Règlement Cannonball 4x4 SE 2024

CANNONBALL 4X4 SE 2024 , classes de véhicules et code de conduite.

1. INTRODUCTION

1.1. En cas d'incohérence avec ce règlement, l'asd Freedom Live Style (ci-après FLS) doit être contactée pour obtenir des éclaircissements avant le début de l'événement.

1.2. Si des divergences sont détectées ou si des éclaircissements sont nécessaires après le début de l'événement, FLS fera appel au comité d'organisation (ci-après CO) pour apporter une réponse appropriée. Ce comité peut prendre une décision, publier une précision, prendre des mesures disciplinaires ou toute autre mesure jugée nécessaire au bon déroulement de l'événement.

1.3. Si des conflits surgissent entre ce qui est rapporté dans ce règlement et ce qui a été décidé par le CO, ce dernier prévaudra.

1.4. FLS se réserve le droit de modifier ce règlement à tout moment et à sa seule discrétion, sans préavis.

2. CONDITIONS / RENONCIATIONS / RESPONSABILITÉS

2.1. FLS se réserve le droit de refuser la participation à l'événement à tout candidat, équipe, concurrent, participant ou toute autre personne, pour quelque raison que ce soit.

2.2. Le lecteur du présent règlement et tous les participants à l'événement organisé par la FLS s'engagent à renoncer, libérer, s'abstenir, protéger, dégager de toute responsabilité, indemniser et défendre le promoteur, le gestionnaire de l'événement, la FLS, leurs héritiers, successeurs, officiels, dirigeants, employés, agents, entrepreneurs et leurs compagnies d'assurance respectives, sous-traitants, sponsors commerciaux et actionnaires de : toutes réclamations, demandes, obligations, pertes, coûts et dommages subis, ou dépenses de toute autre perte ou dommage résultant ou prétendument résulter de la manifestation et /ou utilisation de toute information contenue dans ce règlement ou résultant d'informations incorrectes ou d'une omission d'information, ou d'une négligence apparente de ce règlement ou s'y rapportant.

2.3. FLS ne garantit, ne représente ni ne certifie en aucun cas que le respect des normes énumérées dans le présent règlement puisse conférer une sécurité réelle ou présumée. Ces règles sont publiées sans garantie expresse ou implicite.

2.4. Tous les participants à l'événement et tout utilisateur d'équipement de sécurité assument tous les risques liés à l'utilisation des informations contenues dans le présent règlement tout au long de l'événement.

2.5. FLS ne garantit pas, ne représente pas ou ne se conforme pas que ce qui est écrit dans ce règlement est adapté à une utilisation pendant l'événement.

2.6. Le contenu de ce règlement ne constitue pas un conseil professionnel ou compétent ou qualifié pour concevoir, construire, fabriquer, installer ou utiliser un véhicule, un composant, une pièce, un dispositif, un système ou des parties d'équipement, y compris des systèmes de sécurité.

2.7. Le présent règlement n'offre aucune garantie que les informations qu'il contient puissent protéger ceux qui le consultent ou ceux qui participent à l'événement, ou ceux qui utilisent tout véhicule, pièce, système ou équipement de sécurité (mentionné ou non dans le règlement) contre blessures, dommages matériels ou mort.

2.8. En participant à l'événement de quelque manière que ce soit, tous les participants sont conscients et conviennent que l'installation et l'utilisation d'un dispositif de sécurité, l'utilisation d'un véhicule tout-terrain, la réalisation d'un test, pour quelque raison que ce soit, PEUVENT ÊTRE DANGEREUX, PROVOQUER MATÉRIEL, PHYSIQUE ET MORT.

2.9. Tous les participants ASSUMENT TOUS LES RISQUES associés à l'utilisation des informations publiées dans le présent règlement, lors de l'utilisation des systèmes de retenue des occupants ou d'autres systèmes de sécurité, que ces risques soient connus ou inconnus , inhérents ou non.

2.10. FLS n'est pas responsable des retards, reports ou annulations de l'événement ou d'une partie de celui-ci.

quelque raison que ce soit, y compris des raisons météorologiques ou des conditions de sécurité sur la piste.

2.11. Images.

Tous les participants à l'événement donnent leur consentement à l'utilisation de toute image les concernant lors de l'événement.

3. RÈGLEMENT TECHNIQUE

3.1. INSPECTION TECHNIQUE ET SAISIES

3.1.1. Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que son véhicule est conforme et respecte toutes les règles et réglementations techniques de l'événement.

3.1.2. Le concurrent devra fournir au Commissaire Technique tous les documents et dossiers démontrant le respect de toutes les règles citées dans le présent règlement, en cas de litige.

3.1.3. FLS se réserve le droit de limiter le nombre de personnes ayant accès aux zones ou au parc fermé où

des inspections sont en cours ou là où sont garés les véhicules saisis.

3.1.4. FLS se réserve le droit de bloquer ou de saisir tout véhicule inscrit à l'événement.

3.1.5 FLS n'assume aucune responsabilité pour les véhicules saisis. FLS entend toutefois raisonnablement assurer la sécurité des véhicules susmentionnés.

3.1.6. Le Directeur de Course et/ou le Commissaire Technique peuvent confisquer tout véhicule ou composant à tout moment.

3.1.7. A l'issue de la course, un ou tous les véhicules pourront faire l'objet d'une saisie et d'un contrôle technique complémentaire.

3.1.8. Aucun véhicule ne peut être retiré de la zone d'inspection ou de saisie sans l'autorisation écrite du directeur de course ou du commissaire technique. Un concurrent qui retirerait un véhicule sans autorisation sera disqualifié.

3.1.9. Le Directeur de Course et/ou le Commissaire Technique ont le droit de confisquer les composants ou pièces illégaux trouvés dans un véhicule. Tout objet confisqué ne pourra être restitué et aucune indemnisation ne sera accordée par FLS,

par ses dirigeants ou administrateurs, à un concurrent qui s'est fait saisir des objets illégaux.

3.1.10. La non-présence du concurrent à l'inscription avant la course et au contrôle technique pendant les heures proclamées et

mentionnés dans les bulletins d'information, pourront encourir les pénalités suivantes à la discrétion du Directeur de Course et/ou du Commissaire Technique.

3.1.10.1. Absence à l'appel final à l'inscription : DNS.

3.1.10.2. Défaut de se présenter à l'appel du départ le premier jour de la course : disqualification.

3.1.11. Chaque véhicule doit passer un contrôle technique avant d'obtenir l'autorisation de participer à l'événement. Les véhicules jugés inadaptés ou non conformes à ce règlement lors des contrôles techniques ne seront pas admis à l'épreuve et les frais d'inscription ne seront pas remboursés. Une marque d'identification sera apposée sur le véhicule après avoir passé avec succès les contrôles techniques.

3.1.11.1. Il est de la responsabilité du concurrent de contacter le Commissaire Technique pour vérification technique avant de participer à l'épreuve. Aucun véhicule ne sera autorisé à participer à l'événement sans avoir passé la vérification technique.

3.1.11.2. Lors des contrôles techniques avant la course, outre le véhicule, seront également vérifiés les casques, les boîtes contenant les médicaments de premiers secours, les extincteurs, les ceintures de sécurité, les filets de sécurité et toutes les exigences contenues dans le présent règlement. Cela ne signifie pas que ces éléments seront les seuls à être testés. Le Commissaire Technique ou son adjoint pourra confisquer tout matériel qu'il jugera dangereux ou non conforme au déroulement de la course. Tout matériel confisqué par le commissaire technique ou son adjoint ne pourra être restitué et aucune compensation ne sera versée par FLS, ses dirigeants ou administrateurs.

3.1.12 Le commissaire technique et/ou le directeur de course se réservent le droit de soumettre un véhicule à un contrôle technique pendant l'épreuve. Les véhicules rappelés pour un contrôle technique seront placés dans une zone de saisie où ils devront rester jusqu'au verdict du contrôle. Si le propriétaire, le concurrent ou le conducteur du véhicule s'oppose à l'inspection, le véhicule et l'équipage seront disqualifiés de la course. Seuls les officiels désignés par la Direction de Course pourront accéder à la zone de saisie. Pour accéder à la zone de saisie, tout autre personnel doit disposer d'un permis délivré par la Direction de Course. Lors d'un contrôle technique d'après course, il appartient au concurrent de démonter ou de préparer le matériel pour le contrôle. Le non-respect de cette consigne entraînera la disqualification de l'équipage.

