

**COMMISSION NATIONALE
SPORTS MÉCANIQUES AUTO**

ufolep

**RÈGLEMENTS
TECHNIQUE ET SPORTIF
KART-CROSS
POURSUITE SUR TERRE**
(Tourisme, Monoplace, Top-cross)

**TRIAL 4x4 AUTO
ET BUGGY**
RÈGLEMENTS NATIONAL ET TOURISME

**RÈGLEMENTS APPLICABLES DANS
TOUTES LES ÉPREUVES UFOLEP**

PARIS, le 21 décembre 1999

aux

- Présidents des Comités Départementaux et/ou Régionaux UFOLEP
- Délégués Départementaux et/ou Régionaux UFOLEP
- Président et/ou Responsables d'associations UFOLEP

N/Réf. : JMV/JR/JS

Cher(e)s ami(e)s,

Il a été constaté au cours des saisons sportives précédentes, et ceci à maintes reprises, que des départements et/ou des régions utilisent encore des règlements « spécifiques » non conformes aux règlements nationaux.

Ceci est inacceptable !

Nous nous permettons de vous rappeler très officiellement que **SEULS LES RÈGLEMENTS TECHNIQUES ET SPORTIFS NATIONAUX** sont applicables et seuls opposables en cas de litiges.

Le NON RESPECT de ces règlements priverait leurs responsables de couvertures sportives, juridiques et financières de l'UFOLEP Nationale, avec des conséquences, très négatives pour les autorisations préfectorales et les assurances. C'est pourquoi l'UFOLEP Nationale pourrait être amenée à intervenir directement auprès des préfetures concernées pour signaler le non respect des textes réglementaires de la part des organisateurs de la manifestation concernée, en particulier pour des raisons sécuritaires.

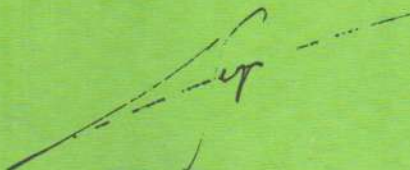
Notre fédération, dans le cadre de la formation du « sportif citoyen », est à l'écoute des propositions de modification susceptibles de permettre le développement et l'accessibilité de la pratique au plus grand nombre et aux jeunes.

Mais, souci d'ouverture et d'écoute ne signifie pas « anarchie » ; une démarche très simple doit être respectée : toutes les modifications souhaitées doivent être transmises à la CNS Auto en fin de saison sportive. Après étude, certaines pourront être retenues et avalisées, elles seront alors applicables nationalement, par TOUS les pratiquants, sur l'ensemble de la France métropolitaine et dans les DOM-TOM.

Nous sommes tous concernés.

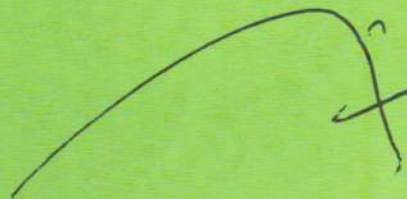
Merci de votre collaboration.

Le Représentant du Comité Directeur
chargé du suivi de l'activité
Sports Mécaniques Auto

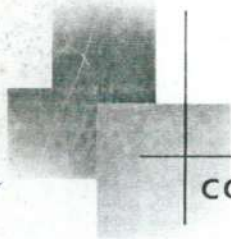


Jean-Marie VERGNE

L'Adjoint à la Direction



José ROIG



Nos réf.
Vos réf.

Objet

ERRATUM DU REGLEMENT TECHNIQUE ET SPORTIF 2000

POURSUITE SUR TERRE :

ARTICLE 3 : (page 9)

Dans la phrase « il doit être fixé au châssis ... avec un angle *minimum* de 45° par apport à l'horizontale.

Remplacer minimum par maximum

Dans la phrase devient donc « il doit être fixé au châssis ... avec un angle *maximum* de 45° par apport à l'horizontale.

ARTICLE 5 : (page 10)

Rajouter la phrase : « L'échappement ne doit pas faire saillie et être dirigé vers le sol. »

REGLEMENT SPORTIF – KART et POURSUITE SUR TERRE :

ARTICLE 13 : (page 20)

Lors des essais, tout pilote qui tomberait en panne, après avoir franchi le drapeau tricolore, ne pourra refaire ces essais.

TRIAL AUTO :

1-3 : (page 31)

Il est obligatoire d'emprunter le parcours correspondant à sa catégorie.

5-3 : (page 40) remplace les 2 phrases existantes

Si un concurrent effectue une réparation dans l'un des parcs ouverts, il doit être en mesure de reprendre l'épreuve avant le passage du dernier concurrent, toutes catégories confondues, dans la zone en cours.

Dans le cas contraire, il est considéré comme ayant refusé la zone. Si la durée de la réparation doit entraîner plus de 2 refus, le concurrent sera alors classé en dernière position de sa catégorie en fonction de la chronologie de l'abandon (1^{er} à abandonner dernier de la catégorie, 2^{ème} à abandonner avant dernier et ainsi de suite).

7-3 : (page 41- 42)

Un numéro sera attribué pour la saison sportive par la CNS. Il sera apposé sur l'avant du véhicule (chiffres noirs de 15cm minimum, sur un fond de support correspondant à la couleur des portes de la catégorie)

REGLEMENT TOURISME

2-12 : (page 44)

Remplacer la définition de « arceau » par celle de l'article 4-1 (page 38)

RÈGLEMENT TECHNIQUE KART-CROSS

1 - DÉFINITION DES VÉHICULES

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

Les véhicules à 4 roues motrices, les moteurs suralimentés ou à injection sont interdits. Le volant de direction sera de forme ronde ou rectangulaire mais obligatoirement fermé.

2 - BRUIT

Ne doit pas être dépassée une limite de 105 dB + 5 dB mesurée avec un sonomètre réglé sur « A » et « LENT » posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime de 4 500 t/min (au cas où le terrain serait en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis devra être placé sur la zone concernée). Un, voir deux silencieux seront obligatoires en cas de dépassement de la limite de 105 dB + 5 dB autorisée.

3 - CYLINDRÉE

La cylindrée maximum est de 652 cm³.

4 - CATÉGORIES

- OPEN 650 : de 501 à 652 cm³
plafonnée à 600 cm³ depuis 1998 à l'exception des karts ayant un passeport 96.

- CLASSE 500 : jusqu'à 500 cm³

- CLASSE 652 : de provenance automobile

- CLASSE 602 : 2 CV d'origine

(Le surclassement est autorisé mais pour la saison complète).

TOUT MOTEUR doit conserver ses marquages d'origine en ce qui concerne le type et le n° de série inscrit sur le bloc.

5 - GROUPES MOTO-PROPULSEURS ET PRÉPARATIONS

1) 602 cm³ (voir réglementation spécifique)

2) 652 cm³

MOTEUR ET TRANSMISSION : le moteur et la transmission seront de provenance automobile.

La cylindrée maximum est de 652 cm³, l'alimentation sera libre par carburateur.

PRÉPARATION : la préparation du moteur est libre. Le bloc moteur d'origine est obligatoire. Les carters boîte pont doivent être ceux provenant du véhicule de base homologué dont est issu le moteur. Les rapports de boîte, de pont, et les arbres de transmission sont libres ; Le démarreur du véhicule de base est obligatoire. L'embrayage doit être d'origine en diamètre et en mécanisme. L'enlèvement de matière est autorisé, les garnitures sont libres en qualité et fixations.

3) 500 cm³

MOTEURS AUTORISÉS

1) Moteurs à 2 temps, 3 cylindres maximum, issus d'une production autre que la production automobile (type FUJI, ROTAX, HONDA FL400, etc.).

La transmission sera obligatoirement à variateur, celui-ci étant protégé par un carter englobant les deux poulies et la courroie ; la préparation est libre.

2) Moteurs à 2 ou 4 temps, 3 cylindres maximum issus de la production moto ; la préparation est libre. La transmission se fera par boîte de vitesses.

REFROIDISSEMENT : Le refroidissement sera à air ou liquide.

4) open

MOTEURS AUTORISÉS

1) Moteurs à 2 temps 3 cylindres maximum issus d'une production autre que la production automobile (type FUGI, ROTAX, HONDA FL400, etc.).

La transmission sera obligatoirement par variateur.

2) Moteurs à 2 temps, 3 cylindres maximum, issus de la production moto; la transmission se fera par boîte de vitesses.

3) Moteurs à 4 temps, 4 cylindres maximum, issus de la production moto, la transmission se fera par boîte de vitesses.

REFROIDISSEMENT : Le refroidissement sera à air ou liquide.

6 - POIDS

Le poids minimum sera de 280 kg pour l'ensemble des véhicules.

7 - CARBURANT

Il sera utilisé le carburant automobile en vente libre dans le pays où se déroule la manifestation.

8 - TRANSMISSIONS

Elles sont libres mais exclusivement sur les roues arrières.

9 - CHÂSSIS

1) Dimensions maximum

Longueur hors tout : 2,60 m

Largeur hors tout : 1,60 m

Hauteur : 1,40 m (hors numéros de toit).

Pour les véhicules à refroidissement liquide une prise d'air de 10 cm au-dessus du toit est autorisée. Sur toute la largeur du toit l'empattement et les voies sont libres dans les limites de ce qui précède.

2) Construction

La construction est de type multitubulaire acier. Les dimensions minimum pour le châssis sont de : section circulaire diamètre 30 mm x 2 mm ou section rectangulaire : le plus petit côté est de 30 mm, l'épaisseur de 2 mm. Les tubes d'arceau sont de section circulaire de diamètre 40 mm x 2 mm d'épaisseur. Sur rapport des commissaires techniques, le jury pourra interdire le départ aux concurrents dont le kart ne présenterait pas toutes les garanties de sécurité.

3) Suspensions

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

4) Direction

La direction sera à crémaillère, à boîtier, à leviers ou à biellettes. Sont interdites les directions par chaîne, par câble ou hydrauliques.

5) Freins

Pour toutes les catégories y compris 602 cm³; les freins sont obligatoires sur les 4 roues. Le freinage doit se faire par un double circuit commandé par une seule pédale. L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer de s'exercer sur au moins 2 roues.

6) Carrosserie

La carrosserie et le châssis devront protéger le pilote dans toutes les directions avec au moins une garde de 5 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 un plancher efficace fixé solidement au châssis. La carrosserie sera fermée jusqu'à une hauteur minimale de 25 cm par rapport au plancher, sur l'ensemble de l'habitacle. Aucune partie tranchante, coupante en d'autres termes agressive, ne pourra se situer dans l'habitacle (volume structurel où se trouve le pilote).

10 - SÉCURITÉ

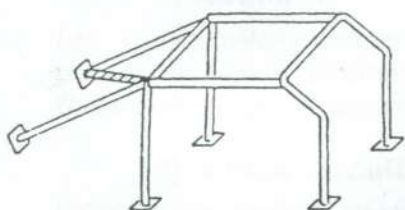
1) Arceau

Un arceau de sécurité de type « cage » de conception libre est obligatoire. Il devra être intégré au châssis/coque, comporter 6 points minimum et avoir une diagonale diamètre 40 mm x 2 mm.

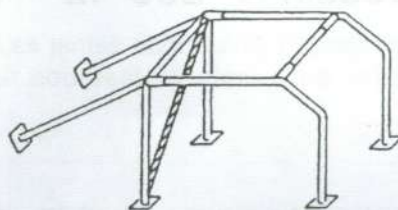
Il sera inspiré des dessins ci-dessous (extraits de l'annexe « J » du code sportif international).

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 en acier d'un diamètre minimum prévu par l'article 9.2 du présent règlement technique. Les tubes de l'arceau à proximité du casque du pilote normalement assis en position de conduite doivent être protégés par une mousse absorbant les chocs.

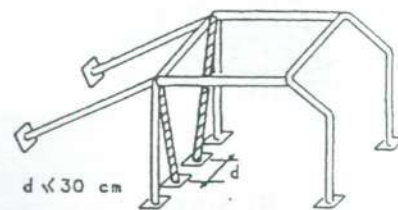
La diagonale est obligatoire sur 2 points de l'arceau.



Dessin N° 253-3



Dessin N° 253-4



Dessin N° 253-5

2) Protections latérales (barres anti-encastrément)

Elles seront constituées d'une structure en tube d'acier dont les dimensions minimales seront de 30 mm x 2 mm, fixée à la structure principale du kart sur les deux côtés, 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 côté 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 extérieures 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.

3) Cloison pare-feu

Une cloison pare-feu étanche est obligatoire entre l'habitacle et le moteur. Elle devra occulter toute la largeur de l'habitacle et le bord supérieur sera à 50 cm minimum du plancher.

4) Radiateurs

Le montage de radiateurs 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. Un déflecteur est obligatoire pour les durites, bouchons de remplissage et vases d'expansion.

5) Grille

Elle sera en grillage métallique et servira de pare-pierres.

Les mailles du grillage seront au plus de 30 mm x 30 mm et le fil d'un diamètre de 1 mm minimum.

6) 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 2 côtés du kart. La maille doit être au maximum de 40 mm x 40 mm et le fil d'une épaisseur minimum de 3 mm.

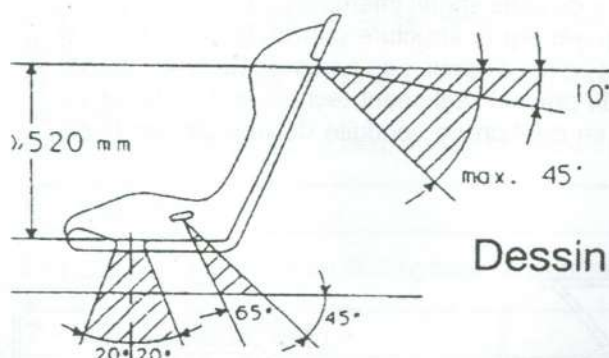
Des cadres grillagés aux mailles de 40 mm x 40 mm avec ouverture par le bas sont autorisés.

7) Toit

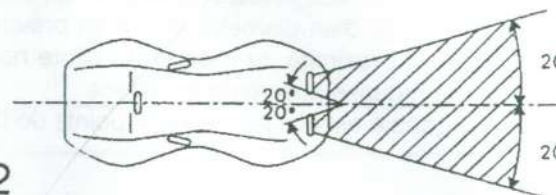
Un toit en matériau rigide solidement fixé est obligatoire, (si polyester 2 mm minimum).

8) Harnais

Un harnais de sécurité homologué à 5 ou 6 points de fixation est obligatoire. Les points d'ancrage doivent être solides et situés sur le châssis, y compris pour les sangles abdominales (boulons de 10). Les points de fixation supérieurs et inférieurs devront être conformes au croquis ci-dessous. Tout harnais de construction artisanale est interdit.



Dessin N° 253-42



9) Siège

Le siège devra être fixé par 4 points de fixation avec des boulons de diamètre de 8 mm minimum. L'épaisseur minimum de matériau utilisé pour les attaches, plaques de renfort, etc., sera d'au moins 3 mm pour l'acier. Les matériaux en alliage léger sont interdits. La surface minimum de chaque point de fixation sera de 40 cm^2 (attaches et contreplaques). Le siège pourra être fixé sur des traverses de $30 \text{ mm} \times 3 \text{ mm}$ d'épaisseur.

10) Appui-tête

Un appui-tête efficace est obligatoire (la barre diagonale n'est pas considérée comme appui-tête).

11) Échappement

L'échappement ne doit pas faire saillie, ni être dirigé vers le sol.

12) Batteries

Les batteries devront 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.

13) Canalisations

Toutes les canalisations non métalliques doivent être protégées et sans raccord dans l'habitacle.

14) Feux

Chaque kart doit être équipé à l'arrière :

- d'un feu rouge central de type « anti-crash », éclairé d'une ampoule de 21 W minimum. La surface frontale éclairée sera d'au moins 60 cm^2 . Il sera placé entre 80 cm et 140 cm du sol et fonctionnera en permanence,
- de deux feux rouges « STOP » homologués d'une surface minimum éclairée de 60 cm^2 , placés symétriquement par rapport à l'axe du kart et entre 80 cm et 140 cm du sol. Ils devront fonctionner sous l'action de la pédale de frein.

