

REGLEMENT STANDARD DES COURSES DE COTE

PREAMBULE

DEFINITION

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. *OFFICIELS*
- 1.2. *HORAIRES*
- 1.3. *VERIFICATIONS*
- 1.4. *DISPOSITIONS PARTICULIERES*
- 1.5. *PARTICIPATION DE PILOTES ET GROUPES ETRANGERS EN COURSE DE COTE*
- 1.6. *DOUBLURE*

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- 3.1. *ENGAGEMENTS*
- 3.2. *LICENCES*
- 3.3. *LAISSEZ-PASSER*
- 3.4. *EQUIPAGES*
- 3.5. *CIRCULATION*
- 3.6. *DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES*

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. *VOITURES ADMISES*
- 4.2. *CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS*
- 4.3. *NUMEROS DE COURSE*
- 4.4. *DISPOSITIFS DE SECURITE*
- 4.5. *EQUIPEMENT DU PILOTE*

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. *PARCOURS*
- 6.2. *ROUTE DE COURSE*
- 6.3. *PRE-GRILLE*
- 6.4. *SIGNALISATION*
- 6.5. *PARC CONCURRENTS*
- 6.6. *PARC FERME FINAL*
- 6.7. *TABLEAUX D’AFFICHAGE*
- 6.8. *PERMANENCE*

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COMPETITION

- 7.1. *ESSAIS*
- 7.2. *BRIEFING*
- 7.3. *COURSE*
- 7.4. *ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES*
- 7.5. *ESSENCE*

ARTICLE 8. PENALITES

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

- 10.4. *REMISE DES PRIX*

CARACTERISTIQUES



PREAMBULE

Les courses de côte sont disputées conformément au Code Sportif International (et ses annexes) de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), aux règlements des Championnats de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), au règlement sportif de la FFSA, aux prescriptions générales de la FFSA, au présent règlement standard et au règlement particulier de chaque compétition.

DEFINITION

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

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Toutes compétitions

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

Course de côte internationale et nationale

- 1 Commissaire Technique A ou B et par tranche de 50 voitures (cf Article V § D des Prescriptions Générales FFSA)
- 1 Commissaire Technique B ou C minimum ;
- 2 Commissaires délégués aux relations avec les concurrents minimum ;
- 2 Chronométreurs dont 1 A ou B plus 1 C obligatoires.

Course de côte régionale

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

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

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

- Au moins 1 Commissaire Technique A ou B obligatoire et pour le Championnat un Commissaire Technique responsable délégué par la FFSA + 4 Commissaires Techniques.
- 1 chronométreur A et 1 chronométreur B, ou 2 chronométreurs B minimum obligatoires ;

- Le nombre de Commissaires Sportifs composant le Collège devra être impair et plus de la moitié de ces Commissaires, dont le Président, ne devront pas faire partie de l'Asa organisatrice ;
- Les organisateurs devront prévoir obligatoirement dans le règlement particulier au moins trois réunions du Collège des Commissaires Sportifs :
 - l'une immédiatement après les vérifications administratives et techniques de manière à entériner la liste exacte des autorisés à prendre part aux essais, après avoir jugé des observations présentées par les Commissaires techniques ;
 - la seconde à l'issue des essais pour entériner la liste des autorisés à prendre part à la course ;
 - la troisième à l'issue du temps réglementaire du dépôt des réclamations pour rendre définitifs les résultats.

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

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

1.2. HORAIRES

1.2.1. Une compétition comporte des vérifications administratives, des vérifications techniques, des essais non chronométrés (facultatifs), des essais chronométrés et la course qui comportera plusieurs montées.

Nombre de montées

- Toutes courses de côte : 4 montées maximum.

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

Coupe de France de la Montagne

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

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

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

1.2.3. Essais préliminaires

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

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Vérifications préliminaires

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

Pour toutes les courses de côte, les vérifications doivent obligatoirement avoir lieu :

- soit sur le site de la compétition,
- soit dans la ville la plus proche.

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

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

Aucun changement de groupe ou de classe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision du Collège des Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course pour non-conformité de la voiture par rapport à sa fiche d'engagement reconnue par un Commissaire Technique.