3.1.13. Les véhicules impliqués dans toute protestation ou plainte seront mis en fourrière jusqu'à ce que le commandant se prononce sur la protestation ou la plainte. Tous les véhicules saisis seront restitués au plus tard deux heures après la conclusion officielle de l'événement.

3.1.14. Le refus d'un concurrent de se conformer aux décisions du CO entraînera la disqualification de la compétition.

3

4. EXIGENCES ET ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE (TOUTES LES CATÉGORIES).

4.1 . IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Tous les véhicules de moins de 3,5t, à quatre roues ou plus, tous motrices, hors quads, sont autorisés. Tous les véhicules inscrits à l'événement seront identifiés par un numéro. Les numéros d'identification des participants doivent être apposés des deux côtés et à l'avant du véhicule (capot). Les numéros difficiles à lire devront être repositionnés avant que le véhicule soit autorisé à participer à l'événement. Il est de la responsabilité du concurrent de conserver son numéro d'identification reconnaissable pendant toute la durée de l'épreuve. Prévoir une surface de 30cm en base et 42cm en hauteur pour l'application du dossard dans les trois positions citées ci-dessus.

4.2. ÉQUIPEMENT, CONDITIONS ET FONCTIONS

Tous les équipements nécessaires ou les équipements, dispositifs, équipements de sécurité et composants du véhicule requis, tels que décrits dans le Règlement (y compris les annexes ou suppléments réglementaires), doivent être en bon état au moment des contrôles techniques. L'équipement et les composants doivent fonctionner tout au long de la compétition et, s'ils sont endommagés, doivent être réparés ou remplacés. Dans le cas contraire, le véhicule ne pourra pas continuer la course. Il est de la responsabilité du concurrent de maintenir le véhicule, ses équipements et aménagements en bon état.

4.2.3. CEINTURES DE SÉCURITÉ - SIÈGES

Tous les véhicules doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées pour la circulation sur la voie publique ou d'au moins du type 4 points pour chaque occupant. Les ceintures de sécurité des occupants doivent être neuves ou en parfait état, ne doivent pas présenter de coupures, d'effilochages, de taches chimiques, de brûlures ou de salissures excessives et doivent être dans un état souple (le matériau ne doit pas être rigide). Toutes les ceintures de sécurité doivent avoir une plaque indiquant le nom du fabricant et le code d'homologation. Les ceintures uniquement avec ceinture ne sont PAS autorisées. Les ceintures de sécurité doivent être montées sur des éléments capables de supporter la charge maximale de la ceinture en cas d'accident sans rupture ni rupture du support. Les ceintures de sécurité doivent être installées de manière à ce qu'elles n'entrent en contact avec aucune surface qui pourrait les endommager. Les ceintures de sécurité doivent être bien serrées par les occupants du véhicule chaque fois que le véhicule est en mouvement. Les ceintures de sécurité doivent être utilisées avec un siège doté du nombre correct de fentes et placées dans les positions de ceinture appropriées. Les sièges ne doivent pas être modifiés pour créer des fentes pour les ceintures de sécurité. Les ceintures de sécurité doivent être associées à un siège en excellent état, monté sur un système solidement installé sur le châssis, l'arceau ou la carrosserie du véhicule. Les éventuelles glissières de réglage doivent être solidement fixées au châssis ou à la carrosserie du véhicule.

Des appuis-tête d'au moins 5 cm d'épaisseur de matériau absorbant les chocs et d'une surface d'au moins 200 cm2 sont obligatoires.

4.2.4. RÉSEAUX DE SÉCURITÉ WINDOWS

Les véhicules équipés de vitres sur les portes doivent les maintenir fermées sur au moins 2/3 de leur hauteur pendant tous les essais, à l'exception des sections comportant des gués où elles doivent être ouvertes.

Pour les véhicules sans fenêtres ni portes, les filets de sécurité sont obligatoires et doivent couvrir toutes les ouvertures latérales de l'habitacle du véhicule et étendus de manière à ce qu'aucun bord ou partie du corps d'un occupant ne puisse dépasser du véhicule à aucun moment lorsque les occupants sont correctement placés. assis, avec leur ceinture de sécurité bouclée en position de conduite. Des filets de sécurité doivent être fixés à l'intérieur de l'arceau de sécurité pour éviter tout dommage en cas de renversement ou de collision.

Les filets ancrés au cadre intérieur de la porte sont autorisés. Les filets doivent être sécurisés de manière à ce que les deux occupants puissent les décrocher et sortir du véhicule sans aucune aide et dans n'importe quelle position du véhicule. Le bord du contour de fixation du filet doit être aussi résistant, voire plus résistant, que le filet lui-même. Les ancrages du filet doivent être réalisés avec un maximum de 15 cm entre l'un et l'autre. Les ancrages acceptables sont : attaches métalliques, vis, crochets métalliques. Les attaches ou attaches en plastique ne sont pas autorisées. Les filets doivent être suffisamment tendus pour qu'en exerçant une poussée d'environ 20 kg, le filet ait une déflexion de 10 cm maximum, les trous dans les mailles ne doivent pas dépasser 10x10 cm. Pour les véhicules utilisant des portes standards ou similaires, le Lexan dans les fenêtres ne peut remplacer les filets de sécurité que si les dispositifs de fixation Lexan sont fixés aux portes elles-mêmes. Les vitres latérales en Lexan doivent être accrochées de manière à pouvoir être retirées rapidement si la porte ne s'ouvre pas.

4.2.5. EXTINCTEURS

Chaque véhicule doit être équipé d'un extincteur portatif approuvé d'au moins 1 kg (2,5 lb) ou

supérieur, type ABC sec ou équivalent Halon. L'extincteur doit être muni d'un manomètre, doit être complètement chargé et facilement accessible depuis l'intérieur du véhicule (il est recommandé qu'il soit accessible à tous les occupants). Un extincteur supplémentaire de 1 kg (2,5 lb) ou plus, de type ABC, de type sec ou halon équivalent, doit être installé dans une position facilement accessible de l'extérieur par des personnes qui ne connaissent pas le véhicule. Tous les extincteurs doivent être installés de manière à ce qu'aucun outil ne soit nécessaire pour les retirer.

4.2.5.1 Un système d'extinction intégré au véhicule, en plus des extincteurs portatifs, est permis. Dans le cas où un véhicule est équipé du système d'extinction intégré, la capacité des extincteurs portatifs doit rester d'au moins 1 kg (2,5 lb) chacun. Pour les véhicules à essence, des extincteurs portatifs pesant au moins 2 kg (5 lb) sont fortement recommandés. Tous les extincteurs installés doivent avoir une plaque d'identification indiquant la date de test ne datant pas de plus d'un an.

4.2.6. TREUILS

Tous les véhicules doivent être équipés d'au moins 1 (un) treuil d'une capacité de traction adéquate au poids du véhicule. Les treuils doivent être en excellent état. Un deuxième treuil installé pour tirer le véhicule en marche arrière est fortement recommandé. Tous les treuils doivent être équipés d'un frein fonctionnel, capable de maintenir le véhicule, avec poids en ordre de marche, sur une pente de 80°. Des moteurs, solénoïdes et pièces de rechange pour treuils sont recommandés.

4.2.6.1. CÂBLES DE TREUIL

Les câbles du treuil doivent être en excellent état ou neufs. Au moins 1 (un) câble de rechange d'au moins 25 mètres de longueur doit être à bord du véhicule. Les câbles des treuils doivent être "scellés" de manière professionnelle. Les crochets du câble du treuil doivent être du type avec sécurité, ceux ouverts ne sont pas autorisés.

4.2.6.2. AMORTISSEUR DE CÂBLE DE TREUIL

Un amortisseur pour le câble du treuil, pesant au minimum 1 (un) kg, doit être positionné près du milieu du câble tendu.

4.2.7. TUBA

Un système d'admission du moteur doit être prévu pour les passages à gué profonds.

4.2.8. « STROP » DE L'ARBRE

Une bande, « strop », destinée à protéger le tronc, doit être utilisée lors de l'accrochage du véhicule à un arbre. La bande doit être en excellent état et avoir une capacité de charge minimale, en ligne, de 3 000 kg.

4.2.9. GRILLONS

4 (quatre) manilles avec un indice de charge minimum de 3,25 t sont requises.