Les feux du type « réglette » multilampes sont autorisés aussi bien pour le feu anti-crash, que pour les 2 feux stop, (deux réglettes pour les feux stop).

Tous ces feux sont obligatoires sur tous les karts.

15) 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 40 mm, en fer rond de 10 mm minimum. Il sera peint de couleur vive, différente de la base du kart (jaune, orange, rouge).

16) Réservoirs

Le réservoir de carburant devra avoir une contenance maximum de 12 litres. Il pourra être de construction artisanale ou d'un type homologué par la F.I.A. S'il est de construction artisanale, il devra être métallique ou en matériau plastique, muni d'une fermeture étanche avec mise à l'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 à proximité immédiate du moteur ou de l'échappement et éventuellement protégé de ces éléments par une plaque en matière ininflammable, s'il est à moins de 20 cm. Il doit être séparé de l'habitacle par une cloison métallique ou polyester étanche de façon à empêcher toute projection ou infiltration de liquide ou de flammes vers l'habitacle. Tous les autres réservoirs, sauf le réservoir liquide de frein, doivent être en dehors de l'habitacle et protégés de la même façon.

Les durits d'alimentation ou de mise à l'air libre doivent être de type carburant.

17) Roues

Les roues jumelées sont interdites. Les jantes sont de 10 pouces maximum de diamètre (jantes de 13 pouces maximum de diamètre pour courses sur glace). Le nombre de clous est réglementé par l'organisateur. Les pneus sont libres.

18) Coupe-circuit

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques. Il doit être à boîtier fermé, de type « antidéflagrant » et doit pouvoir être manoeuvré de l'intérieur du kart par le pilote assis en position de conduite, harnais serré, et de l'extérieur par les commissaires. La commande extérieure doit être placée au bas de l'arceau principal et sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12 cm au moins de base.

19) Pare-chocs

Le pare-chocs est interdit à l'avant.

11 - NUMÉROS DE COURSE

Pose de plaques à numéros; l'une à l'avant, l'autre 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 obligatoire.

Les numéros devront avoir une hauteur de 150 mm minimum, parfaitement sérigraphiés. Les numéros devront être apposés de part et d'autre de la plaque de toit. Les couleurs à respecter sont :

- Open numéros rouges, fond blanc
- 500 numéros blancs, fond bleu
- 652 numéros noirs, fond jaune
- 602 numéros noirs, fond blanc.

Une plaque de toit numérotée de réserve sera à présenter au contrôle technique.

12 - SIGNALÉTIQUE DU PILOTE

Les nom et prénom du pilote sont obligatoires sur les deux côtés du kart.

13 - ÉQUIPEMENT DU PILOTE

Le casque est homologué sports mécaniques. Les gants sont obligatoires. Des lunettes ou un casque à visière sont obligatoires. Un support de cou formé en matériau ignifugé est obligatoire.

Les vêtements couvrent obligatoirement les membres (bras et jambes), par exemple combinaison coton, ou combinaison ignifugée, le Nylon est interdit.

Les chaussures sont fermées.

14 - 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 ou les engin(s) incriminé(s).

RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE

CLASSE 602

ARTICLE 1 :

La classe ou catégorie 602 est ouverte à tous les châssis conformes au règlement technique UFOLEP en vigueur.

ARTICLE 2 :

La propulsion se fera exclusivement par les deux roues arrières à l'aide d'un moteur bicylindre CITROËN 602 cm³ refroidi par air et normalement équipé d'une boîte de vitesses d'origine CITROËN.

ARTICLE 3 :

Seul un panachage des engrenages des diverses boîtes de vitesses et ponts d'origine est autorisé. Le différentiel pourra être bloqué par soudure uniquement. Le différentiel à glissement limité est interdit. Les carters de boîte d'origine sont obligatoires. Les deux arbres de transmission d'origine CITROËN pourront être modifiés.

ARTICLE 4 :

Le régulateur et l'alternateur peuvent être supprimés.

ARTICLE 5 :

Le démarreur et la marche arrière sont obligatoires.

ARTICLE 6 :

La batterie 12 V est libre mais obligatoire.

ARTICLE 7 :

Le carburateur d'origine est obligatoire. Seule une rallonge de tuyau de mise à l'air libre est autorisée. La commande extérieure d'accélérateur est libre. Les dimensions des gicleurs, (dans la limite de 125 maximum pour les carburateurs double corps) et les ajustages démontables sont libres mais la quantité d'air admise au moteur ne pourra être modifiée, (diamètre du diffuseur). Tout **retrait de matière** est interdit sur l'ensemble du carburateur. Aucune modification ne sera acceptée.

ARTICLE 8 :

Un radiateur et un filtre à huile pourront être montés en dérivation. Le filtre à air et l'échappement sont libres.

ARTICLE 9 :

La pipe d'admission-échappement d'origine est obligatoire. La suppression du tube réchauffeur est autorisée.

ARTICLE 10 :

Les freins sont obligatoires sur les 4 roues (se reporter au § 9-5 du règlement technique). Le ou les freins arrières doivent être d'origine CITROËN (si pont arrière bloqué un seul frein ; sinon deux freins).

ARTICLE 11 :

Tout amortisseur équipant la catégorie 602 devra être référencé par un fabricant automobile et son prix de vente TTC ne devra pas dépasser 1 000 francs (prix catalogue neuf).

ARTICLE 12 :

Les roues sont limitées à 10 pouces en diamètre.

ARTICLE 13 :

Le poids du volant moteur est libre.

ARTICLE 14 :

Les culasses devront être d'origine. Le polissage, le microbillage, le nettoyage avec un produit abrasif ou corrosif des chambres et des conduits sont interdits. Les soupapes et sièges de soupapes doivent être d'origine ainsi que les culbuteurs qui ne devront pas être modifiés ni allégés.

ARTICLE 15 :

Les cylindres devront être d'origine et ne devront en aucun cas être rectifiés sur la portée haute ou sur l'appui du bloc. Seul les cylindres dont l'alésage à un diamètre nominal de 74 mm sont admis les côtes « réparation » sont interdites. Le surfacage du bloc moteur est interdit.

ARTICLE 16 :

L'arbre à cames d'origine ne devra subir aucune modification.

ARTICLE 17 :

Aucun organe ne devra être déplacé ou éloigné de sa position d'origine (pompe à essence, reniflard, jauge...).

ARTICLE 18 :

L'allumage restera totalement d'origine. Tout supplément électronique est interdit.

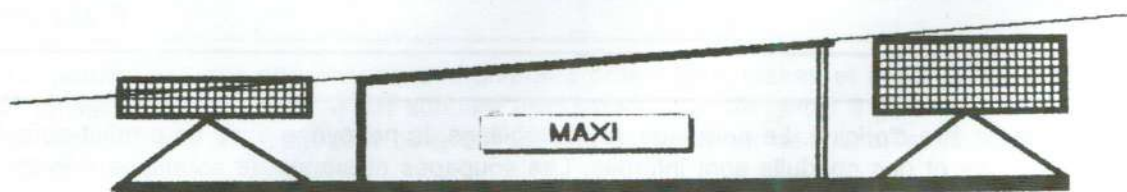
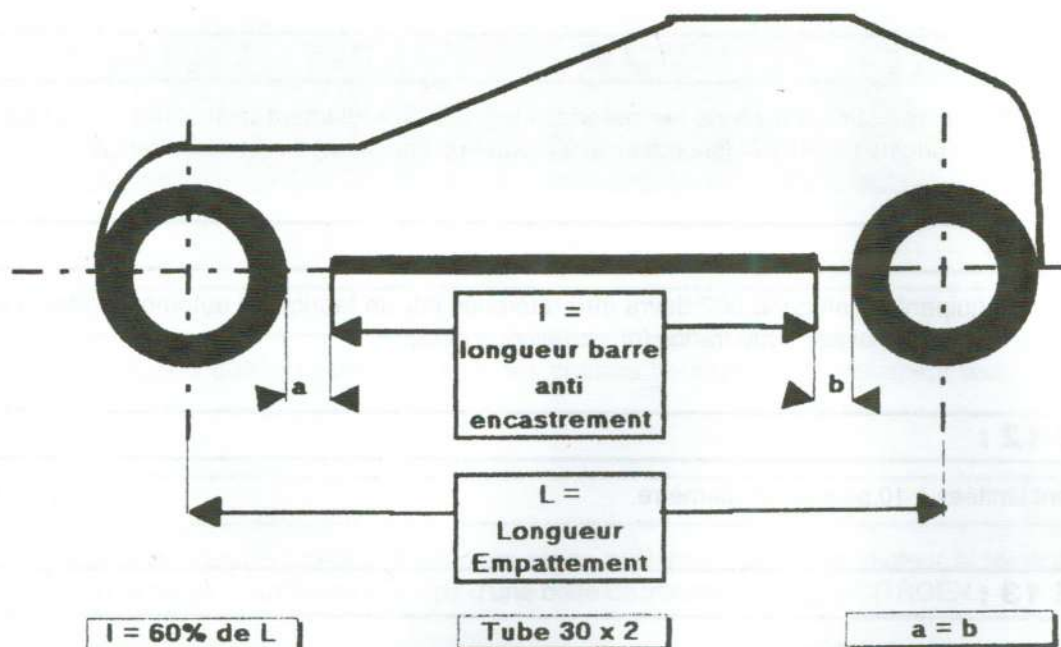
ARTICLE 19 :

En règle générale, toute préparation sur le moteur ou sur la boîte de vitesses est interdite.

ARTICLE 20 :

Des contrôles seront effectués sur les moteurs et les boîtes de vitesses lors des courses UFOLEP.

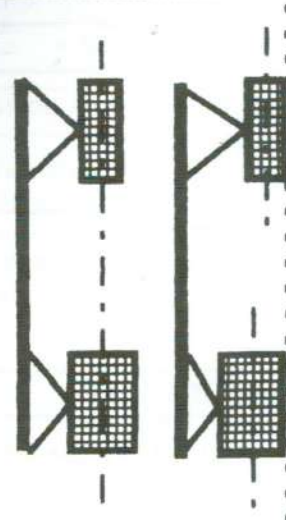
BARRE ANTI-ENCASTREMENT



Exemples de dimensions avec : 2 roues de diamètre 500 mm
roue AV 500 mm et roue AR 470 mm

Longueur Empattement	Longueur Barre	A et B	A et B
1675	1005	85	92.5
1700	1020	90	97.5
1725	1035	95	102.5
1750	1050	100	107.5
1775	1065	105	112.5
1800	1080	110	117.5
1825	1095	115	122.5
1850	1110	120	127.5
1875	1125	125	132.5
1900	1140	130	137.5
1925	1155	135	142.5
1950	1170	140	147.5
1975	1185	145	152.5
2000	1200	150	157.5
2025	1215	155	162.5
2050	1230	160	167.5
2075	1245	165	172.5
2100	1260	170	177.5
2115	1269		180.5

Autres montages



POURSUITE SUR TERRE
Toutes manifestations Automobiles sur terre
AUTO, MONOPLACE

Règlement Technique Tourisme

ARTICLE 1 : VÉHICULE

Tourisme.

ARTICLE 2 : CHÂSSIS

Un « arceau cage » est obligatoire. Il doit être intégré au châssis et comporter 6 points d'ancrage et une diagonale. Pour la structure (plancher, arceaux, et barre anti-encastrement), les tubes doivent être en acier. L'arceau principal devra avoir un diamètre de 50 x 2 (43 x 49 et 45 x 2,5 autorisés). Aucune dérogation ne sera autorisée. Tous les autres éléments constituant l'arceau cage (6 points) peuvent conserver le diamètre de 38 x 2,5 ou 40 x 2.

- Les trois parties de l'arceau « A », « B », « C » doivent être d'une seule pièce (croquis ABC - voir page 15).
- Chaque point d'ancrage doit être fixé par deux boulons, diamètre 10 mm minimum et une contreplaque.

Les voitures doivent obligatoirement avoir un toit.

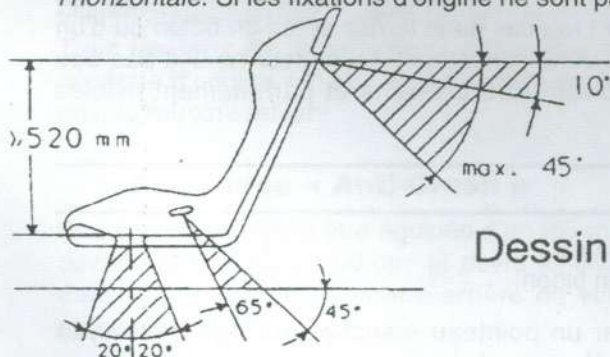
Sur tous les véhicules, des anneaux de remorquage de couleur vive doivent être présents à l'avant et à l'arrière du véhicule. Ils ne doivent pas dépasser la ligne de la carrosserie. Le diamètre intérieur sera au minimum de 40 mm, en fer rond de 10 mm minimum.

ARTICLE 3 : SIÈGE - HARNAIS - GRILLAGES - VITRAGES - PARE-BRISE

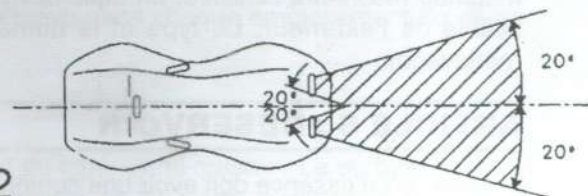
Le siège doit être solidement fixé au châssis. S'il est monté sur des rails, il devra être fixé de façon à ce qu'il soit absolument rigide et immobile.

Un appui-tête fixé à demeure au siège ou faisant partie intégrante du châssis est obligatoire.

Un harnais de sécurité 4 points d'ancrage minimum et homologué est obligatoire. Il doit être fixé au châssis en dessous du plan passant par les épaules du pilote assis avec un angle minimum de 45° par rapport à l'horizontale. Si les fixations d'origine ne sont pas utilisées, plaques et contreplaques sont obligatoires.



Dessin N° 253-42



La vitre latérale côté conducteur devra être remplacée par une vitre en polycarbonate de 5 mm d'épaisseur ou en grillage 3 cm x 3 cm en fil de 1 mm au minimum. En cas d'épaisseur inférieure à 5 mm, il devra être rajouté un grillage. Les autres vitres latérales ainsi que la lunette arrière devront être démontées. Elles pourront être remplacées ou non par un matériau plastique de 1 mm d'épaisseur minimum, une tôle d'acier (portes arrières uniquement), ou un grillage 3 cm x 3 cm en fil de diamètre 1 mm au minimum.

Le pare-brise devra être soit en verre feuilleté soit en polycarbonate d'au moins 5 mm d'épaisseur ou en grillage compris entre 10 mm x 10 mm et 25 mm x 25 mm en fils de diamètre 1 mm au minimum.

ARTICLE 4 : AILES - BAVETTES - CARROSSERIE

Des bavettes en matériau flexible d'une épaisseur minimale de 5 mm doivent être fixées en arrière des 4 roues. Elles doivent avoir au moins la largeur de la roue complète. Elles ne doivent pas, à l'arrêt, toucher le sol ni en être séparées de plus de 5 cm pilote à bord.

PORTES, CAPOT MOTEUR ET COFFRE

A l'exception de la porte conducteur, le matériau est libre à condition que la forme extérieure d'origine soit conservée. Les charnières et les serrures peuvent être remplacées, mais les nouvelles doivent être efficaces. La portière d'origine du pilote doit être conservée mais la garniture peut être remplacée par un matériau rigide. Il est autorisé de condamner les portes arrières par soudure. *les portes avant doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur - les condamnations intérieures des portes avant doivent être supprimées -*

- **Le capot moteur** ainsi que le coffre devront être fixés par 4 attaches capot à goupille chacun ou 2 goupilles côté ouverture du capot si les charnières d'origine sont conservées. Le dispositif de fermeture d'origine devra être enlevé. Il sera permis de pratiquer des ouvertures d'aération dans le capot moteur, pour autant qu'elles ne permettent pas de voir les éléments mécaniques (et qu'elles ne fassent pas saillies). En toutes circonstances, les capots devront être interchangeables avec les capots d'origine homologués. Toutes les voitures dont les capots, portières ou coffre s'ouvriraient en cours d'épreuve seront stoppées.

