-13 et 253-14)



253-12



253-13



253-14



Dessin/Drawing 253-1



Dessin/Drawing 253-2

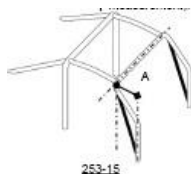
Renfort de montant de pare-brise :

Il doit être monté de chaque côté de l'arceau avant (Dessin 253-15).

Il peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

Son extrémité supérieure doit se trouver à moins de 100 mm de la jonction entre l'arceau avant (latéral) et l'entretoise longitudinale (transversale).

Son extrémité inférieure doit se trouver à moins de 100 mm du pied d'ancrage (avant) de l'arceau avant (latéral) (voir Dessin 253-52 pour la mesure).



253-15

Les tubes en acier galvanisés sont interdits. Ces rajouts (tendeurs) ne pourront être peints qu'après vérification et approbation du DTN

36. Bavettes (en rallye uniquement) :

A condition que le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose, les bavettes transversales sont acceptées dans les conditions suivantes :

- Elles seront en matériau souple
- Elles doivent couvrir au moins la largeur de chaque roue, mais au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre derrière les roues avant et les roues arrière.
- Au moins 20 cm d'écart entre la bavette droite et la bavette gauche en avant des roues arrière ▫ le bas de ces bavettes doit être à plus de 10 cm du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord
- Ces bavettes ne pourront dépasser en projection verticale la carrosserie. Des bavettes contre les projections frontales, en matériau souple, pourront être installées à l'avant du véhicule, si le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose. Elles ne pourront dépasser la largeur hors tout de la voiture, ni dépasser de plus de 10 cm sa longueur hors tout originale, et au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre devant la roue avant.

37. Equipements vestimentaires :

Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA

Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
- Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée

Fortement conseillé :

- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- ▲ Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée, fortement conseillé pour la catégorie M12 – 4 roues motrices

38. Trousse de 1^{er} secours :

Pommade anti-brûlure – Mercurochrome – Solution Antiseptique – Sparadrap en rouleau – Bande en rouleau – Anti Inflammatoire – Garrot – Ciseau – Compresse

REGLEMENTATION TECHNIQUE KART CROSS

1) DEFINITION DES VEHICULES

Monoplace de formule kart-cross spécialement construites suivant la réglementation technique ci dessous.

Les véhicules à 4 roues motrices, les moteurs suralimentés ou à injection non origine sont interdits.

Les boîtes de vitesse à mode séquentielle sont interdites sauf pour les karts équipés de mécaniques motocyclettes

Le poste de pilotage sera équipé si possible des commandes habituelles d'une automobile.

Le volant de direction sera de forme ronde et obligatoirement fermée

2) BRUITS

Un silencieux au moins sera obligatoire pour éviter l'excès de bruit 80db.max.

3) CYLINDREE

La cylindrée maximum est de 650 cm³ pour les karts équipés de mécaniques motocyclettes

De 1600cm³ maximum pour ceux équipés de mécaniques automobiles.

4) CATEGORIES

La catégorie Cross Car ne comporte qu'une seule classe confondue

5) PREPARATION

Moteurs à 2 ou 4 temps, 4 cylindres maximum, issus de la production moto et auto, la transmission se fera par boîte de vitesses *ou* variateur.

6) CARBURANT

Il sera utilisé le carburant en vente libre. Toutefois chaque concurrent est libre d'ajouter des additifs.

7) TRANSMISSIONS

Elles sont libres mais exclusivement sur les roues arrières.

8) CHÂSSIS

Dimension

Longueur hors tout : 2.50m minimum

Largeur hors tout : 1.60m maximum

Hauteur: 1.40m minimum (hors numéros de toit)

Pour les véhicules à refroidissement liquide, une prise d'air de 10cm au dessus du toit est autorisée

Construction

La construction est de type multitubulaire en tube serrurier ou en tube galvanisé de section circulaire

1 - les longerons du châssis doivent être au moins en :

- tube rond galva de 36/40
- tube rond noir de 40mm x 4mm
- tube rectangle de 50mm x 30 x 1.8mm

2 - les arceaux principaux et latéraux doivent être au moins en :

- tube rond galva de 36/40
- tube rond noir de 40mm x 2mm

Le Directeur de course ou le Commissaire Sportif pourra interdire le départ aux concurrents dont le véhicule ne présentera pas toutes les garanties ou sécurité.

Suspension

Les suspensions sont libres sur les 4 roues, avec au maximum 2 combinés ressorts amortisseur par roue.

Direction

La direction sera à crémaillère, à boitier, à leviers *ou* biellettes. Sont interdites les directions par câble ou hydrauliques ou chaînes.

Freins

Les freins sont obligatoires sur les 4 roues. Le freinage doit se faire par circuit commandé par une seule pédale. L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues.

Carrosserie

La carrosserie et le châssis devront protéger le pilote dans toutes les directions avec au moins une garde de 10 cm au-delà de la course des pédales pour l'avant et y compris au-dessus du casque du pilote.