4.2.10. COUPER

Une taille unique (bloc ouvrant) est requise, en excellent état, avec une capacité de charge minimale de 8 000 kg.

4.2.11. APPAREIL GPS

Tous les véhicules doivent être équipés d'au moins un appareil GPS pour localiser les waypoints attribués lors des tests.

4.2.12. APPAREIL POUR PRENDRE DES PHOTOS

Tous les véhicules doivent être équipés d'au moins un appareil permettant de prendre des photos au format numérique.

4.2.13. TOUJOURS DU SOL

Un ancrage au sol est recommandé.

4.2.14. TROUSSE DE PREMIERS SECOURS

Tous les véhicules doivent avoir à bord une trousse de premiers secours. Le kit doit être accessible

à l'équipage du véhicule sans qu'il soit nécessaire de retirer les panneaux. Les équipages ayant des besoins médicaux particuliers doivent souligner ces besoins à des endroits clairement visibles comme sur le casque ou la combinaison.

4.2.15. FOURNITURES DE SURVIE

Il est fortement recommandé à tous les concurrents d'apporter de l'eau, de la nourriture, des médicaments et tout autre matériel nécessaire pour affronter en toute sécurité toute la durée de la course, même sans assistance selon leurs besoins. Au minimum, au moins 1 litre d'eau par occupant est recommandé au moment du départ de chaque épreuve.

4.3 . CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES VÉHICULES

4.3.1 Il est de la responsabilité de chaque concurrent/pilote de présenter un véhicule sécuritaire lors des contrôles techniques et de le garder en sécurité pendant toute la durée de l'épreuve. Les concurrents doivent entretenir leur équipement de sécurité tout au long de la course. Tous les véhicules doivent être en parfait état de fonctionnement pendant toute la durée de la course. Tout véhicule jugé inadapté à l'événement sera disqualifié.

4.3.2 Tous les occupants du véhicule doivent pouvoir entrer et sortir du véhicule sans assistance, quelle que soit la position du véhicule. Des cloisons métalliques doivent isoler l'habitacle de tout fluide, fluide moteur ou acide.

4.3.3 Les refroidisseurs d'huile, les refroidisseurs, les transmissions ou autres radiateurs doivent être dotés d'une protection qui, en cas de rupture ou de fuite, empêchera les liquides d'atteindre les occupants. Toutes les canalisations transportant des liquides passant à l'intérieur du véhicule doivent être protégées par une cloison. Les canalisations revêtues de tresse d'acier ne sont pas dispensées d'être protégées.

4.3.4 Tous les véhicules doivent avoir une cloison entièrement construite en matériau métallique séparant l'habitacle des risques d'incendie dans le compartiment moteur et le compartiment du réservoir de carburant. Si le réservoir est installé à l'arrière et est plus haut que les épaules des occupants, une cloison métallique étanche de séparation doit s'étendre d'au moins 5 cm au-dessus du haut du réservoir. Dans le cas des véhicules équipés d'un moteur avant, le capot est considéré comme faisant partie de la cloison de séparation et doit être installé. Les véhicules à moteur arrière ne sont pas tenus d'avoir un capot installé.

4.3.5. Les planchers d'habitacle sont obligatoires dans tous les véhicules et doivent être ancrés avec un minimum de 6 vis de chaque côté d'un diamètre minimum de 6 mm ou soudés. Les planchers doivent couvrir toute la surface depuis l'avant des pédales jusqu'à l'arrière des sièges et depuis la limite latérale extérieure du véhicule jusqu'à la même limite du côté opposé.

4.3.6. Tous les véhicules dont les portes s'ouvrent doivent être équipés d'un système de verrouillage qui ne peut pas être déverrouillé accidentellement.

4.3.7. Aucun pare-chocs avant ou arrière dangereux, tête de châssis ou autre objet dépassant du véhicule n'est autorisé.

4.3.8. Un rétroviseur pour chaque véhicule est recommandé. Les rétroviseurs doivent offrir une vue raisonnable de l’arrière du véhicule sans obstruction.

4.3.9. Toutes les pièces de rechange ou équipements supplémentaires transportés dans le véhicule doivent être solidement fixés ou enfermés dans des compartiments spéciaux afin d'éviter qu'ils ne tombent ou ne se détachent pendant l'événement. Toutes les pièces de rechange doivent être situées de manière à éviter tout risque de contact avec les occupants du véhicule.

4.3.10. Toutes les parties de la carrosserie du véhicule doivent rester sur le véhicule, même en cas de cause accidentelle, pendant toute la durée de l'événement.

4.3.11. ARME DE ROULEAU

4.3.11.1. La structure comportant au moins 1 (un) arceau au-dessus des têtes de l'équipage et 4 points d'ancrage principaux destinés à protéger les occupants du véhicule est considérée comme un arceau de sécurité, pour les véhicules à caisse fermée ; avec au moins 2 (deux) arches et 6 points d'ancrage pour véhicules ouverts. Les véhicules côte à côte équipés d'un arceau de sécurité en usine sont autorisés. FLS se réserve le droit de ne pas accepter toute conception d'arceau de sécurité qui, de l'avis du commissaire technique, n'est pas adaptée à la compétition. Il est de la responsabilité du concurrent/pilote d'assurer les conditions de sécurité de son véhicule, y compris la conception, la construction, la qualité de construction, l'entretien et les réparations de la structure de l'arceau de sécurité du véhicule.

4.3.11.2. Tous les véhicules doivent être équipés d'un arceau de sécurité constitué de tubes en matériau présentant une résistance adéquate pour résister aux chocs en cas de renversement catastrophique du véhicule. Les mesures minimales recommandées indiquées ci-dessous se réfèrent au diamètre et à l'épaisseur des tubes à utiliser pour la structure principale en tenant compte du poids du véhicule à sec et avec l'équipement de bord inclus, à l'exclusion des occupants :

4.3.11.2.1. Poids à sec inférieur à 1450 kg – 35 mm de diamètre x 3 mm d’épaisseur. Poids sec de 1451kg à 1995kg – 40mm de diamètre x 3mm d’épaisseur. Poids à sec supérieur à 1996 kg – 50 mm de diamètre x 3 mm d'épaisseur. L'aluminium ou d'autres matériaux non ferreux ne sont pas autorisés.

7

4.3.11.3. Toutes les soudures doivent être d'excellente qualité et avoir une bonne pénétration dans le métal. Toutes les parties de l'arceau de sécurité doivent se trouver à une distance minimale de 8 cm des casques de chaque occupant du véhicule lorsqu'il est assis en position de conduite normale. Toutes les parties de l'arceau de sécurité susceptibles d'entrer en collision avec le corps ou des parties du corps des occupants doivent être recouvertes de matériaux adaptés pour amortir les impacts. L'arceau de sécurité doit être ancré au châssis ou à la carrosserie du véhicule. Toutes les extrémités reliant l'arceau de sécurité au châssis ou à la carrosserie doivent pouvoir résister à un impact maximal. Les arceaux installés sur la carrosserie doivent comporter au minimum deux plaques « sandwich » de dimensions égales, d'une épaisseur minimale de 3,5 mm boulonnées de part et d'autre de la carrosserie où repose l'arceau. Les boulons de fixation doivent avoir un diamètre d'au moins 10 mm et une classe de résistance égale ou supérieure à 10,9.

Tous les véhicules, à l'exception de ceux équipés de portes métalliques standard, doivent avoir au moins une barre latérale de chaque côté du véhicule pouvant protéger les occupants des impacts latéraux. Les barres latérales doivent être du même matériau et de la même taille que l'arceau de sécurité principal. Les barres latérales doivent être positionnées de manière à offrir une protection maximale aux occupants et doivent être soudées aux arceaux avant et central de l'arceau de sécurité. La position des barres latérales ne doit pas gêner l'entrée ou la sortie du véhicule.

Une tôle en matériau ferreux d'une épaisseur minimale de 1,0 mm ou en aluminium d'une épaisseur minimale de 3 mm doit recouvrir la partie supérieure de l'arceau de sécurité, immédiatement au-dessus de la tête des occupants dans la zone impliquant l'habitacle du véhicule.

4.3.12. MOTEUR

4.3.12.1 Le moteur doit être exempt de fuites de liquide. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant

considérations écologiques.