- **Les pare-chocs** : Les pare-chocs ainsi que leurs supports ne doivent être ni enlevés ni renforcés. Une protection uniquement devant le radiateur sera tolérée : tube de 20/27 maximum.

- **Les baguettes latérales et les enjoliveurs devront être retirés.**

Les aménagements intérieurs sont libres, à condition qu'ils soient en bon état. Toutefois, les instruments ou objets présentant des saillies doivent être supprimés.

Deux rétroviseurs (droit et gauche) sont obligatoires à l'extérieur.

ARTICLE 5 : MOTEUR

Moteur de provenance automobile uniquement.

Pour tous les types d'épreuves, pour les entraînements ou les démonstrations, seuls seront homologués en UFOLEP les véhicules suivants :

1. cylindrée maximum autorisée pour les véhicules à moteur atmosphérique : 2 000 cm³ et 4 cylindres maximum.

- la puissance est limitée à 150 CV.
- injection et multi-soupapes sont autorisés.

2. tout système de suralimentation d'air est interdit.

Seuls les carburants automobiles en vente libre sont autorisés. L'essence aviation ainsi que les additifs sont interdits (sauf les lubrifiants).

Ne doit pas être dépassée une limite de 105 dB + 5 dB mesurée avec un sonomètre réglé sur « A » et « LENT » posé à un angle de 45° par rapport à la sortie du tuyau d'échappement et à une distance de 50 cm de celui-ci avec le moteur tournant à un régime de 4 500 t/min (au cas où le terrain serait en béton ou d'un matériau résonnant similaire, un tapis devra être placé sur la zone concernée). Le moteur ne doit pas être visible de l'extérieur. Le type et le numéro du moteur doivent être présents et parfaitement lisibles (nettoyage).

ARTICLE 6 : RÉSERVOIR

Le réservoir d'essence doit avoir une contenance maxi de 12 litres.

Cela doit être un réservoir et non un jerrican en plastique ou un bidon.

Il doit être étanche et la mise à l'air libre doit se faire par un pointeau étanche prolongé d'un tuyau descendant en dessous du plancher. Le bouchon ne doit pas dépasser de la carrosserie.

Le réservoir doit, en outre, être installé dans un endroit lui assurant une protection suffisante en cas de chocs. Il doit être solidement fixé au véhicule. Il doit être séparé de l'habitacle par une cloison étanche et se trouver, au minimum, à 50 cm du moteur et de l'échappement. Il faut prendre ces mêmes précautions pour tous les réservoirs (eau du circuit de refroidissement et huile).

Le réservoir d'origine doit être enlevé.

Les durits d'alimentation ou de mise à l'air libre doivent être de type carburant. Le filtre à essence est interdit dans l'habitacle.

ARTICLE 7 : REFROIDISSEMENT

Le radiateur pourra être fixé à l'intérieur du véhicule en arrière du pilote et séparé de celui-ci par une cloison étanche. Seul le faisceau du radiateur pourra être apparent du côté de l'habitacle. Un déflecteur est obligatoire pour les durits, bouchon de remplissage et vase d'expansion.

Le vase d'expansion doit être en plastique.

ARTICLE 8 : TRANSMISSION

2 roues motrices seulement.

Le différentiel est libre de toute contrainte (auto bloquant, glissement limité, pont soudé interdit).

Les boîtes de vitesse, dites à crabot, séquentielles sont interdites, les boîtes automatiques sont autorisées.

La marche arrière est obligatoire.

Interdiction d'utiliser un système quelconque permettant de modifier la vitesse d'une roue sur l'autre.

ARTICLE 9 : ROUES ET PNEUMATIQUES

Les roues jumelées et les roues munies de chaînes ou fers plats sont interdites.

Les pneumatiques à clous, à crampons ou à tétines sont interdits. Ne sont pas considérés comme tels, les pneumatiques répondant aux caractéristiques suivantes : aucun intervalle entre deux pavés mesurés perpendiculairement ou parallèlement à la bande de roulement ne doit dépasser 15 mm.

En cas d'usure ou d'arrachement, la mesure sera prise à la base des pavés.

ARTICLE 10 : FREINAGE

Le freinage doit être efficace sur les 4 roues.

Le double circuit de freinage (2 bouchons ou un bocal avec séparation) est obligatoire.

Les canalisations doivent être correctement fixées et protégées (sauf les flexibles de freins).

Le frein de parking est obligatoire et doit agir simultanément sur deux roues parallèles.

ARTICLE 11 : ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Le démarreur est obligatoire et fonctionnel. Les dispositifs antivols doivent être enlevés.

La batterie doit être protégée et solidement fixée par des matériaux non conducteurs. Si elle est placée à l'intérieur de l'habitacle, elle doit être recouverte d'une protection étanche et isolante.

Un coupe-circuit à boîtier fermé, antidéflagrant est obligatoire. Il doit couper tous les circuits (alternateur, lumière, allumage, etc.). Il doit pouvoir être manoeuvré de l'intérieur (pilote assis en position de conduite et harnais attaché) et de l'extérieur. Il doit être situé en bas à gauche du pare-brise. L'emplacement doit être clairement signalé par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Tous les feux d'origine doivent être supprimés, leurs orifices devront être bouchés dans la silhouette générale d'origine. Un trou d'une surface de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement de phare pour le refroidissement.

Feu rouge « Anti-Crash »

Chaque voiture devra être équipée d'un feu rouge arrière central du type « anti-crash ». La surface éclairée devra être d'au moins 60 cm² et devra fonctionner avec une ampoule de 21 watts minimum. Il sera placé dans la surface de la lunette arrière du véhicule à moins de 1,50 m du sol. Il devra être allumé en permanence.

Deux feux stop

De plus, chaque voiture devra être équipée de 2 feux stop, placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture. Ils devront avoir une surface éclairée de 60 cm² minimum et avoir une ampoule de 21 watts minimum. Ils ne seront pas placés à plus de 1,50 m du sol. Sur les véhicules de tourisme, l'emplacement sur la plage arrière est recommandé, à condition que ces feux restent bien visibles. Même hauteur que le feu « anti-crash ».

Si la lunette arrière est en polycarbonate, les feux devront être placés à l'extérieur.

ARTICLE 12 : NUMÉRO

Les chiffres formant le numéro de compétition seront de couleur noire sur fond rectangulaire de couleur. Pour les voitures de couleur claire, une bordure noire de 5 cm de large devra entourer le fond rectangulaire.

Cylindrée	Couleur du fond de plaque
0 à 1 200 cm ³	Blanc
1 201 à 1 400 cm ³	Jaune
1 401 à 1 700 cm ³	Bleu clair
1 701 à 2 000 cm ³	Rouge clair

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 compétition doivent être apposés aux endroits suivants :

- 1) sur les portières avant ou à hauteur de l'habitacle du pilote de chaque côté du véhicule,
- 2) sur le capot avant du véhicule et lisibles de l'avant,
- 3) chaque côté d'un panneau monté verticalement et dans l'axe du véhicule sur la partie haute du véhicule. Ce panneau ne doit pas présenter d'arêtes aiguës et ne doit pas constituer un obstacle (montage souple et panneau rigide).

Dimensions des chiffres :

Pour le capot avant et pour le toit le numéro doit avoir une hauteur minimum de 18 cm avec un trait d'épaisseur de 4 cm (tourisme et monoplace).

Pour les « Tourisme » le numéro sur les portières doit avoir une hauteur de 28 cm avec un trait d'épaisseur de 5 cm. Le fond aura une largeur de 50 cm sur une hauteur de 38 cm.

Pour les « Monoplaces » le numéro sur les portières doit avoir une hauteur de 23 cm avec un trait d'épaisseur de 4 cm. Le fond aura une largeur de 45 cm sur une hauteur de 33 cm.

Au départ de chaque manche, les numéros devront être propres.

ARTICLE 13 : PROTECTION DU PILOTE

Le casque est homologué sports mécaniques. S'il n'y a pas de « pare-brise », les gants sont obligatoires. Des lunettes ou un casque à visière sont obligatoires.

Les vêtements couvrent obligatoirement les membres (bras et jambes), par exemple combinaison coton, ou combinaison ignifugée, le Nylon est interdit.

Les chaussures sont fermées.

ARTICLE 14 : POINT PARTICULIER

Si, pour des raisons de sécurité, un véhicule venait à présenter des risques pour son pilote, les autres pilotes, ou pour le public, le directeur de course se réserve le droit d'interdire le ou les véhicules incriminés, en accord avec le jury.

De 16 à 18 ans : accès à la conduite uniquement en 2 CV top cross, Buggy 602 cm³ maximum (selon réglementation de la C.N.S. Auto).

Tout ce qui n'est pas écrit dans le présent règlement technique n'est pas autorisé.

Ce nouveau règlement technique remplace les documents de 1993, 97, 98 et 99.

En dehors du Kart-cross et du Trial 4x4 dont la réglementation technique est définie par ailleurs.

*** TOUS LES AUTRES VÉHICULES AUTORISÉS À ROULER EN UFOLEP, DANS TOUS LES TYPES D'ÉPREUVES :**

■ Démonstration, course locale, ou championnat, DEVRONT être mis en conformité avec cette réglementation de la Poursuite sur terre,

*** Même les épreuves qui regroupent des véhicules de même série (2 CV, 4 L, etc.) ou TOP CROSS devront s'y conformer.**

*** Tous les véhicules préparés** pour des démonstrations ou des épreuves relevant du stock-car (ou appelées autrement) **sont INTERDITS EN UFOLEP.**

*** TOUS LES VÉHICULES DEVRONT AVOIR UN PASSEPORT TECHNIQUE AUX NORMES NATIONALES. MÊME S'ILS NE PARTICIPENT QU'À DES DÉMONSTRATIONS OU DES ENTRAÎNEMENTS.**

Règlement Technique Spécifique Monoplace

ARTICLE 1 : VÉHICULE

Monoplace.

En plus des prescriptions générales auto les buggys devront être conformes au règlement ci-dessous.

ARTICLE 2 : CHÂSSIS

Un « arceau cage » est obligatoire. Il doit être intégré au châssis et comporter 6 points d'ancrage et une diagonale. Pour la structure (plancher, arceaux et barre anti-encastrement), les tubes doivent être en acier.

L'arceau principal devra avoir un diamètre de 50 x 2 (43 x 49 et 45 x 2,5 autorisés). Aucune dérogation ne sera autorisée. Tous les autres éléments constituant l'arceau cage (6 points) peuvent conserver le diamètre de 38 x 2,5 ou 40 x 2.

- Les trois parties de l'arceau « A », « B », « C » doivent être d'une seule pièce (croquis ABC - voir page 15).

Sur tous les véhicules, des anneaux de remorquage de couleur vive doivent être présents à l'avant et à l'arrière du véhicule. Ils ne doivent pas dépasser la ligne de la carrosserie. Le diamètre intérieur sera au minimum de 40 mm, en fer rond de 10 mm minimum.

Le toit en tôle d'acier doit être correctement soudé aux tubes d'arceaux.

- l'épaisseur minimale doit être de 2 mm.
- les dimensions minimales doivent être de 48 cm de long et de 40 cm de large.

Le dessous de l'habitacle doit être entièrement fermé par un plancher en tôle d'acier qui doit être solidement fixé sur toute la longueur de l'habitacle. L'épaisseur minimale doit être de 1,5 mm.

Une protection latérale efficace doit être prévue sur toute la longueur de l'habitacle jusqu'à une hauteur minimale de 42 cm au-dessus du plancher.

Une cloison métallique solidaire du plancher et des 2 montants postérieurs de l'arceau de sécurité est obligatoire, jusqu'au toit et sur toute la largeur de l'habitacle (cloison pare-feu).

Une barre anti-encastrement est obligatoire de chaque côté. Elle doit passer par l'axe des roues et être éloignée au plus de 10 cm de la roue arrière.

Une carrosserie doit recouvrir entièrement les structures de protection avant. Tout élément de carrosserie doit être correctement fixé (aileron).

ARTICLE 3 : SIÈGE - HARNAIS - GRILLAGES - VITRAGES - PARE-BRISE

Le siège doit être solidement fixé au châssis. S'il est monté sur des rails, il devra être fixé de façon à ce qu'il soit absolument rigide et immobile. Pour cette catégorie, le siège baquet est recommandé.

Un appui-tête fixé à demeure au siège ou faisant partie intégrante du châssis est obligatoire.

Un grillage faisant office de pare-pierres est obligatoire. Ce grillage est métallique et a une maille comprise entre 10 mm x 10 mm et 25 mm x 25 mm en fil de 1 mm de diamètre minimum.

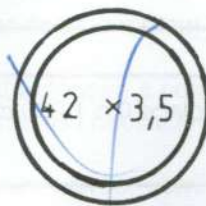
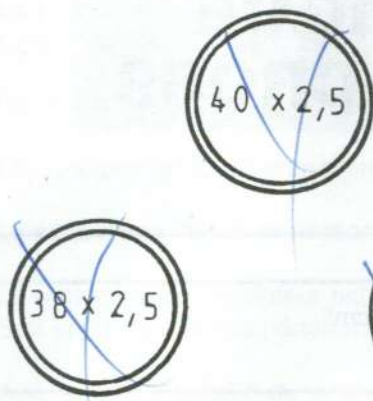
Des filets de protection seront installés; ils devront obstruer toutes les parties latérales ouvertes de l'habitacle. Ces filets doivent être fixés de façon permanente sur la partie haute et munis d'un agrafage rapide pour la partie basse sur les 2 côtés de la monoplace. La maille doit être au maximum de 40 mm x 40 mm et le fil d'une épaisseur minimum de 3 mm.

Des cadres grillagés aux mailles de 40 mm x 40 mm avec ouverture par le bas sont autorisés.

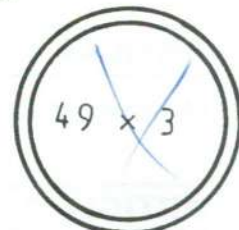
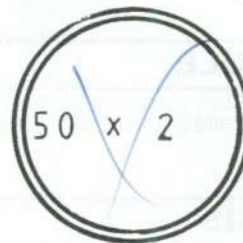
ARTICLE 4 : AILES - BAVETTES - CARROSSERIE

Des ailes sont obligatoires sur les quatre roues. Elles doivent être solidement fixées pour éviter les projections de pierres. Elles doivent recouvrir au moins 1/3 de la circonférence de la roue sur toute la largeur de la rue. Elles doivent aussi descendre à au moins 5 cm au-dessous de l'axe des roues derrière celles-ci. Les ailes ne doivent présenter ni arêtes saillantes, ni angles aigus. Si les ailes doivent être renforcées, les renforts seront en fer rond de 10 mm ou en tube de 20 mm maximum car en aucun cas, ceux-ci ne doivent servir de prétexte pour camoufler un éventuel buttoir.