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

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

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

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

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

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

1.3.2. Pénalités pour retard

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

Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- Jusqu'à 30 minutes :15 euros
- De 30 minutes à 1 heure :30 euros
- Par heure supplémentaire :15 euros (et ce jusqu'à la fermeture du contrôle, toute heure commencée étant due). Aucune vérification ne sera effectuée après l'heure de fermeture du contrôle. Les organisateurs devront préciser dans le règlement particulier à quelles vérifications, techniques ou administratives, ces pénalités seront appliquées.

1.3.3. Refus de départ

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

1.3.4. Vérifications en cours de compétition

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

Les rétroviseurs extérieurs de la voiture de compétition doivent être utilisables à tout moment de la compétition par le pilote.

Il est interdit de les plaquer à la carrosserie.

Le non-respect de cette règle entraînera la convocation au Collège des Commissaires Sportifs.

Des pénalités pourront être appliquées.

Des vérifications complémentaires approfondies auront lieu en cours de compétition. Elles pourront être décidées soit par la FFSA, soit par le Collège des Commissaires Sportifs, soit par le Directeur de Course.

1.3.5. Pesées

Conformes à la réglementation générale.

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

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

Toutes compétitions : prévoir si possible une séance de pesée libre pendant les essais. La balance devra se trouver au même endroit qu'au moment de la course.

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

1.3.6. Vérifications après l'arrivée

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

1.4. DISPOSITIONS PARTICULIERES

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

Tout concurrent est responsable des agissements de son équipe et de ses accompagnateurs.

1.5. PARTICIPATION DE PILOTES ET GROUPES ETRANGERS EN COURSE DE COTE

Voir article III paragraphe E des Prescriptions Générales FFSA.

1.6. DOUBLURE

Toutes compétitions

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

Pendant toute la durée de la manifestation, les organisateurs de courses de côte ne sont autorisés à faire participer en course ou en démonstration, que des véhicules terrestres qui sont autorisés par les règlements de la FFSA dans la compétition concernée (internationale – nationale – régionale).

Toute compétition ou démonstration de karting est interdite.

Parade et/ou démonstration

Une parade et/ou démonstration peut être organisée selon le format suivant :

- Le passage des voitures est encadré par des voitures de l'organisation, en convoi et non chronométré.
- Le nombre de voitures autorisées est limité à 15 maximum.
- Une seule parade et/ou démonstration est autorisée par montée de course.
- Elle est organisée à la discrétion du Directeur de Course (timing, conditions météo, etc...)

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir article R 331 et A 531.32 du Code du Sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. ENGAGEMENTS

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

Pour être valables, les engagements devront obligatoirement être accompagnés des frais de participation prévus au règlement de la compétition.

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

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

Par le seul fait de son engagement, toute personne prenant part à la compétition se soumet aux seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International, par les Prescriptions Générales FFSA, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de chaque course de côte.

Toute personne prenant part à la compétition reconnaît par le seul fait de son engagement avoir eu connaissance des différentes réglementations ci-dessus énumérées. Elle peut obtenir de l'organisateur, sur simple demande, un exemplaire des prescriptions générales et du règlement particulier.

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

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

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

La date limite des engagements est fixée :

- au plus tard le jeudi soir de la semaine précédant la semaine de la compétition (ou 9 jours avant la compétition) pour les courses de côte nationales ou internationales ;
- au plus tard le mardi soir précédant ou 4 jours avant la compétition pour les courses de côte régionales

La liste des engagés devra être adressée à la FFSA

- le mercredi soir précédant la compétition pour les courses de côte internationales ou nationales ;
- le jeudi soir précédant la compétition. pour les courses de côte régionales ;
- 2 jours francs avant la date de la compétition pour les compétitions qui ne se déroulent pas un dimanche.

Les listes suivantes seront publiées :

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

Forfait

Tout concurrent, y compris ceux engagés à l'année au CFM, devra notifier son forfait par un 24 heures avant le début de la compétition.

3.2. LICENCES

Voir réglementation des licences.

3.3. LAISSEZ-PASSER

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

Les organisateurs d'une compétition attribueront à chaque pilote régulièrement engagé et prenant part à la compétition au minimum : 1 badge "pilote", 2 badges "mécanicien" ou "accompagnateur".