4.3.12.2. Tous les reniflards du moteur doivent se terminer à l'intérieur d'un récipient de liquide et les jauges doivent avoir un

Système de verrouillage. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.12.3. Des systèmes pare-flammes approuvés doivent être installés dans le système d’échappement de tous les véhicules. La sortie d'échappement finale doit s'éloigner des occupants, du réservoir de carburant et des pneus. Les véhicules trop bruyants ne sont pas autorisés. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.13. TRANSMISSION

4.3.13.1 La boîte de vitesses et le réducteur doivent être exempts de fuites de liquide. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.13.2. Tous les reniflards de transmission doivent se terminer à l’intérieur d’un récipient de liquide et les jauges doivent avoir un système de verrouillage. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.13.3. Tous les véhicules doivent avoir la capacité de transmettre la puissance à toutes les roues et doivent être équipés d'un système de réduction fonctionnel. Un système d'engrenage qui agit après la boîte de vitesses et réduit le rapport (numériquement supérieur) à 1:1 est considéré comme un réducteur.

4.3.13.4. Les croisières et les arbres de transmission doivent être recouverts d'une cloison en métal ferreux

épaisseur minimum 1mm ou aluminium d'épaisseur minimum 3mm afin d'éviter que des morceaux de métal des transmissions ne soient projetés sur les occupants en cas de casse. Des matériaux de protection doivent être installés uniquement entre les occupants et les arbres de transmission. Le plancher du véhicule est considéré comme une cloison.

4.3.14. PILOTAGE

4.3.14.1. Les systèmes de direction hydro-assistée doivent être exempts de fuites de liquide. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.14.2. Les flexibles de reniflard des systèmes de direction hydro-assistée doivent être raccordés à un récipient empêchant tout liquide de s'échapper. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.15. SUSPENSIONS

Les amortisseurs doivent être étanches. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations sur

considérations écologiques.

4.3.16. FREINS

4.3.16.1. Le système de freinage doit être structuré de manière à appliquer une force adéquate sur les 4 roues afin d'arrêter le véhicule. Les freins doivent être en bon état et exempts de fuites de liquide pendant toute la durée de l'événement. Si un problème est détecté avec le système de freinage, celui-ci doit être résolu avant que l'événement ne continue. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.16.2. Chaque véhicule doit être équipé d'un système de frein de stationnement actif qui retient le véhicule lorsqu'il est garé et que les occupants sont hors du véhicule.

4.3.17. RÉSERVOIRS

4.3.17.1. Les réservoirs originaux, en acier ou en polyuréthane sont tous acceptés. Réservoirs entièrement en aluminium

doit disposer d'un réservoir de sécurité interne de type « vessie » (Bladder) sans exception. Les réservoirs construits sans agrément doivent répondre aux spécifications des réservoirs auxiliaires.

4.3.17.2. Des réservoirs auxiliaires homologués sur les véhicules de série peuvent être ajoutés. Tout réservoir auxiliaire construit sans autorisation doit être un réservoir de sécurité. Un réservoir de sécurité est constitué d'une vessie (vessie) enfermée dans un récipient rigide. Le conteneur doit être construit avec une épaisseur minimale de 1 mm d'acier, 2 mm d'aluminium ou 3,1 mm de polyéthylène Marlex, le magnésium est interdit. Il doit y avoir une cloison de séparation entre le réservoir et les occupants du véhicule. Le réservoir doit être installé de manière à être protégé des dommages causés par des collisions avec d'autres véhicules, des impacts avec des débris ou des pierres provenant du dessous du véhicule, des dommages en cas de renversement du véhicule ou d'éventuels dommages dus à la flexion ou à la torsion du châssis. Le conteneur doit être solidement fixé au véhicule avec des boulons ou des bandes métalliques. Des systèmes de déflecteurs anti-carburant sont obligatoires à l'intérieur de chaque réservoir. La mousse est considérée comme un système anti-secouement acceptable. Les réservoirs homologués FIA FT3 ou SFI sont acceptés.

4.3.17.3. Les accumulateurs de carburant sont autorisés à condition qu'ils respectent ces directives : ils doivent être construits en aluminium avec une épaisseur minimale de 3 mm ou d'acier de 1 mm, doivent être fixés au châssis à l'aide d'isolateurs en caoutchouc et ne peuvent pas avoir une capacité supérieure à 1 litre. Les accumulateurs doivent être installés de manière à être protégés des dommages en cas de chocs comme pour les réservoirs.

4.3.17.4. Aucun bidon ou autre contenant de carburant portable n'est autorisé dans aucun véhicule pendant l'événement.

4.3.17.5. Les carburants alternatifs (GPL ou gaz naturel) doivent disposer d'un réservoir de type routier homologué .

4.3.18. RACCORDS, REMPLISSAGES ET ÉVENTS

4.3.18.1. Tous les raccords d'origine et composants associés sont acceptés.

4.3.18.2. La conception et l'installation du réservoir et des composants associés doivent empêcher le carburant de s'échapper de l'entrée de carburant, des tuyaux et du goulot de remplissage si le véhicule est partiellement ou totalement renversé. Les vannes d'isolement sur le tuyau d'alimentation en carburant, le tuyau de retour et le tuyau de ventilation sont acceptables. Les robinets à tournant sphérique ou une combinaison de robinets à tournant sphérique et de clapets anti-retour sur les tuyaux d'alimentation, de retour et de ventilation sont acceptables. Les vannes d'isolement doivent être situées de manière à être facilement accessibles pour être fermées même si le véhicule est renversé. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.18.3. Le réservoir doit être rempli et purgé à l'extérieur de l'habitacle.

dix

4.3.18.4. Les goulottes de remplissage équipées de bouchons à verrouillage positif et sans aération doivent être positionnées de manière à empêcher leur ouverture lorsque le véhicule est en mouvement ou lors d'un retournement ou d'un choc accidentel. Les bouchons de réservoir de type Monza sont strictement interdits.

4.3.18.5. Toutes les goulottes de remplissage ancrées au châssis ou à la carrosserie doivent être reliées au réservoir à l'aide d'un conduit flexible. Tous les goulots de remplissage doivent être entourés d'une cloison (le panneau de carrosserie peut être considéré comme acceptable s'il est scellé). Cette cloison doit diriger tout excès de carburant directement hors du véhicule, loin des occupants, du compartiment moteur et des pots d'échappement.

4.3.18.6. Des tapis ou draps imperméables sont requis lors de tout ravitaillement. Aucun véhicule ne peut faire le plein en dehors des espaces de service agréés. Le stockage du carburant dans les zones de service doit être considéré comme une priorité en matière de sécurité. FLS recommande fortement l'utilisation de rubans de sécurité et de panneaux d'interdiction de fumer/de flamme nue dans les zones de stockage de carburant ainsi qu'un nombre adéquat d'extincteurs. Voir la section ENVIRONNEMENT pour plus d'informations concernant les considérations écologiques.

4.3.19. SYSTÈME ÉLECTRIQUE

4.3.19.1. DÉCONNECTER LES BATTERIES

Un coupe-batterie général de couleur vive, bien visible et facilement reconnaissable, doit être positionné dans l'habitacle. Il doit être facilement accessible à tous les occupants. Le ou les interrupteurs de batterie, dans le cas de systèmes à batteries multiples, doivent désactiver l'ensemble du système électrique du véhicule.

4.3.19.2. BATTERIES.

 Toutes les batteries doivent être installées et solidement fixées avec des supports métalliques ou des sangles à cliquet pour éviter tout déplacement en cas d'impact ou de renversement. Toutes les batteries contenant de l'acide doivent être enfermées dans un contenant hermétique. Le récipient doit être suffisamment grand pour contenir une quantité d'acide égale à celle contenue dans les piles. Les batteries ne doivent pas être placées dans l'habitacle. Les batteries sont considérées comme se trouvant dans l’habitacle lorsqu’il n’y a pas de cloison isolante entre la batterie et les occupants du véhicule. Toutes les batteries doivent être du type scellé et sans entretien. Les batteries de type « Gel » sont fortement recommandées.

4.3.19.3. LUMIÈRES

Tous les véhicules doivent être équipés des feux nécessaires pour circuler en toute sécurité la nuit.

4.3.20. PNEUS ET JANTES

4.3.20.1. Tous les pneus et jantes doivent être en bon état et ne doivent pas être considérés comme dangereux par le commissaire technique. Les pneus doivent avoir au moins 12 mm de bande de roulement. Les pneus agricoles, chaînes, clous et chenilles sont interdits.