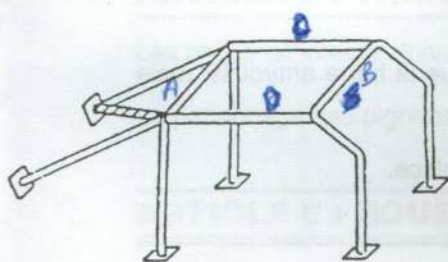
Arceaux depuis 1997



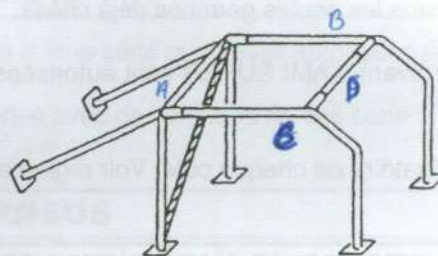
(35 / 42)



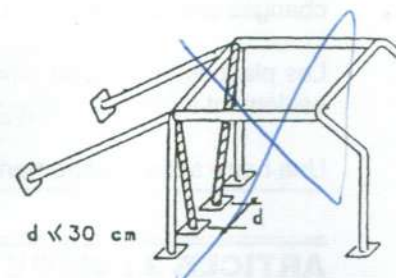
(43 / 49)



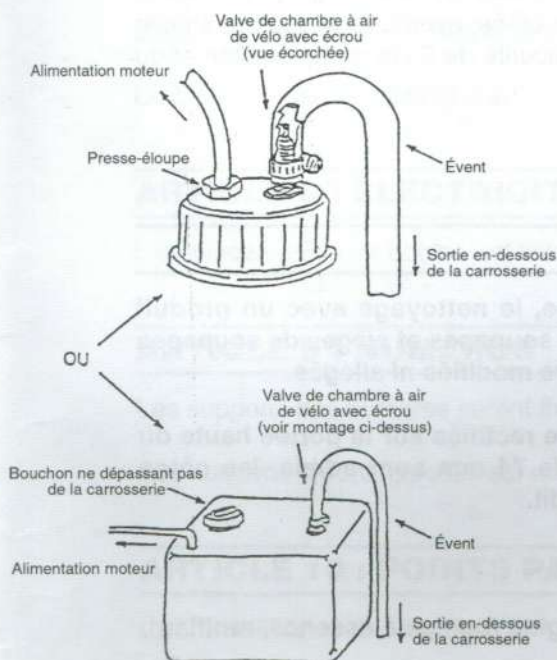
Dessin N° 253-3



Dessin N° 253-4

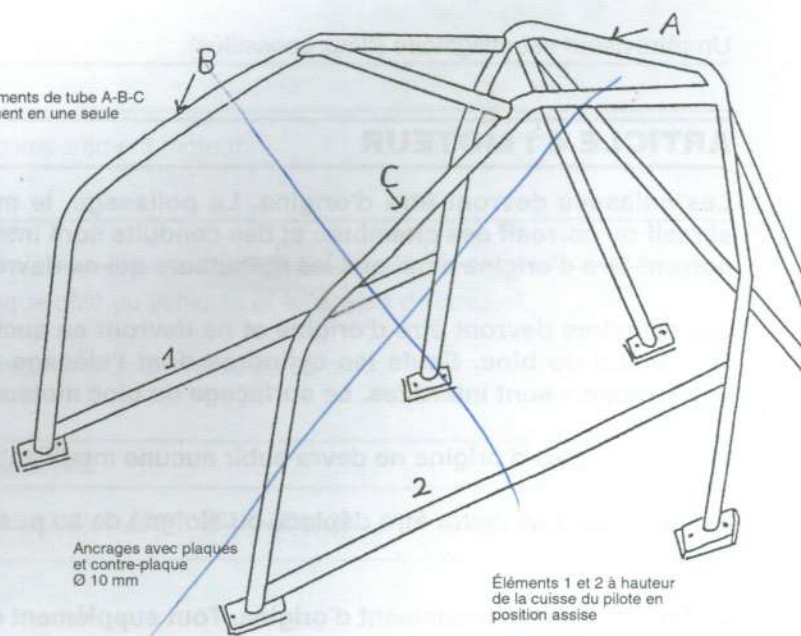


Dessin N° 253-5



ARCEAU 6 POINTS

Chaque éléments de tube A-B-C obligatoirement en une seule pièce



RÈGLEMENT TECHNIQUE SPÉCIFIQUE 2 CV TOP CROSS

ARTICLE 1 : VÉHICULE

Monoplace d'une cylindrée limitée à 602 cm³, catégorie monoplace 0 à 1 200 cm³

ARTICLE 2 : CHÂSSIS

Le châssis, les bras, les **butées** de suspension et les traverses d'essieux, doivent être de série et dans les seules gammes CITROËN 2 CV, DYANE, ACADYANE, MEHARY, AMI6, AMI8, AK400 (4 amortisseurs maximum).

Les modifications de la suspension et des traverses d'essieux, sont autorisées à condition que les éléments changés soient de série CITROËN dans les seules gammes déjà citées.

Les plaques de support amortisseur avant d'AMI SUPER sont autorisées, ainsi que la barre antiroulis, mais seulement à l'avant.

Une barre anti-encastrement est obligatoire de chaque côté. Voir règlement monoplace.

ARTICLE 3 : SIÈGE - PROTECTIONS INTÉRIEURES

Le siège baquet est recommandé.

Le tableau de bord ne doit posséder aucune protubérance dangereuse (pièces tranchantes, pointues ou faisant saillies, etc.).

L'accès à l'intérieur du véhicule doit pouvoir se faire facilement des deux côtés, avec un verrouillage simple (sangles interdites). La hauteur d'arceau : il doit y avoir une marge de sécurité de 5 cm entre le sommet du casque et le toit.

Un rétroviseur est obligatoire (deux conseillés).

ARTICLE 4 : MOTEUR

Les culasses devront être d'origine. Le polissage, le microbillage, le nettoyage avec un produit abrasif ou corrosif des chambres et des conduits sont interdits. Les soupapes et sièges de soupapes doivent être d'origine ainsi que les culbuteurs qui ne devront pas être modifiés ni allégés.

Les cylindres devront être d'origine et ne devront en aucun cas être rectifiés sur la portée haute ou sur l'appui du bloc. Seuls les cylindres dont l'alésage nominal de 74 mm sont admis, les côtes « réparation » sont interdites. Le surfaçage du bloc moteur est interdit.

L'arbre à cames d'origine ne devra subir aucune modification.

Aucun organe ne devra être déplacé ou éloigné de sa position d'origine (pompe à essence, reniflard, jauge, etc.).

L'allumage restera totalement d'origine. Tout supplément électronique est interdit.

En règle générale, toute préparation sur le moteur ou sur la boîte de vitesses est interdite.

Le moteur doit être complet avec son capotage, les accessoires servants au chauffage peuvent être supprimés (boîtier, manchons).

Le renfort des deux supports élastiques avant est autorisé.

Les fixations additionnelles moteur-boîte sur le châssis sont autorisées.

La pose d'une tôle de protection sous le moteur est recommandée.

La protection du ventilateur est autorisée à condition de ne pas dépasser à l'extérieur, le capot étant fermé. Son appui ne doit pas pénétrer dans l'habitacle.

Aucun renfort (profilé de section carrée, cornière, etc.) ne doit dépasser l'extrémité avant et arrière des longerons du châssis.

Seul le tube d'un diamètre de 15/21 mm peut dépasser condition toutefois d'être contenu sous le capot moteur. Le dépassement de la protection en tube doit être de 15 cm maximum par rapport à la traverse avant.

ARTICLE 5 : TRANSMISSION

Les boîtes de vitesse doivent être de même série que celles autorisées pour le moteur.

Le panachage des pignons est autorisé avec des pignons de ces séries (CITROËN).

ARTICLE 6 : ROUES ET PNEUS

Seules les roues en 15 pouces de la série 602 cm³ sont autorisées.

La dimension des seuls pneus autorisés est **125 x 15** et **135 x 15**.

ARTICLE 7 : FREINAGE

Le freinage d'origine CITROËN (602 cm³) doit fonctionner sur les quatre roues.

Le double circuit est obligatoire.

ARTICLE 8 : ÉLECTRICITÉ

L'emplacement de la bobine est libre, dans le compartiment moteur.

ARTICLE 9 : NUMÉROS

Les supports des numéros seront fixes, de chaque côté du véhicule et à l'arrière de celui-ci.

Les numéros seront apposés sur des plaques rondes d'un diamètre de 35 cm.

ARTICLE 10 : POINTS PARTICULIERS

La crémaillère de direction doit être d'origine 602 (2 CV - AMI8 - DIANE etc.).

L'arbre de direction peut être rallongé.

Le volant est libre (chaîne et pignons interdits).

POURSUITE sur TERRE et KART-CROSS

**Toutes manifestations automobiles sur terre,
AUTO, BUGGY, 2 CV TOP-CROSS, KART-CROSS.**

ARTICLE 1 : PARTICIPANTS AUTORISÉS

Activité ouverte à tous les pilotes (féminins ou masculins), de 18 ans révolus possesseurs de la licence A2 UFOLEP en règle et titulaires du permis de conduire B ou F. Leur véhicule devra être équipé conformément aux règlements techniques nationaux de la discipline.

Conditions de participation aux épreuves UFOLEP (validité de la licence) :

- 30 jours pour une épreuve nationale
- 15 jours pour une épreuve régionale
- 8 jours pour une épreuve départementale

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

L'activité est ouverte à tous les pilotes âgés de 16 à 18 ans (voir annexe 1) sous réserve de :

- participer et de valider un stage de Certificat d'Aptitude Automobile (C.A.A.).
- limiter la cylindrée du véhicule à 602 cm³ en monoplace ou kart-cross.

Aucune dérogation pour les moins de 16 ans.

ARTICLE 2 : DROIT D'ENGAGEMENT

La participation ^{au championnat National} à toute épreuve UFOLEP de sport mécanique auto entraîne l'achat d'une vignette nationale. La participation à toute épreuve d'un Trophée qualificatif à un Championnat National UFOLEP entraîne un droit d'engagement individuel : l'achat d'une vignette. Les prix sont fixés annuellement, publiés dans le numéro spécial « Règlements administratif et financier nationaux de l'UFOLEP ».

ARTICLE 3 : DROIT D'INSCRIPTION À UNE ÉPREUVE

Pour chaque épreuve, chaque pilote devra renseigner directement ou par l'intermédiaire de son club le formulaire d'inscription accompagné du règlement à l'ordre et à l'adresse du club organisateur dans le délai fixé par ce dernier. Le montant maximum du droit d'inscription pour participation aux frais de sécurité est publié annuellement dans les règlements nationaux UFOLEP.

L'organisateur est en droit de refuser toute inscription reçue après la date limite (minimum 1 semaine avant la course) ou pris le matin de l'épreuve.

Pour tout engagement arrivé hors délai (cachet de la poste faisant foi), le pilote partira en fond de grille et pourra avoir son numéro de course modifié.

Aucun engagement ne sera pris par téléphone ou par fax.

Pour chaque course, le nombre maximum de pilotes engagés sera de 150. Tout pilote refusé sera remboursé.

Seuls les pilotes ayant joint une enveloppe timbrée à leur adresse au moment de leur inscription, recevront une confirmation d'inscription.

Le jour de la manifestation, le pilote doit se présenter en personne au contrôle administratif pour l'inscription, avec son permis de conduire (ou son C.A.A.), sa licence, son passeport technique et sa confirmation d'inscription.

L'organisateur devra fournir aux pilotes inscrits et aux officiels le plan d'accès et le règlement particulier de l'épreuve.

ARTICLE 4 : CONTRÔLES TECHNIQUES

Les conditions de déroulement, d'horaires et de lieu de contrôle seront prévues dans le règlement particulier de la manifestation. Des dispositions peuvent être prises auparavant en informant les pilotes et les clubs de manière à établir « une carte d'identité » du véhicule.

Après avoir satisfait au contrôle administratif, le pilote se présente seul au contrôle technique avec son véhicule, en tenue de course et muni de son passeport technique et de sa licence.

Le contrôle technique se déroule en parc fermé. Tout véhicule contrôlé ne peut quitter le parc pilote avant la fin de la compétition (sauf dérogation du directeur de course).

A l'issue du contrôle technique, aucun pilote ne pourra changer le moteur de son véhicule (sauf dérogation du directeur de course; dans ce cas, les deux moteurs, celui déposé et celui remonté, pourront être contrôlés).

ARTICLE 5 : DÉROULEMENT D'UNE MANIFESTATION AUTO OU KART-CROSS

Toute manifestation doit être autorisée par un arrêté préfectoral spécifique.

Les manifestations peuvent se dérouler sur une ou deux journées ou encore en nocturne à condition que la sécurité soit complète pendant toute la durée de l'épreuve y compris pour les essais ou pour le contrôle technique (voir clause spéciale assurance).

Si la manifestation se déroule sur deux jours :

- le samedi après-midi est réservé aux essais libres et/ou chronométrés.
- le dimanche : aux manches, finales et à la remise des récompenses.

L'organisation du déroulement (contrôles administratifs et techniques, essais libres ou chronométrés, manches, classement et remise de récompenses) est précisée dans le règlement particulier de la manifestation.

Un briefing est obligatoire avant le départ des essais avec, si possible la présence du délégué ou du responsable sport mécanique de la région.

ARTICLE 6 : DIRECTEUR DE COURSE

Il assure le bon déroulement de l'épreuve en coordonnant les moyens mis à sa disposition. Il doit avoir suivi une formation complète.

Toutes les décisions ayant rapport avec les véhicules ainsi que les sanctions sportives (faits de course) sont prises par le directeur de course et lui seul.

Le directeur de course peut interrompre l'épreuve à tout moment, s'il juge qu'il y a des risques et que la sécurité des pilotes ou du public est en danger.

Il est responsable de la rédaction du rapport de clôture de l'épreuve.

Pour les finales nationales, le directeur de course est désigné par la commission nationale sports mécaniques auto.

ARTICLE 7 : OFFICIELS

Tous les officiels (directeurs, commissaires, contrôleurs techniques, pointeurs-chronomètres) doivent impérativement être détenteurs d'une licence UFOLEP (A2 ou D) en cours de validité et avoir suivi une formation. Tous les membres de l'organisation doivent être licenciés UFOLEP.

Les officiels pilotes sont prioritaires aux contrôles administratif et technique : cela leur permettra de remplir dans les meilleures conditions les tâches qui leur sont attribuées. Les représentants des pilotes ne participent pas aux contrôles techniques.

ARTICLE 8 : JURY

Le jury exerce le contrôle de la manifestation mais uniquement du point de vue de l'application du code sportif de l'UFOLEP, du règlement national de l'UFOLEP et du règlement particulier de l'épreuve. Il est également chargé de juger toutes les réclamations présentées par les concurrents ainsi que les infractions constatées par l'un des commissaires sportifs ou qui sont portées à sa connaissance par le directeur de course.

Il peut prendre toute mesure nécessaire à l'encontre de tout coureur (hors fait de course) ou officiel dont le comportement porterait atteinte au déroulement de la manifestation et à l'esprit UFOLEP.

Le jury comprend au moins le délégué officiel, le directeur de course, le président du club organisateur de la manifestation, tous les membres de la commission nationale sports mécaniques auto présents à la manifestation. Le jury comprend un nombre impair de personnes.

ARTICLE 9 : COMMISSAIRES DE COURSES

Selon leur emplacement ou fonction le jour de la manifestation, les commissaires veillent au respect des règles fixées dans un but de sécurité (principalement énoncées dans l'article « comportement du pilote »).

ARTICLE 10 : DRAPEAUX

Se reporter aux règlements généraux.

ARTICLE 11 : CLASSIFICATION DES VÉHICULES DE POURSUITE SUR TERRE

Les véhicules seront partagés en 4 catégories :

- **Cylindrée** : moins de 1 200 cm³
de 1 201 à 1 400 cm³
de 1 401 à 1 700 cm³
de 1 701 à 2 000 cm³

- **Puissance** : 160 CV maximum

- **Classes de véhicules** : Tourisme
Monoplace

ARTICLE 12 : CLASSIFICATION DES KART-CROSS

- **OPEN 650** : de 501 à 652 cm³ (plafonnée à 600 cm³ depuis 1998, à l'exception des karts ayant un passeport 96).
- **CLASSE 500** : jusqu'à 500 cm³
- **CLASSE 652** : de provenance automobile
- **CLASSE 602** : 2 CV d'origine

ARTICLE 13 : ESSAIS

Les essais sont obligatoires, libres ou chronométrés (horaires à préciser dans le règlement particulier de la manifestation et dans l'engagement).

Le nombre de véhicules présents en même temps sur la piste sera limité. Les essais peuvent se faire toutes catégories confondues.

Aucun essai ne peut avoir lieu en dehors des essais officiels aux horaires prévus par les organisateurs.

ARTICLE 14 : DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Il tient compte du nombre d'engagés et de la piste :

- **POURSUITE SUR TERRE** : 15 véhicules maximums par manche
- **KART-CROSS** : 18 véhicules maximums par manche en OPEN
25 véhicules maximums par manche pour les autres catégories.

Une manche ne comprend que des véhicules appartenant à la même catégorie.

Si le nombre de participants dans les différentes catégories est supérieur au maximum autorisé il y aura constitution de séries.

Dans le cas où il y aurait moins de 5 coureurs dans une catégorie, les pilotes seraient rattachés, pour la journée, à la catégorie supérieure.

Pour chaque manche, le nombre de tours est fonction de la longueur du circuit et précisé au règlement particulier de l'épreuve. *Le nombre minimal sera de 5 Tours*

L'arrivée est jugée par le drapeau à damiers.