Le dessous du kart sera obligatoirement fermé par une plaque de tôle d' 1mm d'épaisseur

Aucune partie tranchante, coupante en d'autres termes agressifs ne pourra se situer dans l'habitacle (volume structurel où se trouve le pilote)

9) SECURITE (applicable à partir du 22 avril 2013)

9.1. Arceau

Un arceau de sécurité de type « cage/habitacle » de conception suivant schéma est obligatoire. Il devra être intégré au châssis/coque, comporter 6 points minimum et avoir une diagonale.

L'arceau pourra ne pas descendre jusqu'au plancher et s'appuyer sur la structure principale du châssis, si cette structure est solide et si elle est renforcée au niveau des points d'appui. Les tubes de l'arceau devront être d'un diamètre minimum prévu par l'article 9.2 du présent règlement. Les tubes de l'arceau à proximité du casque et des bras du pilote normalement assis en position de conduite doivent être protégés d'un anti-choc.

L'entretoise diagonale en croix est obligatoire sur 4 points de l'arceau. Elle devrait être situé entre le siège pilote et le moteur.

Une plaque pleine de tôle coupe-feu de 10/10^{ème} au minimum, séparera entièrement l'habitacle et le compartiment moteur, soudée sur l'entretoise diagonale.

9.2. Marche pied

Elles seront constituées d'une structure en tube galva de 36/40 ou en tube noir, fixé à la structure principale du kart sur les deux cotés, au niveau du centre des moyeux de roues sur une longueur d'au moins 60 % de l'empattement. Ces structures s'étendront vers l' extérieur de chaque coté au moins jusqu'à une droite tracée entre les lignes médianes des bandes de roulement avant et arrière, mais pas au-delà d'une droite tirée entre les surfaces extérieurs des roues avant et arrière, en position droite L'espace entre cette structure et la carrosserie doit être comblé partiellement afin d'empêcher qu'une roue puisse y pénétrer. L'angle extérieur avant devra être arrondi.

9.3. Radiateurs

Le montage de radiateur est interdit dans l'habitacle et devant celui-ci. Vu du dessus, le radiateur de refroidissement du liquide devra se trouver à l'intérieur du châssis. Seul le faisceau du radiateur pourra être apparent du côté de l'habitacle.

9.4. Grille

Elle sera en grillage métallique et servira de pare-pierre à l'avant. Les mailles du grillage seront au plus de 30mm x 30mm et le fil d'un diamètre de 1mm minimum et sera soudé

9.5. Filets

Des filets de protection seront installés ; ils devront obstruer toutes les parties latérales ouvertes de l'habitacle. Ces filets doivent être fixés de façon permanente sur la partie haute et munis d'un dégrafage rapide pour la partie basse sur les deux côtés du kart. La maille doit être au maximum de 50mm x 50mm et le fil d'une épaisseur minimum de 3 mm.

9.6. Toit

Un toit en plaque de tôle solidement fixé est obligatoire.

9.7. Harnais

Il est vivement conseillé d'installer des harnais conforme à la norme FIA 8853-2016.

Un harnais de sécurité à 4 points de fixation minimum est obligatoire. Un harnais quatre points se compose de 2 sangles d'épaules et de deux sangles abdominales et doit être homologué F.I.A ou F.S.A.M.

Points de fixation à la coque : 2 pour la sangle abdominale, 2 symétriques par rapport au siège pour les sangles d'épaules, la (les) sangle(s) d'épaules formant un angle de 45° au maximum avec l'horizontale.

Les points d'ancrage doivent être solide et située sur le châssis, y compris pour les sangles abdominales (boulon de 8mm)

9.8. Siège

Les sièges baquets sont obligatoires, homologués F.I.A ou F.S.A.M. Il est vivement conseillé d'installer des sièges conforme à la norme FIA 8855-1999 (La limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication) ou 8862-2009 (La limite d'utilisation est de 10 ans à compter de l'année de fabrication). Les armatures tubulaires sont interdites.

Le siège devra être fixé par 4 points de fixation avec des boulons de diamètre de 8mm minimum

L'épaisseur minimum de matériau utilisé pour les attaches plaques de renfort, etc. sera d'au moins 3 mm pour l'acier Le siège pourra être fixé sur des traverses de 30mm x 3 mm d'épaisseur

9.9. Echappement

L'échappement ne doit pas faire saillie (ne pas dépasser le châssis) ni être dirigé vers le sol.

9.10. Batterie

Les batteries doivent être protégées et solidement arrimées. Si elles sont placées dans l'habitacle, ou à proximité, elles devront être recouvertes d'une protection isolante et étanche.

9.11. Canalisation

Toutes les canalisations non métalliques doivent être protégées et bien raccordées (collier) dans l'habitacle.

9.12. Feux

Chaque kart doit être équipé à l'arrière d'un feu rouge « STOP ». Il devra s'allumer sous l'action de la pédale de frein.