4.3.20.2. Les sculptures, sculptures ou autres modifications destinées à éliminer des matériaux de la bande de roulement du pneu sont autorisées.

5. CATÉGORIES

5.1. CATÉGORIE « PRÉPARATIONS ».

5.1.1 Tous les véhicules à 4 roues motrices issus de la production en série sont éligibles à condition qu'ils respectent les règles décrites dans le présent règlement, avec les limitations et exceptions suivantes : un minimum de 1000 (mille) véhicules doivent avoir été produits par le fabricant. Il appartient au concurrent de supporter la charge de prouver la légalité, en cas de litige, de toute pièce du véhicule incluant mais sans s'y limiter : le nombre d'unités produites, la disposition des pièces mécaniques (Moteur/transmission, système de refroidissement, empattement et largeur, etc.).

5.1.2. CHÂSSIS

Le châssis d'origine doit être conservé. La partie arrière du châssis et la traverse arrière peuvent être démontées ou découpées dans le seul but d'installer un pare-chocs et/ou des treuils non d'origine. Les cadres peuvent être renforcés en ajoutant du matériel.

5.1.3. CARROSSERIE

Tous les véhicules doivent ressembler à un véhicule produit en série, la carrosserie doit être complète avec les limitations et exceptions suivantes : des modifications à la carrosserie pour améliorer les performances ou des interférences avec les pneus sont autorisées mais l'apparence d'origine doit être conservée comme prévu par le fabricant. Est considérée comme carrosserie : la cabine complète comprenant la tôlerie intérieure et extérieure, les planchers, les portes, le capot, les ailes, la calandre, etc. La carrosserie doit être complète, avec les limitations et exceptions suivantes : des trous peuvent être percés dans n'importe quelle partie de la carrosserie dans le seul et unique but de faire passer les tubes d'arceau et les tringleries de boîte de vitesses/réducteur qui doivent traverser la carrosserie. Les trous ont des restrictions particulières spécifiées dans la section appropriée de ces règles.

Les portes originales peuvent être modifiées pour créer des demi-portes et/ou peuvent être remplacées par des portes tubulaires. Les portes doivent pouvoir s'ouvrir et se fermer, les boulons sur les panneaux ne sont pas autorisés.

Le capot peut être remplacé par un autre fabriqué dans un matériau différent de l'original à condition qu'il conserve sa forme et qu'il puisse s'ouvrir.

Le verre n'est pas nécessaire mais est autorisé s'il est conforme au code de la route. Des alternatives au verre de sécurité traditionnel sont autorisées, voir la section appropriée de ce règlement.

L'intérieur des ailes avant et arrière doit être intact et non modifié avec les exceptions suivantes : L'aile peut être modifiée dans le seul but de monter le pneu. La partie extérieure des ailes avant et arrière doit être intacte et non modifiée, à l'exception des exceptions suivantes : L'aile extérieure peut être découpée dans le seul but de monter le pneu. La modification du garde-boue extérieur ne peut pas être excessivement coupée (pas plus de 50 mm entre chaque partie du garde-boue et le pneu à compression maximale).

Les supports d'origine ne peuvent être modifiés ou supprimés pour aucune raison autre que pour permettre à l'arceau de traverser la carrosserie pour être fixé au châssis.

Les pare-chocs d'origine ne sont pas requis et peuvent être modifiés ou supprimés.

Des dommages excessifs à toute partie du châssis ou de la carrosserie (avant le début de l'épreuve) peuvent être considérés comme une modification et une réparation peut être nécessaire et déterminée par le commissaire technique.

5.1.4. MOTEUR

13

Le moteur d'origine peut être remplacé par un autre. Sa position doit être respectée.

5.1.5. ÉCHANGE

La boîte de vitesses d'origine peut être remplacée par une autre. Sa position doit être respectée.

5.1.6. ADAPTATEUR

La boîte de vitesses d'origine peut être remplacée par une autre. Sa position doit être respectée.

5.1.7. ESSIEUX

Tout type d'essieu est autorisé à condition qu'il respecte la typologie de l'original. Des entretoises d'un maximum de 30 mm par roue peuvent être installées. Les essieux avec réduction de moyeu ne sont pas autorisés.

5.1.8. PILOTAGE

Les composants de direction peuvent être supprimés ou modifiés et des tirants de direction peuvent être installés dans

n'importe quelle position et n'importe quelle inclinaison avec les limitations suivantes : Tous les véhicules doivent avoir un système de direction mécanique (par exemple, les systèmes entièrement hydrauliques ne sont pas autorisés à moins d'être équipés en standard) et le système de direction doit être capable de contrôler la direction du véhicule sans l'aide de systèmes tels que la direction assistée. La direction arrière n'est pas autorisée.

5.1.9. SUSPENSIONS

Le régime de suspension peut être modifié. Il doit garantir l'ancrage des roues au châssis. L'empattement doit rester à moins de 50 mm de la mesure originale. Les butées en caoutchouc compressible, les butées, l'éponge/mousse ou tout autre matériau similaire sont autorisés.

Les amortisseurs de toutes marques et modèles sont autorisés et peuvent être installés dans n’importe quelle position et direction. Les amortisseurs doivent être en bon état. Les amortisseurs doivent être reliés directement à l'essieu et au châssis.

Les systèmes de commande de suspension manuelle (hydrauliquement forcés, etc.) ne sont pas autorisés. Les suspensions « coaxiales » ne sont pas autorisées.

5.1.10. PNEUS ET JANTES

Les pneus doivent avoir un diamètre extérieur maximum de 37" (94 cm), tel que spécifié sur le flanc du pneu par le fabricant d'origine. Pour plus de précisions, voir la section appropriée de ce règlement.

5.2. CATÉGORIE DE PROTOTYPES

5.2.1. Sont éligibles tous les véhicules à 4 roues motrices ou plus issus de la production en série et hors série, y compris les « côte à côte » ; à condition de respecter les règles décrites dans le présent règlement, avec les limitations et exceptions suivantes.

5.2.2. CHÂSSIS

Toute modification du châssis est autorisée. En "cote à côte", la structure "arceau de sécurité" n'est pas considérée comme un châssis. Les cadres uniques sont autorisés. Les cadres tubulaires sont autorisés.

5.2.3. MOTEUR - BOITE DE VITESSES - REDUCTEUR - ESSIEUX

Tout moteur, boîte de vitesses, réducteur, essieu est autorisé pour autant qu'il respecte les règles décrites dans le présent règlement.

5.2.4. PILOTAGE

Tout composant et configuration de direction sont autorisés à condition qu'ils soient conformes aux réglementations décrites dans

ce règlement. La direction arrière est autorisée.

16

5.2.5. SUSPENSIONS

La disposition des suspensions doit garantir l'ancrage des roues au châssis. Tous les composants et configurations sont autorisés à condition qu'ils soient conformes aux règles décrites dans le présent règlement. Les systèmes de commande de suspension manuelle (hydrauliquement forcés, etc.) sont autorisés.

5.2.6. PNEUS ET JANTES

Les pneus peuvent avoir un diamètre extérieur maximum de 40" (102 cm), comme spécifié sur le flanc du pneu par le fabricant d'origine. Tout type de pneumatiques est autorisé à condition qu'ils respectent les normes décrites dans le présent règlement. Pour plus de précisions, voir la section appropriée de ce règlement.

6. VÉHICULES D'ASSISTANCE

6.1 Tous les véhicules d'assistance doivent avoir le numéro correspondant au numéro d'immatriculation à l'événement affiché des deux côtés du véhicule, dans le coin côté passager du pare-brise avant et sur la lunette arrière.

7. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

7.1. Les combinaisons une pièce sont obligatoires. Nous recommandons fortement que la combinaison soit ignifugée et brodée en haut à droite de la poitrine avec le nom complet du concurrent, son groupe sanguin, ses allergies et toute autre information médicale importante.

7.2. Les casques doivent être approuvés et doivent porter l'autocollant de l'une des spécifications suivantes : Snell M2005/SA2005/M2010/SA2010 DOT/ECE22-05/BSI, FIA 8858-2010. La partie interne et externe du casque doit être exempte de défauts (déchirures ou dommages). FLS recommande fortement aux participants d'utiliser des casques spécialement conçus pour la course automobile.

7.3. Des visières ou des lunettes de protection durables et protectrices sont requises pour tous les concurrents dont les véhicules ne sont pas équipés de verre.