Sur l'initiative du club organisateur, une course exclusivement féminine peut être organisée. Dans ce cas, les conductrices doivent être évidemment titulaires de la licence UFOLEP dans la discipline concernée.

ARTICLE 15 : GRILLES DE DÉPARTS

Aucun départ ne peut être donné sans l'autorisation du directeur de course. A tout moment le directeur de course peut demander l'arrêt d'un ou plusieurs véhicules.

- **1^{re} manche** : constituée en fonction des essais chronos ou du classement provisoire du trophée au jour de la course, éventuellement du tirage au sort.
- **2^e manche** : constituée en fonction des résultats de la première manche, (si tirage au sort en première manche, grille inversée en deuxième manche).
- **3^e manche ou finale** : constituée en fonction du classement provisoire établi à l'issue des deux manches (en cas d'égalité, les chronos départagent les pilotes).

Le départ des manches se fait sur une ou plusieurs lignes : 3 - 2 ou 4 - 3.

Uniquement pour la première ligne de la grille, si le premier choisit sa place, dans ce cas le deuxième choisit, puis le troisième, voire le quatrième. Lors du départ, le commissaire panneauteur (moteur 10 secondes) reste sur le bord de la piste

ARTICLE 16 : CLASSEMENT DES PILOTES

S'il y a moins de 16 pilotes en poursuite sur terre ou moins de 19 (ou 26) en kart-cross, ces pilotes feront trois manches. On obtient le classement de la course en additionnant les points obtenus par chaque pilote dans les trois manches. En cas d'égalité de points, ils sont départagés par le résultat obtenu dans la dernière manche. Les points correspondent aux places obtenues dans chaque manche.

S'il y a plus de 15 pilotes en poursuite sur terre ou 18 (ou 25) pilotes en kart-cross, ces pilotes ne peuvent courir ensemble (nombre de pilotes supérieur à la capacité de la piste). Les pilotes sont répartis en X séries de qualification (séries A, B, C, etc.), chaque série court deux fois (manches de qualification).

A l'issue des manches de qualification, un classement intermédiaire est établi dans chaque série. Les premiers de chaque série courent pour la première finale, les suivants la seconde et ainsi de suite. Le classement final est obtenu en additionnant pour chaque pilote les points des deux manches qualificatives et de la finale. En cas d'ex-aequo, la place en troisième manche départage les pilotes.

ATTRIBUTION DES POINTS LORS DES MANCHES :

Premier : 1 point Deuxième : 2 points Troisième : 3 points, etc.

ATTRIBUTION DES POINTS LORS DES FINALES :

Première finale :

Premier : 1 point Deuxième : 2 points Troisième : 3 points, etc.

Deuxième finale poursuite :

Premier : 16 points Deuxième : 17 points Troisième : 18 points, etc.

Troisième finale poursuite :

Premier : 31 points Deuxième : 32 points Troisième : 33 points, etc.

Deuxième finale kart-cross OPEN :

Premier : 19 points Deuxième : 20 points Troisième : 21 points, etc.

Troisième finale kart-cross OPEN :

Premier : 37 points Deuxième : 38 points Troisième : 39 points, etc.

Deuxième finale kart-cross 602/652/500 :

Premier : 26 points Deuxième : 27 points Troisième : 28 points, etc.

Troisième finale kart-cross 602/652/500 :

Premier : 51 points Deuxième : 52 points Troisième : 53 points, etc.

Le surclassement peut être autorisé après avis de la Commission Nationale, et pour la saison complète. Le pilote bénéficiant du surclassement ne peut pas s'engager avec son véhicule dans les deux catégories : catégorie d'origine et catégorie de surclassement.

ARTICLE 17 : RÉCOMPENSES

Dès les classements définitifs, les résultats sont affichés pendant 30 minutes. A l'issue de ces 30 minutes, l'organisateur de l'épreuve annonce les résultats officiels des récompenses. En cas de contrôle ou de réclamation, la remise des récompenses s'effectue en fonction du classement provisoire de la journée, le classement définitif sera entériné puis affiché lors de l'épreuve suivante.

Tout pilote participant à l'épreuve sera récompensé par coupes, trophées et lots, produits régionaux... à la condition qu'il participe à la remise des récompenses (sauf dérogation de l'organisateur).

Les récompenses en espèces attribuées aux pilotes sont formellement interdites.

La remise de lots ne doit pas dissimuler un faux amateurisme.

ARTICLE 18 : CONTRÔLES, RÉCLAMATIONS

Outre les vérifications techniques fixées par l'organisation, des contrôles pourront être effectués après la course sur les véhicules. Le choix du ou des véhicules contrôlés est fait par le directeur de course suivant les modalités de l'annexe 2.

- Le démontage est effectué par le pilote ou son mécanicien.
- Le responsable technique de la commission nationale a l'habilitation pour toute intervention sur les véhicules.
- Les personnes habilitées à effectuer des contrôles moteurs seront accréditées par la commission nationale.
- Un véhicule peut être contrôlé suite à une réclamation écrite déposée, avec une caution de 1 000 F, dans les 15 minutes qui suivent l'affichage des résultats, par un pilote ayant régulièrement participé à l'épreuve (aucune réclamation ne peut être déposée par un groupe de pilotes); cette réclamation doit mentionner les points particuliers à contrôler.

En cas d'infraction à la loi sur le sport ou aux présents règlements, il sera fait appel au jury. En cas de litige, le jury se réserve le droit de faire contrôler le véhicule en question dans un atelier de son choix, en présence d'un commissaire technique et du directeur de course. Dans le cas où aucune anomalie ne pourrait être décelée sur véhicule concerné, le pilote ayant posé réclamation supportera seul les frais de démontage, remontage et transport, le montant de la caution servant à régler tout ou partie des frais, les éventuels frais supplémentaires lui seront facturés.

Dans le cas où le contrôle se révélerait positif, le propriétaire du véhicule faisant l'objet de la réclamation supportera seul tous les frais (transport, démontage du véhicule, déplacement des officiels); son véhicule lui étant restitué, non remonté, contre paiement intégral des frais; dans ce cas, la caution versée sera restituée au plaignant.

Tout pilote qui refuserait de se soumettre au contrôle technique se verrait immédiatement **exclu de toutes les épreuves officielles UFOLEP (courses ou démonstrations)**.

Tout pilote disqualifié pour non-conformité concernant son moteur **perdra tous les points acquis dans tous les Trophées auxquels il participe**.

Le montant d'une réclamation pour fait de course est fixé chaque année par la commission nationale sports mécaniques auto et publié dans les règlements sportifs et techniques nationaux.

Toute décision prise par le jury est souveraine et ne préjuge pas des éventuelles sanctions prononcées par les commissions de discipline.

ARTICLE 19 : PUBLICITÉ

La publicité est libre, sous réserve de conformité avec les règlements et la législation en vigueur et éventuellement avec les points particuliers définis par l'organisateur de l'épreuve.

ARTICLE 20 : ACCÈS PARC COUREURS

Interdit au public. Autorisé aux officiels et aux licenciés. L'affichage de l'interdiction est obligatoire.

ARTICLE 21 : ACCÈS ENCEINTE DU CIRCUIT

Seuls les officiels reconnus et identifiables (tenues, brassards, badges...) par l'organisateur ont le droit d'être dans l'enceinte du circuit. Si un photographe ou un journaliste est présent le jour de la manifestation, il doit posséder une « carte de presse officielle » afin d'être reconnu par l'organisation et être couvert en cas d'incident. Il ne peut exercer qu'avec l'accord du directeur de course aux emplacements qui lui sont désignés.

ARTICLE 22 : ÉQUIPEMENT ET PROTECTION DU PILOTE

Se reporter aux règlements techniques nationaux.

ARTICLE 23 : COMPORTEMENT DU PILOTE

Le même véhicule doit être utilisé pendant la durée de l'épreuve.

Dans une épreuve, un pilote ne peut engager qu'un seul véhicule.

Il ne peut y avoir qu'un seul pilote par véhicule et par course.

Tout pilote ayant volontairement ou accidentellement quitté la piste, doit la reprendre à l'endroit de la sortie après s'être assuré du libre accès de celle-ci et de l'accord d'un commissaire faute de quoi il encourt la disqualification.

Les pilotes sont priés de rouler au pas, casqués et harnachés, hors du circuit et dans le parc coureurs.

Lorsqu'un véhicule est immobilisé, les commissaires, sous la protection des drapeaux, doivent intervenir jusqu'à ce que le pilote soit dégagé ou ait été dégagé. Le pilote dont le véhicule est immobilisé définitivement doit le quitter immédiatement (sous la protection des commissaires), regagner la zone de sécurité et ne pas rester au bord de la piste.

Tout véhicule ayant effectué un tonneau ne doit pas terminer la manche et le pilote doit présenter son véhicule au commissaire technique pour pouvoir repartir dans la manche suivante.

Les pilotes doivent se présenter en essais comme en course en tenue réglementaire.

Le directeur de course ou la commission de sécurité se réserve le droit de procéder à un contrôle alcotest à tout moment. En cas de contrôle positif, la personne serait exclue de l'enceinte de la course.

Du fait de son engagement, tout concurrent adhère, sans restriction, aux divers règlements, déclare en accepter toutes les conditions et se soumet à toutes les décisions rendues par le directeur de course.

En toutes circonstances, les décisions des commissaires et de la direction de course sont souveraines.

ARTICLE 24 : SANCTIONS À L'ÉGARD DES PILOTES

Tout concurrent dont l'attitude, soit au cours de l'épreuve, soit lors de la remise des récompenses, serait incorrecte par des propos, des actes ou des tricheries, serait déclassé de l'épreuve et passible de sanctions (amende, exclusion, déclassement ou traduction devant les commissions de discipline départementale, régionale ou nationale).

De même la participation à des épreuves dites sauvages sera sanctionnée.

Drapeau avertissement (noir/blanc) et drapeau noir

1. Les avertissements seront inscrits sur le passeport technique sur décision du directeur de course.
2. Trois avertissements, dans la saison, équivalent à un drapeau noir.
3. Au bout de deux drapeaux noirs, une sanction en points sera établie sur le classement du pilote en sus de la sanction immédiate.

ARTICLE 25 : CHAMPIONNATS NATIONAUX UFOLEP

Le championnat national se déroule sur une épreuve désignée par la commission nationale sports mécaniques auto.

Le championnat national de poursuite sur terre se déroulera si possible la deuxième quinzaine d'août.

Le championnat national de kart-cross se déroulera si possible le deuxième week-end d'août.

Aucune épreuve de la même discipline n'aura lieu ces jours-là.

Les qualifications se feront dans les Trophées départementaux ou régionaux, sous la responsabilité des dits trophées. Les Trophées qualificatifs seront désignés par la Commission Nationale. Les qualifications se feront dans les différentes catégories au prorata du nombre total d'inscrits (à jour de leurs vignettes) dans chaque trophée qualificatif.

Si un Trophée ne peut qualifier le nombre de pilotes nécessaires, il est fait appel aux autres Trophées pour combler « les vides ».

Pour les 120 pilotes qualifiés pour le Championnat National (poursuite sur terre ou kart-cross), les numéros sont attribués par la Commission Nationale.

ANNEXE 1

La conduite des jeunes de 16-18 ans est autorisée dans les conditions suivantes.

Véhicule

Motorisation 2 CV 602 d'origine en kart-cross et buggy 2 CV, exclusivement sur monoplace, non soumise à carte grise, en circuit fermé et homologué.

Engagement

Le jeune ne peut être classé dans un Trophée départemental, régional ou national; de ce fait il n'a aucun engagement à régler sauf la vignette nationale.

Inscription

Pour toute inscription à une épreuve le jeune devra respecter l'article 3 (sauf que le droit d'inscription est gratuit).

Compétition

Il participe aux contrôles administratif et technique (son véhicule possède un A rouge sur fond blanc fixé à l'arrière), aux essais libres, il ne fait pas d'essais chronos. Pour la première manche il part en fond de grille, sa place sur les grilles de deuxième et troisième manches tient compte de son résultat de la première manche. Il sera classé sur la journée exclusivement et sera récompensé en fonction de son classement du jour.

Discipline

Sévérité nécessaire et sans laxisme de la part des directions de course, auprès des pilotes qui ne respecteraient pas la pratique des débutants.

18 ans en cours de saison

Un débutant 16-18 ans finit la saison sans classement dans les trophées.

ANNEXE 2

Modalités du tirage au sort pour les contrôles techniques de moteurs 602.

Le responsable de la table de pointage prépare le matin, avant le briefing, 25 tickets numérotés de 1 à 25, qu'il met dans 25 enveloppes identiques et qu'il cache. Le représentant des pilotes tire au sort devant témoins un certain nombre de ces enveloppes (en moyenne 5) qu'il remet au directeur de course. Juste avant le départ de la finale 602 le directeur de course, s'il a décidé de faire effectuer des contrôles moteur, choisit parmi les enveloppes mises à sa disposition le nombre d'enveloppes correspondant au nombre de karts qui seront contrôlés. A l'arrivée, les karts sont mis en parc fermé, puis les enveloppes sont ouvertes : les numéros contenus correspondent aux places obtenues en troisième manche ou finale.

RÈGLEMENT SPORTIF ÉPREUVE DE LONGUE DURÉE UFOLEP

ARTICLE 1 : DÉFINITION

Une épreuve de longue durée est une course qui se déroule sur 2 jours, en 3 manches maximum, dont la durée totale peut aller jusqu'à 24 heures.

ARTICLE 2 : CIRCUIT

Les circuits utilisés sont ceux utilisés pour les courses classiques de poursuite sur terre et de kart-cross. Le circuit doit, en plus, comprendre obligatoirement une zone de ravitaillement (pour les relais, les pleins d'essence et les petites interventions). Le carburant doit être stocké dans cette zone.

ARTICLE 3 : VÉHICULES

Les véhicules admis doivent être conformes aux règlements techniques nationaux UFOLEP.

Types de véhicules admis et catégorie :

- Poursuite sur terre : véhicules de tourisme : 0 à 1 400 cm³, un seul classement.
- Kart-Cross : classes 602 et 652 mélangées, un seul classement.

Nombre de véhicules admis sur la piste : 30

ARTICLE 4 : ÉQUIPAGE

L'équipage se compose de 2 à 3 pilotes (licence A2 en règle obligatoire) et éventuellement d'un mécanicien (licence A2 ou D en cours de validité). Chaque équipage reçoit 3 ou 4 badges qui devront être portés en permanence. Un pilote ne peut être officiel le jour de la compétition.

ARTICLE 5 : OFFICIELS

En plus des officiels habituels (directeur de course, directeur adjoint, contrôleurs techniques, pointeurs chronomètres, commissaires de piste), il faut prévoir des commissaires de zone de ravitaillement (formés au risque incendie), des commissaires pour les dépannages et des commissaires de parc pilotes pour les entretiens mécaniques durant les manches.

ARTICLE 6 : ENGAGEMENT

Participation pour frais de sécurité : chaque équipage comprend 2 à 3 pilotes : le montant total est de 2 à 3 fois le montant des frais de sécurité en vigueur (*).

Délais d'engagement (*).

(*) : Règlements Administratifs et Techniques Nationaux de l'année en cours.

ARTICLE 7 : INSCRIPTION

Toute épreuve doit être inscrite au calendrier national. Un dossier préfectoral doit être déposé dans les délais en vigueur, une assurance, conforme à la législation en vigueur, est souscrite.

ARTICLE 8 : DÉROULEMENT

Déroulement de la manifestation :

Essais libres

1^{re} manche départ par tirage au sort

2^e manche départ par ordre inversé

3^e manche par addition des places

Les départs seront étalés de manière à éviter les bouchons en bout de ligne droite au premier tour (départ lancé derrière le pace-car).

ARTICLE 9 : SANCTIONS

En plus des sanctions habituelles, le directeur de course peut utiliser un système de tours de pénalité. Ce système est annoncé au briefing.

ARTICLE 10 : INCIDENTS

Un contrôleur technique reste en permanence à la disposition de la direction de course pour toute vérification de conformité utile.

En cas de problème sur un véhicule, le directeur de course peut si besoin est, employer le drapeau incident technique accompagné du numéro du véhicule.

Cette intervention peut être demandée par un équipage.