Les pilotes auront en outre la possibilité d'acheter des badges "invité" ou "accompagnateur" supplémentaires à un tarif préférentiel auprès de chaque organisateur de compétition.

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

3.4. EQUIPAGES

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

3.5. CIRCULATION

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

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

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

3.6. DEFINITION DES PILOTES PRIORITAIRES

Sont prioritaires FFSA les pilotes ayant été :

- Champion d'Europe des 5 dernières années ;
- Champions de France (Production et Sport) des 5 dernières années ;
- Classé dans les 3 premiers du Championnat de France (Production et Sport) de l'année -2 ;
- Classé dans les 5 premiers du Championnat de France (Production et Sport) de l'année -1 ;
- Championnes de France (Production et Sport) les deux dernières années.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Groupe	Classe	Cylindrée	CFM, 2 ^{ème} Div & Nationales	Régionales
		Autres Groupes (H, S ...)	OUI	NON
F2000	F2000 1	de 0 à 1400	OUI	OUI
	F2000 2	+ 1400 à 1600	OUI	OUI
	F2000 3	+ 1600 à 2000 +1428 à 1785 (moteur turbo)	OUI	OUI
FC / FS	FC 1	de 0 à 1300	OUI	OUI
	FC 2	+ 1300 à 1600	OUI	OUI
	FC 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI
	FC 4	+ 2000	OUI	OUI
N/FN	N/FN 1-R1A	de 0 à 1400	OUI	OUI
	N/FN 2-R1B	+ 1400 à 1600	OUI	OUI
	N2 Série	+ 1400 à 1600	OUI	OUI
	N/FN 3	+ 1600 à 2000	OUI	OUI
	N/FN 4	+ 2000	OUI + SP	OUI
A/FA	A/FA 1	de 0 à 1400	OUI	OUI
	A/FA 2-R2B – RC5	+ 1400 à 1600	OUI	OUI
	A/FA 3-R2C-R3C-R3D-RC4	+ 1600 à 2000	OUI	OUI
	A/FA 4-R3T-R4-R5-S2000-RC3-RC2-Rally2Kit	+ 2000 à 3000	OUI	OUI
	A/FA 5	+ de 3000	OUI	OUI
GT Sport	GT 1	GT de série jusqu'à 2000/ CdM GT de type GT de série	OUI	OUI
	GT 2	GT de série de + 2000/ NGT/CdM GT de type GT de série	OUI	OUI
GTTS [3]	GTTS 1	de 0 à 1600	OUI	OUI
	GTTS 2	+ 1600 à 2800	OUI	OUI
	GTTS 3	+ 2800 à 3600	OUI	OUI
	GTTS 4	+ 3600	OUI	OUI
CNF/CN : Classes confondues	CM [1]	CM	CM1 + CM2 de 0 à 1003	OUI
	CNF	CNF 1	de 0 à 1600	OUI
		CNF2	+ 1600 à 2000	OUI
		CNF3	+ 2000 à 2500	OUI
	CN	CN 1	de 0 à 1600	OUI
		CN 2	+ 1600 à 2000	OUI
		CN 3	+ 2000 à 3000	OUI
CN+ : Cf Rég Technique FFSA			OUI	
D/E	D/E 1	de 0 à 1300 + Campus	OUI	
	D/E 2	+ 1300 à 1600	OUI	
	D/E 3	FF	OUI	
	D/E 4	+ 1600 à 2000	OUI	
	D/E 5 Moteur Série	Bride de 26	OUI	
	D/E 5 Moteur Racing	Bride de 28	OUI	
	D/E 6	F3000	OUI	
	D/E 7	FR	OUI	
D/E 8	Formula Master	OUI		
E2SC [2]	E2SC 1 A	de 0 à 1600	OUI	
	E2SC 1 B	de 0 à 1600	OUI	
	E2SC 2 A	+ de 1600 à 2000	OUI	
	E2SC 2 B	+ de 1600 à 2000	OUI	
	E2SC 3 A	+ 2000 à 3000	OUI	
	E2SC 3 B	+ 2000 à 3000	OUI	