7.4. Les dispositifs de retenue cervicale (appareils Hans) sont fortement recommandés pour tous les concurrents. Ces colliers doivent fournir un soutien adéquat et avoir un revêtement ignifuge en bon état ou comme neuf.

7.5. Une paire de gants de travail est obligatoire pour chaque membre d'équipage.

7.6. Des vêtements de remplacement sont recommandés.

8 RÈGLES ET RÈGLEMENT DE L'ÉVÉNEMENT

8.1 Le CO se réunit pour décider des questions relatives aux violations des règles, de l'esprit sportif et de la conduite pendant l'événement, en particulier celles identifiées par les officiels du match.

8.2. Tous les participants doivent être âgés de 18 ans ou plus pour participer à l'événement. Tout participant qui ne remplira pas ou ne signera pas le formulaire d'inscription et ses pièces jointes ne sera pas admis à la course. Les formulaires d’inscription doivent être signés en personne en présence d’un agent FLS. Aucun concurrent ne peut pénétrer sur la zone de l'épreuve, sur la zone d'entraînement ou recevoir le plan officiel de l'épreuve avant d'avoir signé le bulletin d'inscription et ses pièces jointes. Le concurrent doit avoir signé toutes les demandes du FLS. Nul ne peut signer les formulaires d'inscription et leurs annexes pour une autre personne, même s'il est muni d'une autorisation écrite. Tout concurrent possédant un formulaire d'inscription avec une signature falsifiée sera disqualifié et pourra être suspendu des futurs événements FLS.

Tous les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire valide au format européen ou international, de catégorie « B » ou supérieure, reconnu et doit être présenté aux contrôles. Les deux membres d'équipage (pilote et copilote) doivent se présenter aux contrôles avec un certificat médical d'activité sportive.

Tous les concurrents doivent avoir une assurance responsabilité civile. Aucun concurrent ne peut être inscrit comme pilote sur plus d'un véhicule. Les concurrents composant l'équipe ne peuvent être modifiés, à la seule exception du copilote qui peut être remplacé par un autre concurrent déjà inscrit à l'épreuve.

8.3. Des conditions d'inscription spéciales peuvent être autorisées sous réserve de l'approbation du FLS.

8.4. Un numéro de course est attribué à chaque équipe, elles doivent débuter et terminer l'épreuve avec le véhicule portant leur numéro attribué. Le véhicule utilisé ne peut être modifié, amélioré ou remplacé.

8.5. Tous les concurrents doivent assister à tous les briefings. La non-participation peut entraîner des pénalités, le refus d'entrée à une ou plusieurs courses ou la disqualification. Des journaux signés ou d’autres méthodes de vérification peuvent être utilisés lors des briefings.

8.6. Un comportement incorrect envers un officiel de match entraîne une pénalité, une amende de 100,00 euros par personne.

500,00 euros, disqualification ou combinaison de plusieurs des mesures susmentionnées.

8.7. Tout participant à l'événement, personnel de l'événement, bénévole, spectateur ou autre type de participant à l'événement qui utilise un langage inapproprié, des violences verbales et/ou physiques ou tout autre type d'insultes, de harcèlement ou un comportement harcelant ou humiliant, peut être immédiatement disqualifié ou signalé à le CO. Le CO prendra les mesures nécessaires au bon déroulement de la course. Les concurrents sont responsables du comportement de tous les participants qui les suivent, y compris, mais sans s'y limiter : leur personnel de soutien, le personnel de soutien, les sponsors, etc. Les actes de violence physique ou verbale seront signalés aux autorités compétentes qui prendront les mesures nécessaires.

Un comportement antisportif dans les zones d'assistance, sur le parcours, avant, pendant et après l'épreuve, peut être sanctionné par la disqualification du concurrent, de l'avis du CO également pour les futures épreuves organisées par FLS.

8.8. L'utilisation de substances altérant les capacités psychophysiques tout au long de l'événement, y compris l'inscription et les récompenses finales, est strictement interdite. Tout participant démontrant clairement avoir pris les substances décrites ci-dessus sera immédiatement disqualifié et suspendu des futurs événements FLS.

8.9. Le fait de ne pas se présenter devant le CO, lorsque requis, peut entraîner une amende de 100,00 € ou une disqualification, à la discrétion du CO.

8.10. Les concurrents ne doivent pas choisir intentionnellement de sortir du véhicule pour quelque raison que ce soit si, en arrêtant le

véhicule, ils peuvent gêner la circulation de l'événement à moins que leur véhicule ne soit incapable de se déplacer par ses propres moyens. La violation de cette règle sera sanctionnée par une pénalité pour une équipe ou un participant et pourra également inclure l'annulation de l'événement ou la disqualification.

9. PROCÉDURE DE L'ÉVÉNEMENT

9.1. FLS établira la durée et la durée maximales de l'événement. FLS établira le temps maximum pour la durée de chaque épreuve spéciale (ES). Ils seront annoncés lors des briefings.

9.2. Le parcours est balisé par des rubans et des flèches directionnelles qui indiquent la bonne direction du parcours. Les rubans constituent une limite infranchissable, en cas de casse par un véhicule, une disqualification de l'épreuve sera attribuée. FLS n’est pas responsable des panneaux endommagés ou retirés. A l'expiration du temps disponible, l'équipage devra quitter la zone de compétition, sans gêner le passage des autres concurrents, sous peine d'annulation des épreuves. **Il est strictement interdit d'abattre ou d'endommager des arbres, d'envahir ou de piétiner des cultures ou des ouvrages (talus, barrages, etc.), sous peine de disqualification de l'épreuve ou de disqualification de l'épreuve.**

Toute réparation sur les véhicules peut être effectuée en tenant compte du fait que d'autres équipes participent aux tests, en identifiant un lieu suffisamment sûr pour l'intervention. Le temps ne s'arrêtera pas (toutes les réparations doivent être effectuées sans le moindre risque de pollution de l'environnement, avec toutes les procédures illustrées dans ce règlement). Aucune aide extérieure n'est autorisée sur ou en dehors du parcours pendant l'examen. En cas d'accident sur le parcours : renversement, casse ou véhicule incapable de avancer, tous les équipages arrivant doivent faire des efforts raisonnables pour évaluer l'état des concurrents impliqués et apporter leur aide, sous peine de disqualification de l'épreuve. Les concurrents impliqués dans un accident, un renversement, une panne ou dont le véhicule est incapable de rouler doivent faire tout leur possible pour signaler leur état aux concurrents qui passent (par exemple en montrant le pouce levé) et éviter tout autre accident, sous peine de disqualification de l'épreuve. .

Chaque équipage devant interrompre la participation à l'épreuve devra signaler personnellement son abandon à la direction de course ou à un commissaire de piste, sous peine de disqualification de l'épreuve.

Les procédures de départ seront annoncées lors des briefings.

9.3. TRANSFERT

Lors du transfert du parc fermé vers les terrains de compétition et vice versa, tous les équipages circuleront en convoi dans l'ordre établi par la direction de course. Les positions ne peuvent pas changer, une pénalité sera infligée aux équipages qui, en cours de parcours ou à l'arrivée, ne se trouveraient pas dans la position assignée au départ. Toutes les équipes devront maintenir un contact visuel avec l'équipage suivant, si celui-ci est perdu, l'équipe devra s'arrêter et attendre un court instant. S'ils n'arrivent toujours pas, l'équipe doit revenir sur ses pas (à pied si dans des endroits présentant des difficultés d'avancement et/ou de manœuvre, ou en véhicule) pour apporter son aide aux équipages suivants. L'équipe qui ne se comportera pas comme décrit ci-dessus sera sanctionnée d'une ou plusieurs pénalités.

Si un concurrent n'arrive pas à temps à la zone de départ, un DNS (Do Not Start) sera attribué pour la séance d'essais assignée. Le concurrent qui se dirige du parc fermé vers les terrains de compétition et vice versa sans en avertir la direction de course ou un commissaire de course, le fait à ses risques et périls et sous sa propre responsabilité. Il peut en outre se voir infliger une ou plusieurs pénalités.