Bulletin d'inscription

Pilote Nom Prénom
Adresse N° Rue
 Code postal Ville
 Téléphone Date de naissance Club
 Numéro de licence Numéro de course

Catégorie

(barrer les catégories non adéquates)

Kart-cross	Poursuite Tourisme	Poursuite Monoplace
Open	moins de 1 200 cm ³	moins de 1 200 cm ³
500	de 1 201 à 1 400 cm ³	de 1 201 à 1 400 cm ³
652	de 1 401 à 1 700 cm ³	de 1 401 à 1 700 cm ³
602	de 1 701 à 2 000 cm ³	de 1 701 à 2 000 cm ³

Madame, mademoiselle, Monsieur,

demande à s'engager dans l'épreuve UFOLEP de
 qui se déroulera le (demande d'engagement à renvoyer 8 jours avant la date de l'épreuve).

Reconnaît avoir pris connaissance des règlements reçus en début d'année et s'engage à les respecter, ainsi qu'à se conformer aux directives des organisateurs et des officiels.

Verse à cet effet les droits d'inscription (participation aux frais de sécurité).

Par chèque bancaire n°

Fait à le

Signature suivie de la mention « lu et approuvé ».

Confirmation d'inscription

Nom Prénom

Nous accusons réception de votre demande d'inscription datée du

et nous vous attribuons le numéro

Versé Dû A devoir

Catégorie :

Vérification : le de à

et le de à

Course : le de à

Cachet de l'organisateur Fait à le

COMMISSION NATIONALE
SPORTS MÉCANIQUES AUTO



TRIAL 4x4 AUTO et BUGGY

**RÈGLEMENTS
NATIONAL ET ~~TOURISME~~**

TRIAL 4x4 AUTO

Règlement national

1 - DÉFINITION DU TRIAL AUTO

1.1 - LE PARCOURS

Le trial auto se déroule sur plusieurs parcours jalonnés appelés « **zones** », de longueur variable, pour un franchissement d'obstacles, sans notion de temps ni de vitesse.

Sous le contrôle des commissaires UFOLEP, **chaque concurrent effectue, à tour de rôle**, le franchissement de la zone de trial et se voit infliger les points de pénalité correspondants à ses erreurs de conduite, en fonction du barème prévu au présent règlement.

Une rubalise, maintenue à environ 70 cm du sol et à 1 m minimum des portes intermédiaires, délimite la zone d'évolution du véhicule qui regroupe un maximum de difficultés de franchissement (*montées, descentes à fort pourcentage, dévers importants, croisements de ponts, marches, boursiers, etc.*).

Une double rangée de rubalises éloigne le public dans les zones ou secteurs de zones représentant un risque pour les spectateurs.

Toutes les zones sont répertoriées par un numéro inscrit sur les panneaux des portes d'entrée et de sortie.

1.2 - LES PORTES

Les portes d'entrée et de sortie matérialisées chacune par deux piquets souples sont aménagées sur le périmètre de la zone et permettent l'accès et l'évacuation des véhicules. **Ces portes sont identifiées par des panneaux « entrée » et « sortie »**, implantés à gauche de la porte sans occasionner de gêne pour l'évolution des véhicules.

Les portes intermédiaires, étiquetées et numérotées, matérialisées chacune par deux piquets souples, balisent un ou plusieurs itinéraires à l'intérieur des zones et doivent être **franchies dans l'ordre croissant des numéros une seule fois**.

L'étiquetage se fait toujours sur le **piquet gauche** de la porte, indiquant ainsi son sens de passage avec rappel d'identification sur le piquet droit.

Dans une zone il y a au maximum 4 portes intermédiaires par catégorie.

La couleur des étiquettes indique le tracé correspondant aux différentes catégories :

JEUNES (16 - 18 ans) étiquettes vertes

Promotion		Championnat	
catégorie	couleur	catégorie	Couleur
Série	Blanc	Série	Vert
Série améliorée	Vert	Série améliorée	Jaune
Buggy	Jaune	Buggy	bleu
Maxi série	Jaune	Maxi série	Bleu
Proto	Bleu	Proto	rouge

Les portes sont matérialisées comme suit :

- Piquets en fer (diamètre 6 ou 8 mm) de 30 à 40 cm de haut, support du tube souple électrique plastique, l'ensemble est dénommé piquet.
- Hauteur des piquets : 1,50 m minimum.
- Largeur des portes : 2,80 m minimum.
- Espace entre deux portes : 5,00 m minimum dans la partie la plus rapprochée.
- Étiquette (bande de « scotch » minimum 5 cm de haut et 5 cm de large) dirigée vers l'extérieur de la porte, d'une écriture lisible.
- Panneaux entrée et sortie dimensions minimum 30 cm x 15 cm.

Un même piquet ne peut pas servir pour deux portes.

Un arbre avec rubalise est considéré comme un piquet sur toute sa hauteur.

Lorsque l'entrée ou la sortie d'une porte fait face à une rubalise, la distance minimale entre la porte et la rubalise est de 5,00 m.

1.3 - FRANCHISSEMENT DES PORTES

L'entrée de zone se fait véhicule arrêté, sans élan, dans l'alignement de la porte.

Le véhicule est considéré **entré dans la zone** lorsque l'aplomb hors tout de l'avant du véhicule a franchi l'axe matérialisé par les 2 piquets de la porte d'entrée.

Le véhicule est considéré **sorti de la zone** lorsque l'aplomb hors tout de l'arrière du véhicule a franchi l'axe matérialisé par les 2 piquets de la porte de sortie.

Une porte intermédiaire est considérée franchie lorsque l'aplomb de l'arrière du véhicule a franchi la dite porte.

Une porte intermédiaire ne peut être franchie qu'**une seule fois**. Les portes se franchissent dans **le sens de la marche** du véhicule. Interdiction de pénétrer en marche arrière dans une porte.

Le véhicule, dont l'avant est entré dans une porte, a la possibilité d'en ressortir en marche arrière, tant que cette porte n'a pas été franchie, à l'exception toutefois de la porte d'entrée où cette manœuvre est considérée comme une sortie de zone.

Les **portes placées en dévers** devront tenir compte de l'inclinaison du terrain, le piquet inférieur sera obligatoirement perpendiculaire à la pente du terrain.

Le **copilote doit** se trouver à bord du véhicule à l'entrée et à la sortie de zone, durant toute la durée de l'épreuve.

Le copilote fait partie intégrante du véhicule et doit passer au même titre que le véhicule, entre les piquets des portes.

2 - DÉROULEMENT DU CHAMPIONNAT NATIONAL UFOLEP

2.1 - GÉNÉRALITÉS

Le Championnat National UFOLEP de trial auto 4x4 et buggy est composé des **Championnats Régionaux UFOLEP et d'une Finale Nationale**.

Les finalistes de chaque région peuvent participer à la finale nationale, selon un règlement particulier édité chaque année en début de saison.

Les pilotes ne seront sélectionnés que dans la région de leur club d'affiliation.

Le nombre d'épreuves obligatoires par région est de 6 minimum, afin que la région puisse être représentée à la finale nationale.

Chaque région détermine son nombre d'épreuves à valider pour le classement régional.

Pour figurer au classement général d'un Championnat régional, les concurrents doivent effectuer un minimum de 4 épreuves.

Un classement par catégorie de véhicules est établi pour chaque épreuve, ainsi qu'un classement régional intermédiaire.

Les qualifications se feront au prorata du nombre total de pilotes inscrits et à jour de leur vignette dans chacuns des trophées qualificatifs et de leur répartition dans les différentes catégories de véhicules.

2.2 - POINTS ATTRIBUES

Pour la finale nationale, les points sont attribués de la façon suivante pour chacune des épreuves :

1 ^{er} : 40 points	10 ^e : 18 points	19 ^e : 9 points
2 ^e : 36 points	11 ^e : 17 points	20 ^e : 8 points
3 ^e : 32 points	12 ^e : 16 points	21 ^e : 7 points
4 ^e : 28 points	13 ^e : 15 points	22 ^e : 6 points
5 ^e : 24 points	14 ^e : 14 points	23 ^e : 5 points
6 ^e : 22 points	15 ^e : 13 points	24 ^e : 4 points
7 ^e : 21 points	16 ^e : 12 points	25 ^e : 3 points
8 ^e : 20 points	17 ^e : 11 points	26 ^e : 2 points
9 ^e : 19 points	18 ^e : 10 points	27 ^e : 1 point

Pour les championnats régionaux, les points sont attribués de la façon suivante pour chacune des épreuves :

1 ^{er} : 15 points	5 ^e : 6 points	9 ^e : 2 points
2 ^e : 12 points	6 ^e : 5 points	10 ^e : 1 point
3 ^e : 10 points	7 ^e : 4 points	11 ^e : 1 point
4 ^e : 8 points	8 ^e : 3 points	... : 1 point +

Tous les véhicules engagés sont classés.

2.3 - PARTICIPATION HORS RÉGION

Il est possible pour un pilote de participer à des épreuves inscrites au calendrier d'autres régions.

Deux épreuves extérieures uniquement peuvent être **substituées** à deux épreuves de la région.

Aucune épreuve extérieure ne peut être **ajoutée** au classement régional, d'un concurrent.

2.4 - FINALE NATIONALE

La finale nationale se déroulera en 3 manches de 5 zones minimum, chaque manche sera considérée comme une épreuve à part entière.

Un classement par catégorie de véhicules est établi après chaque manche selon le barème de points attribués à l'article 2.2.

Le cumul des points de classement des 3 manches détermine le classement de la finale nationale.

3 - CATÉGORIE DES VÉHICULES ADMIS

3.1 - JEUNES

Les jeunes à partir de 16 ans (non titulaire du permis de conduire catégorie B), peuvent par dérogation à l'article 7.3 évoluer sur un véhicule catégorie « jeunes » à condition de posséder le CERTIFICAT D'APTITUDE A LA CONDUITE AUTO UFOLEP.

Les points acquis dans cette catégorie ne peuvent en aucun cas permettre une participation à la Finale Nationale UFOLEP.

3.11 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule à 2 roues motrices et 2 roues directrices.

3.12 - AUTORISATIONS

- Deux freins séparés.
- Suspension libre.
- Diamètre de roue libre.

3.13 - OBLIGATIONS

- Moteur limité à 602 cm³ d'origine automobile.
- Équipé de 2 sièges côte à côte ou largeur d'habitacle 1,10 m minimum. La distance minimale entre l'axe longitudinal du véhicule et le bord extérieur de chaque siège est de 45 cm.
- Frein de parking efficace obligatoire.
- Un seul pont moteur, deux roues motrices.
- Carrosserie « silhouette ».
- Protection de toutes les parties mécaniques apparentes (*moteur, poulies...*).
- Tôle métallique pleine entre l'habitacle et la mécanique.
- Attache de sécurité pour ressort de suspension.
- Pont libre.

3.14 - INTERDICTIONS

- Système antipatinage strictement interdit.
- Système quelconque permettant de modifier le couple ou la vitesse d'une roue par rapport à l'autre, sauf par freinage manuel séparé, ou fonctionnement normal d'un différentiel entièrement libre de contrainte.
- 4 roues directrices.
- Échappement libre.
- Tous systèmes de suspension assistés (air comprimé, hydraulique, etc.).
- Le copilote est interdit.

3.2 - PROMOTION

Dans le cadre du développement de la pratique du trial 4x4 auto et buggy, l'organisateur doit le jour de son épreuve, tracer un parcours dit « promotionnel ». Il est entendu que les points acquis dans cette catégorie ne peuvent, en aucun cas, prétendre à une participation à la Finale Nationale UFOLEP.

3.21 - DÉFINITION DU VÉHICULE.

Tout véhicule accepté dans les groupes Série, Série Améliorée 4x4, Buggy, Maxi Série, et Proto, pour les pilotes faisant leur première saison dans le championnat pour l'année en cours.

3.22 - PARCOURS

Les véhicules Promotion doivent suivre les parcours suivants :

- | | |
|---------------------------------|-------------------|
| - Série Promotion | étiquettes vertes |
| - Série Améliorée 4x4 Promotion | étiquettes jaunes |
| - Buggy Promotion | étiquettes jaunes |
| - Maxi Série Promotion | étiquettes jaunes |
| - Proto Promotion | étiquettes bleues |

3.23 - SÉCURITÉ

Les différents éléments se rapportant à la sécurité sont les mêmes que pour les groupes Série, Série Améliorée 4x4, Buggy, Maxi Série, et Proto.

3.24 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

Voir conditions de participation générales.

3.3 - SÉRIE

3.31 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule 4x4 de série, avec immatriculation, carte grise, conforme à la fiche technique constructeur et au PV des mines.

Carrosserie d'origine (*formes et matières*).

Moteur d'origine non préparé.

3.32 - MODIFICATIONS AUTORISÉES EN SÉRIE

- Suppression ou modification des pare-chocs avant et arrière et remplacés par des tubes.
- Dépose des portes, pare-brise, roue de secours, bâche.
- Protection du moteur et boîte de vitesse.
- Protection des bas de caisse.
- Sièges libres.
- Tous types de pneus sauf pneus à tétines.
- Diamètre des roues d'origine.

TOUTES LES AUTRES MODIFICATIONS SONT INTERDITES

3.33 - OBLIGATIONS

- Freins d'origine exigés et efficaces.
- Bouchon de réservoir de carburant étanche et protégé.

3.34 - APPELLATION GROS VÉHICULE DANS LA SÉRIE

Tout véhicule dans sa configuration trial dont le calcul de la surface hors tout est supérieur à 5,56 m².

3.35 - PÉNALITÉS GROS VÉHICULE DANS LA SÉRIE

Application du barème de pointage gros véhicule défini au paragraphe 5.1 « comptage DES PÉNALITÉS ».

Les Mercedes Benz, Peugeot P4, Nissan GR, peuvent également courir en série avec leurs équipements d'origine, en bénéficiant du barème de pointage gros véhicule.

CE BARÈME EST APPLICABLE AU COMPTAGE DES POINTS, PENDANT L'ÉVOLUTION DU VÉHICULE DANS LA ZONE.

3.36 - DÉROGATIONS

Le Steyr Puch Halfinger peut courir en série avec ses équipements d'origine son coefficient de pointage étant alors de 1,5 sur l'ensemble des points de pénalité.

3.4 - SÉRIE AMÉLIORÉE 4x4

3.41 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule 4x4 issu de la série.

Carrosserie d'origine (formes et matières).

Moteur d'origine non préparé.

3.42 - MODIFICATIONS AUTORISÉES EN SÉRIE

- Suppression ou modification des pare-chocs avant et arrière, remplacés par des tubes.
- Dépose des portes, pare-brise, roue de secours, bâche.
- Protection des parties mécaniques.
- Protection des bas de caisse.
- Jumelles libres mais sur attache d'origine.
- Amortisseurs libres, non assistés sur attaches d'origines.
- Ressorts et lames libres sur attaches d'origines.
- Sièges libres.
- Boîte de vitesse d'origine renforcée (*même marque*).
- Boîte de transfert courte (*rapports longs d'origine*) renforcée (*même marque*) rehausse autorisée.
- Ponts renforcés (*même marque*).
- Cardans renforcés (*même marque*).
- Tous types de pneus sauf pneus à tétines. Diamètre de roues maximum 16 pouces.
- Réservoir libre à l'emplacement d'origine.

TOUTES LES AUTRES MODIFICATIONS SONT INTERDITES

3.43 - OBLIGATIONS

- Frein à main exigé et efficace.
- Freins sur les 4 roues, montage libre avec maître cylindre à double circuit de freinage.
- Bouchon de réservoir de carburant étanche et protégé.
- Attaches de sécurité pour ressorts de suspensions.

3.44 - APPELLATION GROS VÉHICULE DANS LA SÉRIE

Tout véhicule dans sa configuration trial dont le calcul de la surface hors tout est supérieur à 5,56 m².

3.45 - PÉNALITÉS GROS VÉHICULE DANS LA SÉRIE

Application du barème de pointage gros véhicule défini au paragraphe 5.1 « comptage **DES PÉNALITÉS** ».

Les Mercedes Benz, Peugeot P4, Nissan GR, peuvent également courir en série avec leurs équipements d'origine, en bénéficiant du barème de pointage gros véhicule.