- [1] CM 1 : Voiture dont la carrosserie et les dimensions extérieures correspondent aux articles 3.1, 3.2, 3.4.1, 3.4.2.
 CM 2 : Voiture dont la carrosserie et les dimensions extérieures correspondent aux articles 3.1, 3.2, 3.4.1.
- Les F3000, CN3, CN+, FC4 et E2SC ne marquent pas de points au Championnat de France 2^{ème} division.
 - Les voitures Diesel seront admises dans leur groupe d'homologation.
 - Les véhicules doivent être conformes à leurs groupes respectifs et au règlement technique spécifique Course de Côte de l'année en cours.
- [2] E2 SC A pour les voitures appliquant la réglementation FFSA : sans bride.
 E2 SC B pour les voitures appliquant la réglementation FIA : avec bride (annexe 8 bride - catégorie 2 FIA).
- [3] Les GT4 et GT+ Circuit sont admises en GTTS suivant leurs cylindrées

Nota : les voitures non éligibles en régional ne marquent pas de points à la Coupe de France.

- Les Funyo SP05 conformes à la fiche d'homologation 001 FFSA du modèle considéré sont admises en CN3.
- Les voitures du TCR conformes à la fiche d'homologation TCR du modèle considéré sont admises en GTTS3.
- Les Wolf GB08 conformes à la fiche d'homologation 005 Cdm FFSA du modèle considéré, sont admises en E2SC1A.

Nota : Les voitures possédant un PTH et dont le modèle est éligible en moderne (voir liste sur le site www.ffsa.org) sont admises à participer à des courses de côte modernes aux conditions suivantes :

- Les voitures doivent être conformes à leur PTH et aux équipements de sécurité définis dans le tableau "Equipements de sécurité Course de Côte VHC" ; les pneumatiques utilisés seront conformes à la réglementation VHC ou moderne.
- Elles ne marquent pas de point ni aux Championnats de France de la Montagne, ni à la Coupe de France;
- Elles ne peuvent être admises qu'à une course de côte inscrite SANS DOUBLURE VHC.

4.2. CARBURANT – PNEUMATIQUES – EQUIPEMENTS

4.2.1. Carburant

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

4.2.2. Chronométrage

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

4.2.3. Caméra et appareils de prises de vue

L'utilisation de caméra et/ou d'appareil de prises de vues devra avoir reçu l'approbation du Commissaire Technique Délégué ou du Commissaire Technique Responsable (matériel et montage conformes au règlement CAMERA du livret Technique de la réglementation FFSA).

4.2.4. Echappement

Toutes les voitures devront être équipées d'un silencieux.

Niveau sonore maximal :

- Voitures fermées, Groupes CM et GTTS: 105 dB A maxi
- Voitures ouvertes: 110 dB A maxi

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

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

Pénalité si le deuxième contrôle est non-conforme : annulation des temps de toutes les montées précédentes.

A compter du 1^{er} janvier 2026

Pour toutes les voitures fermées et ouvertes utilisées en course de côte sur le territoire français, le niveau sonore maximal ne devra pas excéder 100 dB à 75 % du régime moteur maximum.

4.3. NUMEROS DE COURSE

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

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

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

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

Pour les monoplaces

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

Pour toutes les autres voitures

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

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

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

Les numéros seront attribués comme suit :

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

4.4. DISPOSITIFS DE SECURITE

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

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

4.5. EQUIPEMENT DU PILOTE

Se reporter aux tableaux des équipements de sécurité.

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

ARTICLE 5. PUBLICITE

Le nom des publicités obligatoires et optionnelles figurera au règlement particulier de la compétition.

Publicités OBLIGATOIRES

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

Publicités OPTIONNELLES

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

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

6.1. PARCOURS

- Longueur mini :
 - Régional : libre
 - National : 2 000 mètres
- Longueur maxi :
 - National : libre
 - Régional 2 000 mètres (SANS tolérance)
- Largeur :
 - Libre.
- Pente moyenne :
 - Minimum 2 %.
- Revêtement :
 - Enrobé de bitume obligatoire.