9.4. PROLOGUE

Le prologue attribue les premiers scores de la course et décide de l'ordre de départ des épreuves suivantes. Le prologue est composé de plusieurs épreuves et la somme des notes acquises donnera le premier classement pour l'ordre de départ. Lors du briefing, le temps maximum disponible pour réaliser le test sera communiqué. L'ordre de départ du prologue sera déterminé par tirage au sort. Le commissaire de course clôturera la course 5 (cinq) minutes après le départ du dernier équipage présent sur la zone de départ. Si un concurrent n'arrive pas à temps à la zone de départ de la course, un DNS (Do Not Start) lui sera attribué.

9.5. TESTS D'ORIENTATION

L'itinéraire est balisé par des rubans et des flèches directionnelles (jaunes). Les rubans constituent une limite infranchissable, en cas de casse par un véhicule, une disqualification de l'épreuve sera attribuée. Lors des tests d'orientation, chaque équipage disposera d'un temps maximum disponible pour acquérir tous les waypoints (WP) et réaliser les tests spéciaux (SS). L'acquisition des WP sera validée par les photos collectées par chaque équipage et téléchargées à la direction de course (QG). Il est de l'obligation de l'équipage de se rendre au QG pour livrer tout le matériel collecté pour le classement.

Si une équipe n'arrive pas à la zone de départ à temps pour son tour, elle sera déplacée vers le fond de la file d'attente et partira après le dernier équipage. Le commissaire de course clôturera la course 5 (cinq) minutes après le départ du dernier équipage présent sur la zone de départ. Si une équipe se présente au départ après la clôture de la course, elle se verra attribuer un DNS (Do Not Start). Les véhicules partiront à une heure établie et communiquée lors du briefing et par le commissaire de route. L'équipage doit quitter la zone de compétition dans le délai imparti pour le test, faute de quoi un DNS (Do Not Start) lui sera attribué. Si l'équipage a effectué les tests spéciaux (SS), ils seront considérés comme valables. L'équipage qui aura identifié le plus de WP, dans le temps imparti, ou qui aura mis le moins de temps à identifier tous les WP, sera le vainqueur de l'épreuve. Les épreuves spéciales (SS), au sein des épreuves d'orientation, attribueront une note distincte.

Lorsque le temps disponible est expiré, par exemple en cas de dysfonctionnement du véhicule, l'équipage devra quitter la zone de compétition sans gêner le passage des autres concurrents, sous peine d'annulation des épreuves passées (WP et SS).

Si un équipage abandonne la course, il doit en informer la direction de course ou un commissaire de course, sous peine de disqualification des courses disputées (WP et SS). Une fois le temps maximum d'essai écoulé, l'équipage peut demander à la direction de course de son équipe d'intervenir pour réparer ou retirer le véhicule.

Il est interdit de quitter la zone de compétition, cela sera illustré lors des briefings, sous peine de disqualification de l'épreuve. Il est strictement interdit d'abattre ou d'endommager des arbres, d'envahir ou de piétiner des cultures ou des ouvrages (talus, barrages, etc.),sous peine de disqualification de l’épreuve ou de disqualification de l’épreuve.

9.6. ESSAIS CHRONOMÉTÉS (ES)

Le parcours est balisé par des rubans et des flèches directionnelles (rouges). Les bandes constituent une limite indépassable, en cas de casse par un équipage (véhicule ou équipage) une disqualification du test sera attribuée. Dans les épreuves chronométrées, chaque équipage disposera d'un temps maximum disponible pour réaliser l'épreuve qui sera communiqué lors des briefings et par le commissaire de course. Les véhicules partiront dès que l'étape sera libre et seront communiqués par le commissaire de route.

Le temps sera arrêté lorsque le véhicule, tous les membres de l'équipage et tout le matériel utilisé lors de l'essai seront dans le « garage » mis en place à l'arrivée, l'équipage devra avoir sa ceinture de sécurité correctement bouclée et lever les mains en l'air. Si une équipe n'est pas en mesure de procéder, elle ne doit en aucun cas gêner le passage des autres concurrents, sous peine de disqualification des épreuves (WP et SS). S'il ne parvient pas à sortir de la piste et à se mettre en sécurité, les équipes suivantes doivent aider l'équipe en difficulté si elles souhaitent réaliser l'essai.

Il est strictement interdit d'abattre ou d'endommager des arbres, d'envahir ou de piétiner des cultures ou des ouvrages (talus, barrages, etc.),sous peine de disqualification de l’épreuve ou de disqualification de l’épreuve.

9.7. Une pause déjeuner est prévue.

9.8. Le vainqueur de l'épreuve sera le concurrent qui : à la fin de la course accumule le moins de pénalités, remporte le plus de points aux tests et obtient donc le meilleur score de l'épreuve. Le concurrent doit également répondre à tous les autres critères et ne doit pas être disqualifié pour être déclaré vainqueur officiel de l'événement.

9.9. Aucun véhicule inscrit à la course ne peut être remorqué, poussé, tiré, déplacé ou transporté par un véhicule non participant, ou par un groupe de spectateurs sur le parcours, pendant que l'épreuve est encore en cours. Aucun équipage ne peut accepter une aide extérieure, quelle qu'elle soit, pour avancer sur le parcours, sous peine de disqualification de la course. Des exceptions pourront être faites par les commissaires de course si le véhicule gêne la circulation de la course. Si nécessaire et demandé par un commissaire de course, un assistant d'équipe pourra assister le commissaire pour redémarrer ou déplacer le véhicule, dans ce cas une pénalité sera attribuée au concurrent. Les occupants d'un véhicule poussé, tiré ou remorqué hors du parcours doivent effectuer les réparations nécessaires pour quitter le secteur dans lequel ils se trouvent, tel que décrit au présent règlement. 21

9.10. L'équipage peut se rendre à pied à l'aire de service désignée par FLS, afin de récupérer l'équipement ou les pièces nécessaires à la réparation du véhicule endommagé. Si toute autre personne propose du matériel ou des pièces du véhicule participant, à l'exclusion des autres concurrents, pendant la course, l'équipage lui-même s'exposera à une disqualification de l'épreuve.

La réparation doit s'effectuer de la manière décrite dans le présent règlement, sans risque de pollution de l'environnement.

**9.11. Les tests relèvent de l'entière responsabilité de chaque participant à l'événement et doivent être effectués de manière sûre et raisonnable. Une conduite dangereuse et/ou irresponsable lors des essais pourra exposer les concurrents à des amendes , voire à la disqualification. La participation aux tests est gratuite et à vos propres risques. Les concurrents participant aux épreuves doivent connaître et respecter les règles et règlements relatifs à l'utilisation de l'espace. Les participants engagés dans des essais doivent toujours considérer la sécurité comme la priorité absolue et être conscients du fait que d'autres concurrents, du personnel ou du public peuvent être présents à proximité immédiate, en particulier dans des situations de mauvaise visibilité donnée par un facteur quelconque, par exemple une végétation dense ou irrégularités accentuées du sol, etc.**

10. ZONES D'ASSISTANCE

10.1. Configurez des zones d'assistance ou suivez votre équipage en dehors des zones désignées ou des zones d'accès.

confidentielle entraîne la disqualification de l’équipe.

10.2. Conduite dangereuse dans les zones réservées à l'assistance ou sur toute voie d'accès par le véhicule

concurrents ou véhicules d'assistance, entraînera la disqualification de l'équipe.

dix

10.3. Aucun véhicule n'est autorisé à accéder aux zones d'assistance ou à toute autre zone du parcours sans un laissez-passer valide, dûment affiché comme l'exige le présent règlement.

10.4. Tous les enfants et animaux domestiques doivent être gardés sous étroite surveillance. Les animaux doivent être tenus en laisse. Les feux sont strictement interdits pendant toute la durée de l'événement. Toute infraction sera signalée aux autorités compétentes et entraînera la disqualification de l'équipe.

10.5. Chaque équipage est responsable du nettoyage de sa propre zone dans le parc fermé, utilisé pendant l'épreuve. Il doit être laissé tel qu'il a été livré. Sous peine de disqualification de l’événement et des futurs événements organisés par FLS.

10.6. Tous les bidons de carburant ne doivent pas être placés en contact avec le sol et doivent être placés sur une barrière imperméable. Le ravitaillement des véhicules doit s'effectuer sur une bâche faisant office de barrière étanche et empêchant les déversements au sol. Des produits spécifiques pour l'absorption des liquides sont fortement recommandés. Les équipes responsables d'un éventuel déversement de carburant au sol pourront être **verbalisées (1000,00 €) et prendront à leur charge les frais de nettoyage.** Toutes les fournitures doivent être assistées par le personnel de l'équipe équipé d'extincteurs adéquats pour éviter de déclencher des incendies.