Le feu de position et de stop sont obligatoires sur tous les karts et doivent être bien visibles

9.13. Anneaux de remorquage

Tous les karts devront être équipés à l'avant et à l'arrière d'un anneau de remorquage solide permettant de tirer le kart Le diamètre sera d'au moins 40mm, en fer rond de 10mm minimum. Il sera peint de couleur vive, différente de la base du kart (jaune, rouge, orange).

9.14. Réservoirs

Il est vivement conseillé d'installer un réservoir conforme à la norme FIA FT3-1999 ou FT3.5-1999 ou FT5-1999 dans une structure étanche au liquide et au feu, avec trappe de visite laissant voir la date de validité (durée maximale de 5 ans).

Le réservoir de carburant devra avoir une contenance maximum de 15 litres.

Il pourra être de construction artisanale homologué par la FSAM. S'il est de construction artisanale, il devra être métallique ou en matériau plastique, muni d'une fermeture étanche avec mise à air libre par un pointeau étanche, prolongé par un tuyau dont l'extrémité sortira sous le plancher du kart. Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser la carrosserie il devra être placé dans un endroit protégé des chocs et être fixé solidement.

Il ne sera pas placé ni dans le compartiment moteur, ni à proximité de la batterie, ni dans l'habitacle. Il pourra être placé latéralement ou à l'avant et devra être protégée par une plaque en matière ininflammable

9.15. Roues

Les roues jumelées sont interdites. les jantes sont libres. Les pneus dits « TERRE » sont autorisés. Les pneus slicks sont autorisés uniquement sur asphalte.

9.16. Coupe-circuit

Le coupe circuit est obligatoire. Il coupe tous les circuits électriques et sera signalé par une couleur rouge

9.17. Pare-chocs

Le pare-chocs est interdit à l'avant.

9.18. Effets vestimentaires

Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA

Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
- Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée

Fortement conseillé :

- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée

9.19. Extincteurs -Système d'extinction minimum 4 kg :

- Il est vivement conseillé d'installer des extincteurs conforme à la norme FIA 8865-2015
- 4 kgs, soit 1 x 4 kgs ; soit 2 x 2 kgs
- à cadran, vérifiés et plombés par un organisme mandaté par la F.S.A.M. et valables pour l'année en cours.
- **Note : Le halon 1 301 est interdit.**

9.19.1 Fixation : Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G qu'elle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide sont acceptées.

9.19.2 Fonctionnement, déclenchement : L'(les) extincteur(s) devra (devront) être facilement accessible(s) au pilote et au copilote ; emplacement obligatoire sur le devant du siège du copilote.

9.19.3 Vérifications : Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).

10) TROUSSE DE 1^{ER} SECOURS :

- Pommade anti-brûlure – Mercurochrome – Solution Antiseptique – Sparadrap en rouleau – Bande en rouleau – Anti Inflammatoire – Garrot – Ciseau – Compresse

11) NUMEROS DE COURSE

Pose de plaque à numéros de dimension 15x15 minimum au sommet de l'arceau dans le sens de la marche. Les plaques seront opaques. Une plaque de même grandeur apposée verticalement sur l'arrière du kart est fortement conseillée.

12) POINTS PARTICULIERS

Si, pour des raisons de sécurité, un kart ou un type de kart venait à présenter des risques pour son pilote, pour les autres pilotes ou pour le public, le Directeur de course et les commissaires Techniques se réserveront le droit d'interdire le(s) engin(s) incriminé(s).

REGLEMENTATION TECHNIQUE Groupe T2 / MT2

LES T2 / MT2 DEVRA SUIVRE LA REGLEMENTATION FIA TOUT – TERRAIN GROUPE T2

ANNEXE J – ARTICLE 282 – FIA : LES PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 283 – FIA : EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 284 – FIA : REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT – TERRAIN (Gr T2)

Si en cours de saison, le pilote décide de modifier/changer tout ou en partie le véhicule homologué en début de saison, il perdra les points marqués lors des compétitions précédentes et marquera de nouveaux points dans le championnat.

S'il décide, par la suite, de revenir à sa voiture homologuée en début de saison, il pourra récupérer les points marqués précédemment dans le championnat.

REGLEMENTATION TECHNIQUE VOITURE TOUT-TERRAIN PROTOTYPE – Groupe T1

LES T1 4x2 et 4x4 DEVRA SUIVRE LA REGLEMENTATION FIA TOUT – TERRAIN PROTOTYPE GROUPE T1

(Construction et homologation – préparateur à l'étranger)

(Construction et homologation – préparateur local)

ANNEXE J – ARTICLE 282 – FIA : LES PRESCRIPTIONS GENERALES POUR LES VEHICULES TOUT – TERRAIN

ANNEXE J – ARTICLE 283 – FIA : EQUIPEMENTS DE SECURITE DES VEHICULES TOUT – TERRAIN

**ANNEXE J – ARTICLE 285 – FIA : REGLEMENTATION SPECIFIQUE AUX VOITURES TOUT – TERRAIN PROTOTYPE
(Gr T1)**