CE BARÈME EST APPLICABLE AU COMPTAGE DES POINTS, PENDANT L'ÉVOLUTION DU VÉHICULE DANS LA ZONE.

3.46 - DÉROGATIONS

Le Steyr Puch Halfinger peut courir en série avec ses équipements d'origine son coefficient de pointage étant alors de 1,5 sur l'ensemble des points de pénalité.

3.5 - BUGGY

3.51 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule à 2 roues motrices et 2 roues directrices.

3.52 - AUTORISATIONS

- Deux freins séparés.
- Suspensions libres.
- Diamètre de roue libre.

3.53 - OBLIGATIONS

- Équipé de 2 sièges côte à côte ou largeur d'habitacle 1,10 m minimum. La distance minimale entre l'axe longitudinal du véhicule et le bord extérieur de chaque siège est de 45 cm.
- Frein de parking efficace obligatoire.
- Un seul pont moteur, deux roues motrices.
- Moteur libre.
- Carrosserie « silhouette ».
- Protection de toutes les parties mécaniques apparentes (*moteur, poulies...*).
- Tôle métallique pleine entre l'habitacle et la mécanique.
- Attaches de sécurité pour ressorts de suspensions.
- Pont libre.
- Les bouteilles d'air comprimé doivent être conformes à la législation en vigueur, contrôle visuel annuel et contrôle obligatoire tous les deux ans avec certificat de conformité apposé sur la bouteille.
- Aile ou garde boue (bavette) sur les roues motrices obligatoires empêchant toutes projections vers l'arrière.

3.54 - INTERDICTIONS

- Système antipatinage strictement interdit.
- Système quelconque permettant de modifier le couple ou la vitesse d'une roue par rapport à l'autre, sauf par freinage manuel séparé, ou fonctionnement normal d'un différentiel entièrement libre de contrainte.
- 4 roues directrices.
- Échappement libre.

3.6 - MAXI SÉRIE 4x4

3.61 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule 4x4 conçu à partir de véhicule de série, et n'entrant pas dans les catégories précédentes.

3.62 - AUTORISATIONS

- Moteur libre.
- Choix et attache des suspensions libres.
- Boîte de vitesse libre.
- Pneumatiques libres.
- Réservoir libre.
- Freins libres.

3.63 - OBLIGATIONS

- Châssis issu de la série.
- Seules les roues avant seront directrices.
- Bouchon de réservoir étanche et protégé.
- Frein de parking efficace.
- Équipé de 2 sièges côte à côte. La distance minimum entre l'axe longitudinal du véhicule et le bord extérieur de chaque siège sera de 45 cm.
- Carrosserie « silhouette » **sur l'ensemble du véhicule (partie mécanique, ailes, roues et caisse comprises).**
- Attaches de sécurité pour ressorts de suspensions.

3.64 - APPELLATION GROS VÉHICULE DANS LA MAXI SÉRIE 4X4

Tout véhicule dans sa configuration trial dont le calcul de la surface hors tout est supérieur à 5,56 m² et ayant un châssis et une carrosserie de série sans modification.

3.65 - PÉNALITÉS GROS VÉHICULE DANS LA MAXI SÉRIE 4X4

Application du barème de pointage gros véhicule défini au paragraphe 5.1 « comptage **DES PÉNALITÉS** ».

CE BARÈME EST APPLICABLE AU COMPTAGE DES POINTS, PENDANT L'ÉVOLUTION DU VÉHICULE DANS LA ZONE.

3.7 - PROTO

3.71 - DÉFINITION DU VÉHICULE

Véhicule 4x4 n'entrant dans aucune des catégories précédentes.

3.72 - OBLIGATIONS

- Équipés de 2 sièges côte à côte pour les protos avec copilote, la distance minimale entre l'axe longitudinal du véhicule et le bord extérieur de chaque siège est de 45 cm. Ou pour les monoplaces (pas de copilote) largeur d'habitacle 1,10 m minimum.
- Attache de sécurité pour ressort de suspension.
- Frein de parking efficace obligatoire.
- Les bouteilles d'air comprimé doivent être conformes à la législation en vigueur, contrôle visuel annuel et contrôle obligatoire tous les deux ans avec certificat de conformité apposé sur la bouteille.

3.8 - VÉHICULES NON ADMIS TOUTES CATÉGORIES

Véhicules à roues jumelées ou chenillées.

Quad.

Kart-Cross.

Véhicules agricoles ou de chantier.

Véhicules à roues munies de chaînes ou de pneus cloutés.

4 - SÉCURITÉ

OBLIGATOIRE POUR TOUS LES VÉHICULES

4.1 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES

Batterie :

La batterie doit être solidement fixée. Les cosses de celle-ci doivent être isolées. Lorsqu'elle se trouve dans l'habitacle elle doit être enfermée dans un coffret étanche.

Arceau :

Un arceau de protection 6 points avec diagonale en tube circulaire, d'un diamètre extérieur d'au moins 42 mm, est obligatoire. Si diamètre inférieur, le pilote devra fournir le certificat d'homologation de l'arceau pour ce type de véhicule. Il sera solidement fixé avec 3 boulons de 10 mm sur plaque et contreplaque. Barre de protection fixe (boulonnée ou soudée) côté pilote et côté copilote, pour protection latérale de la jambe du pilote et du copilote.

Toit :

Un toit rigide en grillage de maille tressée, diamètre 3 mm, la taille des mailles est comprise entre 25 x 25 mm et 40 mm x 40 mm sur cadre fixé à l'arceau en 8 points minimum, ou tôle soudée mais non rivetée et non tranchante, destinée à recouvrir la partie supérieure de l'arceau pour les véhicules à ciel ouvert.

Extincteur :

Un extincteur à poudre polyvalente d'une capacité minimum d'1 kg doit être correctement fixé au véhicule et accessible, une étiquette mentionnant la date de la visite annuelle ou la facture d'achat est obligatoire.

Ceinture de sécurité :

Le port de la ceinture de sécurité pour le pilote et copilote est obligatoire, enrouleur interdit (minimum la sangle ventrale - harnais conseillés).

Anneaux de remorquage :

Tous les véhicules doivent être équipés d'un anneau de remorquage avant et arrière d'un diamètre minimum intérieur de 40 mm en fer rond de 10 mm. A l'arrière il doit être prolongé d'un anneau mobile ou d'une manille de même diamètre. Une sangle de remorquage doit se trouver à bord du véhicule. L'utilisation de la sangle peut se faire, mais uniquement sur demande d'un commissaire.

Cloison pare-feu :

Une cloison pare-feu étanche est obligatoire entre l'habitacle et le moteur, elle devra occulter toute la largeur de l'habitacle pour éviter toute projection directe de flamme en cas d'incendie.

Pare-brise :

Le pare-brise est en verre feuilleté ou doit être supprimé.

Coupe-circuit :

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques. Il doit être à boîtier fermé de type antidéflagrant il est fixé sur le tableau de bord et doit pouvoir être manœuvré par le pilote en position de conduite et par les commissaires.

Casque :

Le port du casque homologué NF AUTO ou MOTO pour le pilote et le copilote est obligatoire à l'intérieur des zones et doit être attaché.

Appui tête :

L'appui tête est conseillé.

4.2 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX PILOTES

Interdiction au pilote, pendant le franchissement d'une zone, de se détacher et de quitter son poste de pilotage. Les gants sont conseillés, ainsi que des chaussures fermées (bottes de caoutchouc interdites).

4.3 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX COPILOTES

Le copilote doit se protéger le corps par des vêtements appropriés ; il est obligatoire de porter des bottes de moto ou des chaussures montantes avec protèges tibia (baskets interdites).

Torse et jambes nus interdits.

Interdiction au copilote de s'enrouler les mains ou les bras avec les cordes de maintien.

Les pilotes devront veiller à la sécurité du copilote en aménageant leur véhicule (prise directe, grip, etc.).

Interdiction au copilote de se placer entre la diagonale ou barre de maintien et l'habitacle du véhicule.

Interdiction de singer à l'avant d'un véhicule si celui-ci n'est pas équipé de poignées de maintien et de marchepieds rigides.

Interdiction de singer à l'arrière en se maintenant avec une corde, des sangles ou une barre de maintien non fixe.

Si le copilote est assis à l'intérieur il doit être attaché.

4.4 - DIFFICULTÉS DE ZONES

Possibilité aux organisateurs d'imposer au copilote d'être assis, sous la responsabilité du directeur de course. Dans ce cas il doit s'attacher.

Possibilité de modification d'une zone, après réclamation auprès du directeur de course.

Possibilité aux concurrents de porter réclamation, par écrit, auprès du directeur de course avec une caution d'un montant fixé par la C.N.S. Auto.

5 - PÉNALITÉS

5.1 - COMPTAGE DES PÉNALITÉS

Barème de base	Barème gros véhicules	
0 point	0 point	Sans faute.
1 point	1 point	Arrêt de progression, ni recul, ni variation de place de plus de 5 secondes jusqu'à 3 minutes dans l'ensemble de la zone. <i>Dans une même zone, tous les arrêts de progression comptabilisés se cumulent en points de pénalités ainsi qu'en durée, jusqu'à un chronométrage maximum de 3 minutes.</i>
2 points	1 point	Marche arrière, sans tolérance de recul, annule l'arrêt de progression qui le précède immédiatement.
2 points	2 points	Présence, non autorisée, d'un concurrent dans une zone pendant l'évolution d'un véhicule.
2 points	2 points	Moteur calé.
4 points	4 points	Contact du pilote ou du copilote avec le sol.
4 points	2 points	Contact du véhicule, pilote ou copilote avec un piquet ou une rubalise.
11 points	11 points	Piquet écrasé.
15 points	15 points	ÉCHEC. Non-franchissement de la zone (<i>treuillage, aide extérieure</i>). Sortie de zone. Passage au-dessus ou au-dessous de la rubalise. Arrêt de progression dépassant 3 minutes dans une même zone. Pénétrer, manœuvrer ou reculer dans une porte d'une autre catégorie. Tout dépassement de 11 points. Aménagement volontaire de la zone par le pilote ou le copilote. Chevauchement de piquet. Retenue volontaire d'un piquet ou d'une rubalise.

Une majoration de 2 points par porte intermédiaire où le véhicule n'est pas entré sera ajoutée aux 15 points d'échec.

Les pénalités sont inscrites par les commissaires sur la feuille de pointage à la fin de chaque zone.

Les éventuels ex aequo seront départagés suivant le nombre de passages à zéro qu'ils auront obtenu.

5.2 - RECONNAISSANCE DE ZONE

La durée maximum de la reconnaissance de zone pour le pilote et le copilote est laissée à l'appréciation des organisateurs. Si ce temps est dépassé une pénalité de **2 points** est infligée (*points non cumulables*).

5.3 - RÉPARATION

Si un concurrent effectue une réparation dans l'un des parcs ouverts, il doit être en mesure de reprendre l'épreuve avant le passage du dernier concurrent, toutes catégories confondues, dans la zone en cours.

Dans le cas contraire, il est considéré comme ayant refusé la zone. Si la durée de la réparation doit entraîner plus de 2 refus de zones, le concurrent est alors mis hors course.

5.4 - ORDRE DE PASSAGE

Un tirage au sort sera effectué avant le début de la compétition pour définir l'ordre de passage dans les zones.

Le premier de chaque groupe dans sa zone de passage, sera le dernier dans la prochaine zone, le second devenant premier etc.

Le non-respect de l'ordre de passage dans les zones : 5 points (sauf pour réparation prévue à l'article 5.3).

5.5 - RETARDS

Les concurrents doivent obligatoirement se présenter avec leur véhicule à l'heure fixée par les organisateurs, sur le bulletin d'inscription ou la convocation, pour les vérifications administratives et techniques. Pénalité pour retard : **5 points**.

Pendant la compétition, les concurrents en retard au départ d'une zone se verront infliger une pénalité de **5 points** (sauf pour réparation prévue à l'article 5.3).

5.6 - REFUS DE ZONE

Plus de 2 refus d'effectuer une zone : **mise hors course**.

5.7 - AIDE EXTÉRIEURE

Pendant son évolution dans une zone si le véhicule est guidé ou aidé par le public : **ÉCHEC**.

6 - FRAUDE - EXCLUSION

6.1 - FRAUDE

Feuille de pointage falsifiée : **mise hors course**.

Incorrection vis-à-vis des commissaires : **mise hors course**.

Changement de pilote, de copilote, de véhicule en cours d'épreuve : **mise hors course.**

Le choix des pneumatiques se fait avant le départ de l'épreuve.
Toute modification en cours d'épreuve : **mise hors course.**

Non-respect des mesures de sécurité des véhicules ou des mesures de sécurité pendant l'épreuve : **mise hors course.**

6.2 - EXCLUSION

Exclusion des fraudeurs techniques de l'épreuve en cours, avec perte des points auparavant acquis.

En cas de récidive et suivant la gravité des fautes commises, l'organisateur préparera un dossier pour la commission disciplinaire du niveau concerné avec possibilité à titre conservatoire, de suspendre le concurrent de toute participation à une manifestation sportive, jusqu'à comparution et décision de la commission disciplinaire concernée.

7 - CONDITIONS D'ORGANISATION ET DE PARTICIPATION

7.1 - ORGANISATION

Les clubs organisateurs doivent être affiliés à l'UFOLEP pour l'année en cours et à jour de leur cotisation. Ils doivent respecter et faire appliquer toutes les consignes du présent règlement.

Chaque épreuve est soumise à **autorisation préfectorale** dont l'arrêté doit être affiché.

La Commission Nationale Auto UFOLEP se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute candidature d'un club.

Le directeur de course est le seul responsable du déroulement de l'épreuve, détenteur du pouvoir de décision il peut pour diverses raisons exclure un concurrent ou arrêter l'épreuve.

Chaque région devra organiser des stages de formation pour ses commissaires et directeurs de course.

Chaque club organisateur doit obligatoirement **souscrire une assurance pour les garanties A - C - D et E** et afficher le contrat lors de la manifestation. Il est fortement conseillé de prendre une R.A.T (responsabilité activité temporaire) pour couvrir toutes les personnes dans l'organisation non licenciées.

7.2 - OFFICIELS

Tous les officiels devront être licenciés UFOLEP

Officiels obligatoires pour organiser une manifestation :

- Directeur de course
- Commissaires sportifs
- Commissaires techniques
- Commissaires de zone
- Représentant des pilotes (**Un de chaque catégorie désigné par les concurrents**)

7.3 - PARTICIPATION

Les pilotes et copilotes doivent être en possession du **permis de conduire (catégorie B ou F)** et titulaire de la **licence UFOLEP « pratiquant A2 »** homologuée pour l'année en cours, délivrée au minimum 15 jours avant l'épreuve.

Le copilote n'est pas obligatoire.

Par le seul fait de son inscription, tout concurrent prend l'engagement de se conformer au règlement national, d'en accepter toutes les dispositions ainsi que le règlement particulier des organisateurs.

Dans une épreuve de trial, obligation aux participants d'être inscrits au moins 7 jours avant la date de l'épreuve.

La double monte est autorisée.

Dans le cas où le copilote d'un équipage ne peut plus participer pour une raison qualifiée de majeure par le directeur de course, le pilote pourra continuer seul.

Un numéro sera attribué pour la saison sportive par la C.N.S. Auto. Il sera apposé sur les véhicules.

8 - VÉRIFICATIONS

8.1 - VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

Les vérifications administratives et techniques sont effectuées avant chaque manche du championnat pour tous les concurrents.

Les commissaires techniques peuvent vérifier tous les véhicules après la dernière zone du jour.

Chaque véhicule est doté d'un passeport technique visé lors de son passage aux vérifications techniques.

Carnet technique obligatoire aux vérifications ainsi que le permis de conduire et la licence.

Les véhicules non conformes sur le plan de la sécurité se verront interdire le départ par les organisateurs et cela sans obligation de remboursement des droits d'inscription.

De par leur bulletin d'inscription les concurrents attestent de leur admission régulière dans la catégorie choisie.

Toute fraude caractérisée sera sanctionnée par le collège des commissaires.

Les véhicules devront être présentés dans un état correct et une esthétique soignée, le bruit d'échappement sera d'un niveau sonore réglementaire.