Toute équipe faisant le plein en dehors de la zone de service désignée, ou sans couverture de carburant désignée, peut être sujette à l'annulation de la course, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

11. SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE

11.1. Chaque véhicule doit avoir à son bord un sac plastique jetable d'une capacité minimale de 50 litres.

11.2. Chaque véhicule doit disposer à bord d'un tapis ou d'une bâche pour le ravitaillement et les éventuelles réparations, afin d'éviter la contamination du sol.

11.3. Chaque véhicule ne doit présenter aucune fuite de fluides du véhicule tels que le moteur, le liquide de refroidissement, le liquide de frein, etc. comme précisé dans le présent règlement. En cas de remise en état de la zone, les frais seront à la charge de l'équipage concurrent.

11.4. L'abandon de terre ou détritus, tout déversement, perte de liquides dans les zones concernées par l'épreuve telles que parc fermé, pistes, zones d'accès etc., même par les membres suivant un concurrent verront l'équipage sanctionné en match par une pénalité, une amende de 1000,00 (mille,00) euros, disqualification ou combinaison de plusieurs sanctions indiquées ci-dessus. En cas de remise en état du terrain, les frais seront à la charge de l'équipage concurrent.

11.5. Les incendies sont strictement interdits, toute infraction sera sanctionnée par la disqualification de l'équipe de l'épreuve. Il sera également signalé à l'autorité compétente.

11.6. Il est interdit d'endommager les récoltes, les cultures, les arbres et la végétation en général, les artefacts (remblais, barrages, etc.) sous peine de disqualification de l'épreuve jusqu'à disqualification de l'épreuve. De plus, cela sera signalé à la personne compétente pour toute indemnisation.

12. INFRACTIONS ET SANCTIONS

12.1. La liste suivante d'infractions et de sanctions est une ligne directrice utilisée par FLS pour évaluer les sanctions. Ces lignes directrices ne couvrent pas les seules infractions possibles ni les seules sanctions possibles pouvant être imposées lors de l'événement.

12.2. Le CO, le directeur de course et le directeur technique ont le pouvoir de sanctionner, disqualifier ou suspendre tout équipage pour violation des règles techniques ou pour conduite préjudiciable à l'événement. Tout acte jugé préjudiciable entraînera la disqualification automatique de l'événement, sous réserve du droit de demander réparation de tout dommage subi par FLS ou les tiers collaborateurs lors de l'événement.

12.3. DNS = 0 point.

Ne pas démarrer – Les équipages qui n'ont pas pris le départ ou qui n'ont pas terminé une course, parce qu'ils n'ont pas pu le faire ou parce qu'il leur était interdit de le faire en raison de décisions liées au règlement, recevront le score attribué.

12.4. COUPE DU PARCOURS = disqualification du test ou disqualification de l'épreuve.

Tout écart par rapport au parcours balisé, pour toute raison autre que l'abandon de l'épreuve, sera sanctionné. En cas d'abandon, avant de quitter le parcours, une communication devra être faite à la direction de course ou à un commissaire de course qui indiquera les modalités d'abandon.

12.5. CEINTURES = -30 points ou disqualification du test.

Les ceintures de sécurité doivent être bouclées par tous les concurrents occupant le véhicule lorsque celui-ci est en mouvement. Il est considéré comme en mouvement même lorsque le mouvement du véhicule est minime (quelques centimètres suffisent pour attribuer la pénalité). Chaque fois qu'un concurrent est appelé à boucler sa ceinture de sécurité, il se voit infliger une pénalité et doit immédiatement la boucler, sous peine de disqualification de l'épreuve.

12.6. WINDOWS/NETS = -25 points ou disqualification du test.

Les véhicules équipés de vitres sur les portes doivent les maintenir fermées sur au moins 2/3 de leur hauteur pendant tous les essais, à l'exception des sections comportant des gués où elles doivent être ouvertes.

Les véhicules équipés de filets de sécurité doivent avoir des filets couvrant toutes les ouvertures latérales de l'habitacle du véhicule et étendus de manière à ce qu'aucun bord ou partie du corps d'un occupant ne puisse dépasser du véhicule à aucun moment lorsque les occupants sont correctement assis, avec siège ceintures attachées en position de conduite. Les filets doivent être suffisamment tendus pour que si une poussée d'environ 20 kg est exercée, le filet ait une déflexion de 10 cm maximum. Chaque fois qu'un concurrent sera appelé pour les fenêtres/filets, il se verra infliger une pénalité et devra immédiatement les réparer comme décrit ci-dessus, sous peine de disqualification de l'épreuve.

12.7. GANTS = -30 points ou disqualification du test.

Chaque fois que vous travaillez pendant l'événement, par exemple en manipulant le câble du treuil, en utilisant des outils tels que le cric, l'ancrage au sol, les estropes, etc., vous devez porter des gants de protection. Lorsque le commissaire attribue une pénalité pour des gants, vous devez immédiatement les porter, sous peine de disqualification de l'épreuve.

12.8. CÂBLE DE TREUIL = -40 points ou disqualification du test.

Le câble du treuil ne peut pas être rangé à l'intérieur de l'habitacle. L’amortisseur du câble du treuil doit être positionné à mi-chemin sur la longueur du câble tendu. Lorsque le câble du treuil est sous tension, il ne peut pas être touché avec les mains, il ne peut pas être passé ni au-dessus ni au-dessous. Lorsqu'un commissaire inflige une pénalité pour câble de treuil, il faut faire très attention à ne pas répéter cette infraction. Le commissaire de course, à sa discrétion, peut prononcer la disqualification de la course.

12.9. STROP FROM TREE = disqualification du test.

Lorsqu'il est nécessaire d'attacher le véhicule à un arbre, il faut utiliser une estrope pour éviter d'endommager la plante. Le non-respect de cette mesure entraînera la disqualification du test.

12.10. AIDE EXTERNE = disqualification du test.

Toute aide extérieure reçue par un équipage entraînera la disqualification de la course.

12.11. DISQUALIFICATION D'UN EXAMEN

L'équipage qui se voit disqualifier d'une course, dès qu'il en est informé, doit immédiatement quitter la piste de la manière la plus sûre et la plus rapide possible, sans gêner les autres concurrents encore en compétition.

L'équipage disqualifié ne recevra pas les points accumulés jusqu'à ce moment dans cette course. La disqualification d'une course peut également être décidée à la fin de l'épreuve par le CO ou le Directeur de Course.

12.12. DISQUALIFICATION = Disqualification de l'événement.

L'équipage qui est disqualifié de l'épreuve, dès qu'il en est informé, doit immédiatement quitter la piste de la manière la plus sûre et la plus rapide possible sans gêner les autres concurrents encore en compétition.

L'équipage disqualifié de l'épreuve ne reçoit pas de points de classement. Les équipages disqualifiés ne reçoivent pas de temps d'arrivée, de scores ou de classement pour l'événement. La disqualification peut également être décidée à la fin de l'épreuve par le CO ou le Directeur de Course.

12.13. CONDUITE ANTI SPORTIVE = de -10 000 (dix mille) à -30 000 (trente mille) points, ou disqualification de l'épreuve, ou disqualification de l'épreuve.

Comportement ou conduite incompatible avec les principes internationaux d’équité et d’esprit sportif, selon le jugement

incontestable du CO. Une pénalité comprise entre -10 000 et -30 000 points, allant de la disqualification de l'épreuve jusqu'à la disqualification de l'épreuve sera appliquée.

12.14. ABANDON DE L'ÉVÉNEMENT = disqualification

L'abandon de l'épreuve par un équipage, sans en avertir la Direction de Course, sera sanctionné par la disqualification de l'ensemble de l'équipe.

13. PROTESTATIONS ET APPELS

Tout concurrent peut déposer une réclamation auprès du CO pendant l'épreuve. Des plaintes peuvent être déposées contre des participants ou pour des litiges concernant leur statut de course au siège. La présentation de chaque réclamation individuelle doit être reçue par écrit, les réclamations multiples ou les réclamations de plusieurs participants ne sont pas autorisées et doivent être accompagnées de la caution de 300,00 € (deux cents,00) qui ne sera restituée qu'en cas de un verdict positif pour l'appelant. Le délai pour introduire une réclamation est de 30 (trente) minutes après l'affichage du classement final.