6.2. ROUTE DE COURSE

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

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

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

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

6.3. PRE-GRILLE

Présentation au départ

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

File de départ

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

Un panneau d'information de 1m x 1,50m minimum sur lequel figurera le plan du parcours permettant d'indiquer en temps réel toute modification survenue sur ledit parcours sera présenté à chaque pilote au niveau de la file de départ

6.4. SIGNALISATION

Voir prescriptions générales.

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

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

Les postes situés en aval devront également présenter le drapeau rouge et ce jusqu'à la ligne de départ. Les concurrents devront alors s'arrêter à l'endroit où ils reçoivent le drapeau et attendre les instructions des officiels.

Le concurrent ayant fait l'objet de la présentation du drapeau rouge ne pourra prétendre à refaire sa montée.

Seuls les concurrents bloqués en aval seront autorisés à reprendre un départ.

6.5. PARC CONCURRENTS

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

L'organisateur donnera toutes précisions dans le règlement particulier.

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

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

Dans chaque parc concurrent, il est demandé aux concurrents :

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

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

Le montant des amendes est conservé par l'organisateur.

6.6. PARC FERME FINAL

A l'arrivée

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

Les organisateurs qui le souhaitent pourront afficher les résultats provisoires de la Série B à la fin de la course de la Série B et ouvrir le parc 30 minutes après cet affichage.

Dans ce cas, un panneau d'affichage officiel, une ligne fax ou internet en relation avec la Direction de Course et un CRAC devront se trouver au parc fermé d'arrivée.

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

6.7. TABLEAUX D’AFFICHAGE

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

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

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

Toutes les informations portées sur le tableau d'affichage seront éventuellement disponibles de façon virtuelle (application de messagerie instantanée, serveur de résultats ou autre).

En cas d'affichage sur le tableau d'affichage officiel et sur le tableau d'affichage virtuel, l'heure de publication sur le tableau d'affichage officiel prévaudra.

6.8. PERMANENCE

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COMPETITION

Avant le départ

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

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

Voitures ouvreuses

Il pourra être admis le passage de voitures ouvreuses officielles:

- 1 voiture 000,
- 1 voiture 00
- 1 voiture 0

avant le départ des montées d'essais et de course.

Les horaires de départ de ces voitures seront donnés par le Directeur de Course.

Les pilotes de ces voitures devront être en possession d'une licence en cours de validité.

Les voitures 000, 00 et 0 devront être en configuration course.

Les voitures et les pilotes devront être équipés suivant les règles définies au tableau "équipements de sécurité courses de côte".

Les 0, 00 et 000 présentes sur une course de côte seront obligatoirement d'un groupe et d'une classe autorisés dans ladite course de côte.

Ces voitures seront déclarées à l'assurance de la compétition.

Toutefois, dans le cadre des épreuves comptant pour le Championnat de France de la Montagne, une voiture de compétition en cours d'homologation pourra effectuer les missions confiées au(x) véhicule(s)

« 0 » aux conditions suivantes :

- **La voiture de compétition en cours d'homologation doit être engagée à l'épreuve par un constructeur, et ce, sous sa responsabilité ;**
- **Avoir préalablement obtenu l'accord écrit de la FFSA.**

7.1. ESSAIS

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

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

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

Si lors d'une montée d'essais non chronométrés un concurrent est ralenti pour quelque raison que ce soit, il devra rejoindre l'arrivée du parcours.

Aucun nouveau départ ne lui sera donné.

Dans le cas où il aura été arrêté, il devra rejoindre l'arrivée du parcours à vitesse modérée dès libéralisation de celui-ci. Aucun nouveau départ ne lui sera donné.

7.2. BRIEFING

Un briefing pour les commissaires sera organisé avant le début des essais par le Directeur de Course.

Briefing des pilotes écrit obligatoire pour les compétitions comptant pour le Championnat de France de la Montagne et la Coupe de France de la Montagne coefficient 3. Un briefing oral pourra être prévu en complément. Il est conseillé pour toutes les autres compétitions y compris les slaloms. L'heure et le lieu devront figurer dans le règlement particulier de chaque compétition et dans l'horaire récapitulatif.