Possibilité à un concurrent de porter réclamation par écrit auprès du directeur de courses (ou suppléant), avec une caution de 1 000 F. Dans ce cas le véhicule sera mis en parc fermé. Le véhicule incriminé sera ensuite démonté après la dernière zone de l'épreuve et vérifié par les commissaires techniques et le pilote du véhicule.

Après démontage :

- S'il y a fraude, les 1 000 F sont restitués au réclamant et le fraudeur payera 1 000 F d'amende à l'UFOLEP et sera mis hors course. Pas de remontage prévu.
- Il n'y a pas de fraude, les 1 000 F serviront au remontage.

8.2 - VÉRIFICATIONS DES ZONES

Les directeurs d'une épreuve de trial doivent mettre à disposition des délégués techniques « sécurité de zone » ainsi qu'un responsable des zones afin de modifier celles-ci avant l'épreuve, si le manque de sécurité le justifie.

Règlement tourisme

1 - DÉFINITION DU TRIAL AUTO

1.1 - LE PARCOURS

Le trial auto se déroule sur plusieurs parcours jalonnés appelés **zones, de longueur variable, pour un franchissement d'obstacles**, sans notion de temps.

Sous le contrôle des commissaires UFOLEP, **chaque concurrent effectue, à tour de rôle**, le franchissement de la zone de trial et se voit infliger les points de pénalité correspondants à ses erreurs de conduite, en fonction du barème prévu au présent règlement.

Une « **rubalise** », maintenue à environ 70 cm du sol et à 1 m minimum des portes intermédiaires, délimite la zone d'évolution du véhicule qui regroupe des difficultés de franchissement variées et adaptées aux véhicules 4x4 tourisme (*montées, descentes à fort pourcentage, dévers, croisements de ponts, marches, bourbiers, etc.*).

Une double rangée de rubalise éloigne le public dans les zones ou secteurs de zones représentant un risque pour celui-ci.

Toutes les zones sont répertoriées par un numéro inscrit sur les panneaux des portes d'entrée et de sortie.

1.2 - LES PORTES

Les portes d'entrée et de sortie matérialisées chacune par deux piquets souples sont aménagées sur le périmètre de la zone et permettent l'accès et l'évacuation des véhicules. **Ces portes sont identifiées par des panneaux [entrée et sortie]**, implantés à gauche de la porte et ne devront pas provoquer de gêne pour l'évolution des véhicules.

Les portes intermédiaires, étiquetées et numérotées, matérialisées chacune par deux piquets souples, balisent un ou plusieurs itinéraires à l'intérieur des zones. Elles doivent être **franchies dans l'ordre croissant des numéros et une seule fois**.

L'étiquetage se fait toujours sur le **piquet gauche** de la porte, indiquant ainsi son sens de passage avec rappel d'identification sur le piquet droit.

Dans une zone il y a un maximum de 4 portes intermédiaires par catégorie.

Les étiquettes sont blanches.

Les Véhicules 4x4 sont classés selon leur gabarit en 2 groupes :

- Tourisme normal.
- Tourisme gros véhicule (surface hors tout supérieure à 5,56 m²).

Les portes sont matérialisées comme suit :

- Piquets en fer (diamètre 6 ou 8 mm) de 30 à 40 cm de haut, support du tube souple électrique plastique, l'ensemble est dénommé piquet.
- Hauteur des piquets : 1,50 m minimum.
- Largeur des portes : 2,80 m minimum.
- Espace entre deux portes : 5,00 m minimum dans la partie la plus rapprochée.
- Étiquette (*bande de scotch minimum 5 cm de haut et 5 cm de large*) dirigée vers l'extérieur de la porte, et numérotée d'une écriture visible.
- Panneaux entrée et sortie : dimension minimum 30 cm x 15 cm,
- Le système de piquets à boule est toléré (ex : manche à balai, monté d'un manchon avec une boule par-dessus).

Un même piquet ne peut pas servir pour deux portes.

Un arbre banderolé est considéré comme un piquet sur l'intégralité de sa hauteur.

Lorsque l'entrée ou la sortie d'une porte fait face à une banderole ou rubalise, la distance minimale entre la porte et celle-ci sera de 5,00 m.

1.3 - FRANCHISSEMENT DES PORTES

L'entrée de zone se fait véhicule arrêté, sans élan, dans l'alignement de la porte.

Le véhicule est considéré **entré dans la zone** lorsque l'aplomb hors tout de l'avant du véhicule a franchi l'axe matérialisé par les 2 piquets de la porte d'entrée.

Le véhicule est considéré **sorti de la zone** lorsque l'aplomb hors tout arrière du véhicule a franchi l'axe matérialisé par les 2 piquets de la porte de sortie.

Une porte intermédiaire est considérée franchie lorsque l'aplomb arrière du véhicule a franchi la dite porte.

Une porte intermédiaire ne peut être franchie qu'**une seule fois**. Les portes se franchissent dans **le sens de la marche** du véhicule. Interdiction de pénétrer en marche arrière dans une porte.

Le véhicule, dont l'avant est entré dans une porte, a la possibilité d'en ressortir en marche arrière, tant que cette porte n'a pas été franchie, à l'exception toutefois de la porte d'entrée où cette manœuvre est considérée comme une sortie de zone.

Les portes placées en dévers devront tenir compte de l'inclinaison du terrain, le piquet inférieur sera obligatoirement perpendiculaire à la pente du terrain.

Le **copilote doit** se trouver à bord du véhicule à l'entrée et à la sortie de zone, durant toute l'épreuve.

Le copilote fait partie intégrante du véhicule et doit passer au même titre que le véhicule, entre les piquets des portes.

2 - CATÉGORIE DES VÉHICULES ADMIS

2.1 - TOURISME

2.11 - DÉFINITION DES VÉHICULES

Ouvert aux véhicules de série immatriculés, sans aucun équipement, conformes à la fiche constructeur, au PV des Mines et ayant le contrôle technique valide.

2.12 - SÉCURITÉ

Les véhicules de ce groupe doivent être conformes aux règles de sécurité générale du présent règlement aux exceptions suivantes :

- Le copilote doit être assis et attaché.
- Ceintures de sécurité ou harnais obligatoires.
- Portes latérales, demi-portes ou bennes latérales obligatoires.
- Arceau obligatoire pour véhicule cabriolet ou non tôle,
 - soit arceaux d'origine (plat ou tubulaire, arceaux de bâche interdits).
 - soit arceaux rapportés 6 points avec diagonale obligatoire correctement fixé et en tube étiré à froid, sans soudure, d'un diamètre extérieur d'au moins 42 mm ou homologué FFSA dans ce cas, fiche d'homologation de l'arceau pour le type de véhicule fournie à chaque contrôle technique (agrafée au passeport technique). Solidement fixé avec 3 boulons de 10 mm sur plaque et contreplaque. Barre de protection fixe (boulonnée ou soudée) côté pilote et côté copilote, pour protection latérale de la jambe du pilote et du copilote.

- Bâche ou filet pour véhicules cabriolet vivement recommandés.
- L'extincteur est facultatif.
- Le coupe-circuit est facultatif.

2.13 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

Voir conditions de participation générale (chapitre 6).

2.14 - MODIFICATION

La seule modification autorisée : la monte de pneumatiques Tout Terrain sur jantes du diamètre d'origine, sauf pneus télines strictement interdits.

2 bis - CATÉGORIE DES VÉHICULES ADMIS

2.2 - JEUNES

Les jeunes à partir de 16 ans ne possédant pas de permis de conduire catégorie B ou F, peuvent par dérogation à l'article 6.2 évoluer sur un véhicule catégorie « Jeunes », avec l'obligation de posséder le CERTIFICAT D'APTITUDE A LA CONDUITE AUTO UFOLEP.

2.21 - DÉFINITION DES VÉHICULES

Véhicules à 2 roues motrices et 2 roues directrices.

2.22 - AUTORISATIONS

- Deux freins séparés.
- Suspension libre.
- Diamètre de roue libre.

2.23 - OBLIGATIONS

- Équipé de 2 sièges côte à côte ou largeur d'habitacle 1,10 m minimum. La distance minimale entre l'axe longitudinal du véhicule et le bord extérieur de chaque siège est de 45 cm.
- Frein de parking efficace obligatoire.
- Un seul pont moteur, deux roues motrices.
- Moteur limité à 602 cm³ d'origine automobile.
- Carrosserie [silhouette].
- Protection de toutes les parties mécaniques apparentes (*moteur, poulies...*).
- Tôle métallique pleine entre l'habitacle et la mécanique.
- Attache de sécurité pour ressort de suspension.
- Pont libre.

2.24 - INTERDICTIONS

- Système quelconque permettant de modifier le couple ou la vitesse d'une roue par rapport à l'autre, sauf par freinage manuel séparé, ou fonctionnement normal d'un différentiel entièrement libre de contrainte.
- 4 roues directrices.
- Échappement libre.
- Tous systèmes de suspension assistés (air comprimé, hydraulique, etc.).
- Le copilote est interdit.

3 - SÉCURITÉ

OBLIGATOIRE POUR TOUS LES VÉHICULES

3.1 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX VÉHICULES

Interdiction de rabattre le pare-brise aux véhicules non équipés d'un arceau.

Port de la ceinture de sécurité pour le pilote et le copilote, (*minimum la sangle ventrale, harnais conseillé*).

Port d'un casque homologué NF AUTO ou MOTO, pour le pilote et le copilote à l'intérieur des zones. Il doit être attaché.

Appui-tête conseillé.

3.2 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX PILOTES

Interdiction au pilote, pendant le franchissement d'une zone, de se détacher et de quitter son poste de pilotage.

3.3 - MESURES DE SÉCURITÉ GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX COPILOTES

Le copilote est assis à l'intérieur, il doit être obligatoirement attaché. Aucun équipement vestimentaire spécifique n'est requis.

La présence d'un copilote est facultative.

3.4 - DIFFICULTÉS DE ZONES

Avant l'ouverture d'une zone, le directeur de course peut, après réclamation des pilotes, modifier les portes.

4 - PÉNALITÉS

4.1 - COMPTAGE DES PÉNALITÉS

Barème de base	Barème gros véhicules (> 5,56 m)	
0 point	0 point	Sans faute
2 points	1 point	Marche arrière, sans tolérance de recul, annule l'arrêt de progression qui le précède immédiatement.
4 points	4 points	Contact du pilote ou du copilote avec le sol.
4 points	2 points	Contact du véhicule, pilote ou copilote avec un piquet de porte souple ou rigide faisant tomber la boule (dans le cas de piquets à boule).
11 points	11 points	Piquet de porte écrasé.
30 points	30 points	ÉCHEC
		Non franchissement de la zone (treuillage, aide extérieure).
		Rubalise déchirée.
		Pénétrer, manœuvrer ou reculer dans la porte d'une autre catégorie.
		Piquet de zone écrasé.
		Retenue volontaire d'un piquet ou d'une rubalise.
		Plus de 4 essais de franchissement devant la difficulté.

Une majoration de 5 points par porte intermédiaire non franchie sera ajoutée aux 15 points d'échec.

Les pénalités sont inscrites par les commissaires sur la feuille de pointage à la fin de chaque zone.

Les éventuels ex-aequo seront départagés suivant le nombre de passages à zéro qu'ils auront obtenu.

4.2 - RECONNAISSANCE DE ZONE

Le pilote et le copilote ont un temps MAXIMUM déterminé par l'organisateur pour reconnaître la zone, au-delà de ce temps : **2 points de pénalité** (points non cumulables).

4.3 - ORDRE DE PASSAGE

Selon ordre d'arrivée dans les zones ou selon autre décision du directeur de course ou commissaire de zone.

4.4 - RETARD

Les concurrents doivent obligatoirement se présenter avec leur véhicule à l'heure fixée par les organisateurs sur le bulletin d'inscription ou la convocation, pour les vérifications administratives et techniques. Pénalité pour retard : **5 points**.

Pendant l'épreuve, les concurrents en retard au départ d'une zone se verront infliger une pénalité de **5 points**.

4.5 - REFUS DE ZONE

Plus de 2 refus de zone : **éliminé de l'épreuve**.

4.6 - NOMBRE DE ZONES

Prise en compte pour le comptage des pénalités à définir par le directeur de course :

- Soit la totalité.
- Soit totalité moins une zone (élimination de la moins bonne ou possibilité de refus de passage).

A définir avant le début des épreuves, lors du briefing pilotes, copilotes et commissaires.

5 - FRAUDE

Feuille de pointage falsifiée : **élimination**.

Incorrection vis-à-vis des commissaires : **élimination**.

Changement de pilote, de copilote, de véhicule en cours d'épreuve : **élimination**.

Non respect des mesures de sécurité des véhicules ou des mesures de sécurité pendant l'épreuve : **élimination**

6 - CONDITIONS D'ORGANISATION ET DE PARTICIPATION

6.1 - ORGANISATION

Les clubs organisateurs doivent être affiliés à l'UFOLEP pour l'année sportive en cours (septembre à août). Ils doivent respecter et faire appliquer toutes les consignes du présent règlement.

Chaque épreuve **avec public** est soumise à **autorisation préfectorale**.

Chaque épreuve **sans public** est soumise à **déclaration écrite au préfet pour un terrain non homologué et information au Maire de la commune**.

La Commission Nationale Auto UFOLEP se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute candidature de club organisateur en fonction des références du dit club.

6.11 - ÉPREUVE AVEC PUBLIC

(est considéré comme public toute personne non licenciée).

Le directeur de course est le seul responsable du déroulement de l'épreuve, détenteur du pouvoir de décision ; il peut pour diverses raisons exclure un concurrent ou arrêter l'épreuve.

Chaque région devra organiser des stages de formation pour ses commissaires et directeurs de course, ainsi que la formation pour les jeunes de 16/18 ans pour l'obtention du C.A.A. (Certificat d'Aptitude Auto UFOLEP), sous la tutelle du responsable formation de la C.N.S. Auto UFOLEP.

Chaque club organisateur doit obligatoirement **souscrire une assurance pour les garanties A - C - D et E et afficher le contrat lors de la manifestation**.

OFFICIELS

Tous les officiels devront être licenciés UFOLEP.

Sont obligatoires :

- Directeur de course
- Commissaires techniques
- Commissaires de zones

6.12 - ÉPREUVE SANS PUBLIC

Assurance RC du Club avec précision aux conditions particulières de l'épreuve : Trial interne ou Challenge interne. Il est fortement conseillé de prendre une R.A.T. (Responsabilité Activités Temporaires) pour couvrir toutes les personnes dans l'organisation non licenciées.

SÉCURITÉ

- 1 commissaire de zone.
- 1 téléphone.
- 1 secouriste.
- Alerte du SAMU en début et fin d'épreuve.
- 1 extincteur minimum par zone ouverte.

6.2 - PARTICIPATION

Les pilotes et copilotes doivent être en possession du **permis de conduire (catégorie B ou F)** et titulaire de la **licence UFOLEP (Pratiquant A2) homologuée** pour l'année en cours.

Catégorie jeune (16/18 ans) : le C.A.A. UFOLEP (Certificat d'Aptitude Auto) est obligatoire.

Le copilote n'est pas obligatoire.

Par le seul fait de son inscription, tout concurrent prend l'engagement de se conformer au règlement national tourisme, d'en accepter toutes les dispositions ainsi que les directives des organisateurs.

La double monte est autorisée.

Dans le cas où le copilote d'un équipage ne pourrait plus courir pour une raison qualifiée de majeure par le directeur de course, le pilote pourra continuer seul.

7 - VÉRIFICATIONS

7.1 - VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

Les vérifications administratives et techniques sont effectuées avant chaque épreuve.

Les concurrents ayant eu la mention non conforme sur le plan de la sécurité se verront interdire le départ par les organisateurs et cela sans obligation de remboursement des droits d'inscription.

De par leur bulletin d'inscription les concurrents attestent de leur admission régulière dans la catégorie choisie.

Toute fraude caractérisée sera sanctionnée par le collège des commissaires.

Les véhicules devront être présentés dans un état correct et une esthétique soignée, le bruit d'échappement sera d'un niveau sonore réglementaire.

7.2 - OUVERTURE DES ZONES

Ouverture obligatoire dans la zone par un véhicule de chaque catégorie.

***TOUS LES POINTS NON INSCRITS DANS CE
RÈGLEMENT SONT INTERDITS***