Tous les pilotes admis à participer aux essais ou à la course sont tenus d'assister au briefing.

Toute absence sera pénalisée conformément à l'article 8 du Règlement Standard

Le briefing des pilotes devra avoir lieu dans un endroit adapté, à l'abri des éventuelles intempéries.

7.3. COURSE

La procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de la course et des essais seront espacés à la discrétion du Directeur de la compétition sans toutefois être inférieurs à 30 secondes.

7.3.1. Ordre des départs

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

Dans toutes les compétitions, les concurrents partiront dans l'ordre des groupes suivant : F2000, N/FN/SP, A/FA, GT Sport, FC, GTTS, CNF/CN/CM, D/E, CN+ et E2SC.

Au sein de chacun de ces groupes, les concurrents partiront dans l'ordre croissant des classes de cylindrée telles que définies à l'article 4, et au sein de chaque classe dans l'ordre décroissant des numéros.

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

7.3.2. Procédures de départ

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

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

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

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

Les indications fournies par cet ensemble sont les suivantes

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

La commande de cet ensemble est réalisée de deux façons

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

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

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

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

7.3.3. Après l'arrivée

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité.

Le port du casque est obligatoire pour les pilotes des monoplaces et biplaces, et est recommandé aux pilotes de voitures de tourisme. De plus, il est strictement interdit de prendre qui que ce soit à bord pour les trajets **aller et** retour.

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

7.4. ECHAUFFEMENT DES PNEUMATIQUES

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement leurs pneus, avant le départ, par déplacement de leur voiture, sauf si le règlement particulier précise un emplacement réservé à cet usage. L'utilisation de couvertures chauffantes ou de tout système analogue est interdite en dehors des parcs concurrents officiels.

Courses de côtes internationales et nationales

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

Courses de côtes régionales et Finale

Tout moyen de chauffe des pneumatiques est interdit.

7.5. ESSENCE

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

ARTICLE 8. PENALITES

Pénalités appliquées par la Direction de Course :

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

- Non-respect des chicanes : 10 secondes.
- Récidive dans la même montée : Disqualification de la montée.

- Toute non-conformité technique Disqualification de l'épreuve.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Les classements suivants seront établis :

- un classement général pour les voitures de Sport (série A),
- un classement général pour les voitures de Production (série B),
- Un classement pour chacun des groupes énumérés à l'article 4 du règlement particulier de la compétition (séries A et B confondues),
- Un classement pour chacune des classes énumérées à l'article 4 du règlement standard (séries A et B confondues).

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

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

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

Records

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

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

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

Ex æquo

Les organisateurs devront appliquer les règles suivantes :

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

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

ARTICLE 10. PRIX

Libre.

Dans le cas où l'organisateur prévoit de remettre des prix en numéraire, le montant distribué au classement des voitures de sport et au classement des voitures de production doit être équivalent.

10.4. REMISE DES PRIX

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

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

En cas de réclamation dont l'issue est susceptible de modifier le classement, la suspension de la publication du classement définitif (article 177) ne diffère pas la cérémonie de remise des récompenses. Cependant, dans ce cas, seuls les prix en espèces ne seront pas remis aux intéressés, jusqu'à la proclamation des résultats définitifs. Si le jugement définitif est à l'encontre du concurrent concerné, il perdra le bénéfice de son prix qui ira au concurrent classé directement derrière lui, s'il en a été décidé ainsi.

CARACTERISTIQUES

	CFM	NATIONAL / CFM 2 ^{ème} Div.	REGIONAL	INTER
Longueur mini	2,5 km*	2 km		Pas de limitation
Longueur maxi	Pas de limitation	Pas de limitation	2 km (sans tolérance)	Pas de limitation
Pente	2% minimum			
Droits d'engagement (avec publicité des organisateurs)	315 €	240 €	maximum 190 €	Libre Championnat d'Europe : 330 €
Nombre d'engagés (y compris les courses de doublure)	210	210		
Clôture des engagements	Lundi Semaine-1	Jeudi Semaine -1	Mardi Semaine de la course	
Prix minimum	Voir règlement	Libre	Libre	Libre

* sauf dérogation FFSA pour compétitions existantes