

REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DES SLALOMS

SOMMAIRE

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES.

TITRE II REGLES TECHNIQUES DES SLALOMS

DEFINITIONS

ARTICLE 1.	ORGANISATION DE LA MANIFESTATION
ARTICLE 2.	ASSURANCES
ARTICLE 3.	CONCURRENTS ET PILOTES
ARTICLE 4.	VOITURES ET EQUIPEMENTS
ARTICLE 6.	SITES ET INFRASTRUCTURES
ARTICLE 7.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
ARTICLE 9.	CLASSEMENTS
ANNEXES	EQUIPEMENT DE SECURITE

TITRE III REGLES DE SECURITE DES SLALOMS

ANNEXE 1 : Zones réservées ou interdites au public

ANNEXE 2 : Zone accessible au public.

24-02-2022 : MAJ Dispositif Prévisionnel de Secours

TITRE I :
RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

A- ARTICLES R.331-18 à R.331-45-1 DU CODE DU SPORT modifié par le décret 2017-1279 du 9 août 2017.

B- ARTICLE A.331-20 DU CODE DU SPORT modifié par l'arrêté du 24 novembre 2017.

C- ARTICLE A.331-32 DU CODE DU SPORT.

D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006.

E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006.

TITRE II REGLES TECHNIQUES DES SLALOMS

Les présentes règles s'appliquent pour tout type de manifestation (Démonstration, Essai, Entraînement, Compétition...), que la manifestation soit chronométrée ou non.

Manifestation : le regroupement d'un ou de plusieurs véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour les spectateurs, un sport mécanique sous ses différentes formes. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 411-7 du code de la route, toute compétition ou démonstration est assimilée à une manifestation. **A l'exclusion des essais et entraînements à la compétition, tout événement motorisé qui comporte au moins un classement, un temps imposé ou un chronométrage, même sur une distance réduite, est également regardé comme une manifestation.**

DEFINITIONS :

PORTES : Les portes sont constituées d'une quille extérieure et d'une quille intérieure. Leur largeur ne doit pas excéder 6m.

QUILLES PENALISANTES : Le renversement ou le déplacement d'une quille doit pénaliser le concurrent à l'issue du parcours.

QUILLE DE SECURITE : Après la ligne d'arrivée, à une distance comprise entre 20m et 30m, une quille sera placée dans l'axe de la piste, entre deux quilles formant une porte. Tout concurrent doit s'arrêter avant cette quille. Tout concurrent touchant, renversant ou dépassant cette quille doit être pénalisé.

CHICANES : Une chicane est constituée de 3 barres ou plus (constituée de paille, pneus, séparateurs, etc...), obligatoirement délimitées par 3 quilles minimum (une dite d'entrée, une de ralentissement centrale et une de sortie). Des quilles pénalisantes doivent être positionnées à l'extérieur de chaque barre si la largeur de la route ou de la piste permet une largeur de porte supérieure à 6m.

SLALOM

Epreuve de maniabilité chronométrée ou non, sur un parcours d'une longueur de 800 mètres minimum et 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, plusieurs portes ou chicanes (trois barres minimum ou quilles) matérialisées, dont le non-respect par les concurrents sera pénalisé (voir plans ci-dessous). Ce type de slalom pourra se dérouler sur parking, route ou circuit.

L'entrée dans une chicane ou une porte pourra se faire, soit par la droite, soit par la gauche, selon la configuration des abords du parcours.

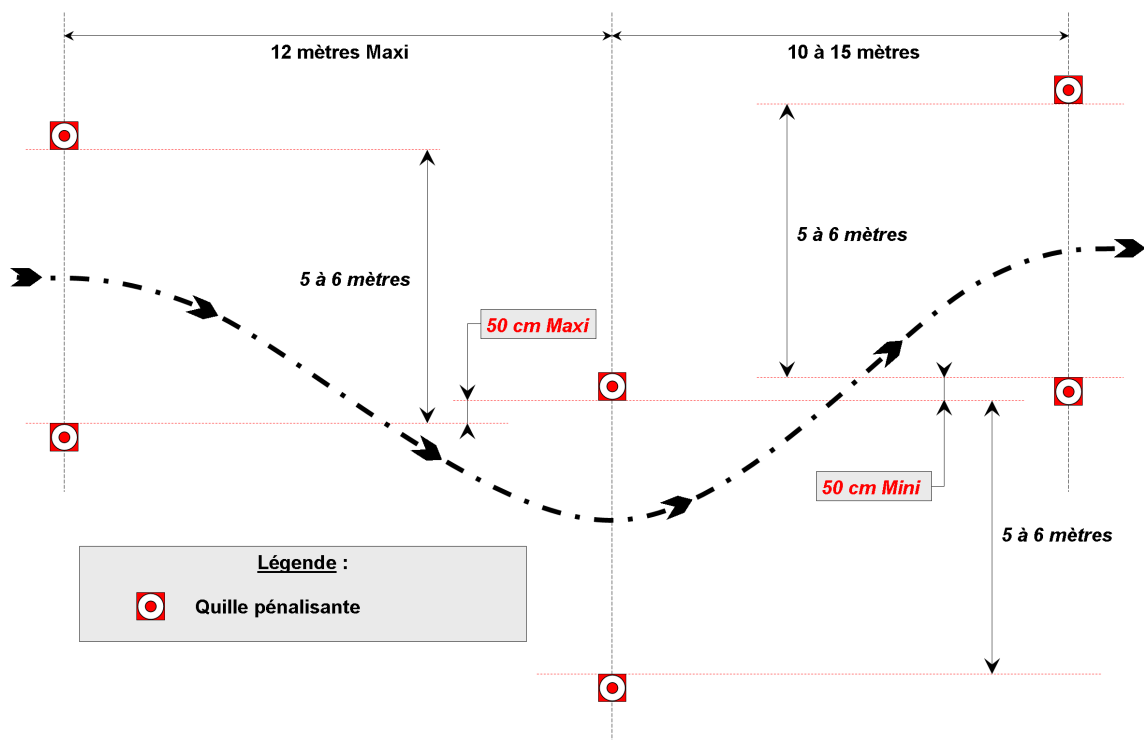
A. Sur parking, des chicanes, matérialisées par 3 portes, devront être mises en place conformément au schéma 1 « des slaloms sur parking » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante **n'excède pas 30m**. Quel que soit le nombre de portes, le positionnement des quilles intérieures devra respecter le décalage mentionné dans le schéma.

Toutefois, selon la longueur du parcours, il pourra être autorisé de 1 à 4 portions (1 portion par 500 m de parcours) comportant une distance maximum de 80 m entre deux chicanes selon les conditions suivantes :

- Dégagements importants **et pas de public** dans la zone concernée.
- Cette distance ne sera possible qu'une fois par tranche de 500 m sur le parcours, conformément au tableau ci-dessous :

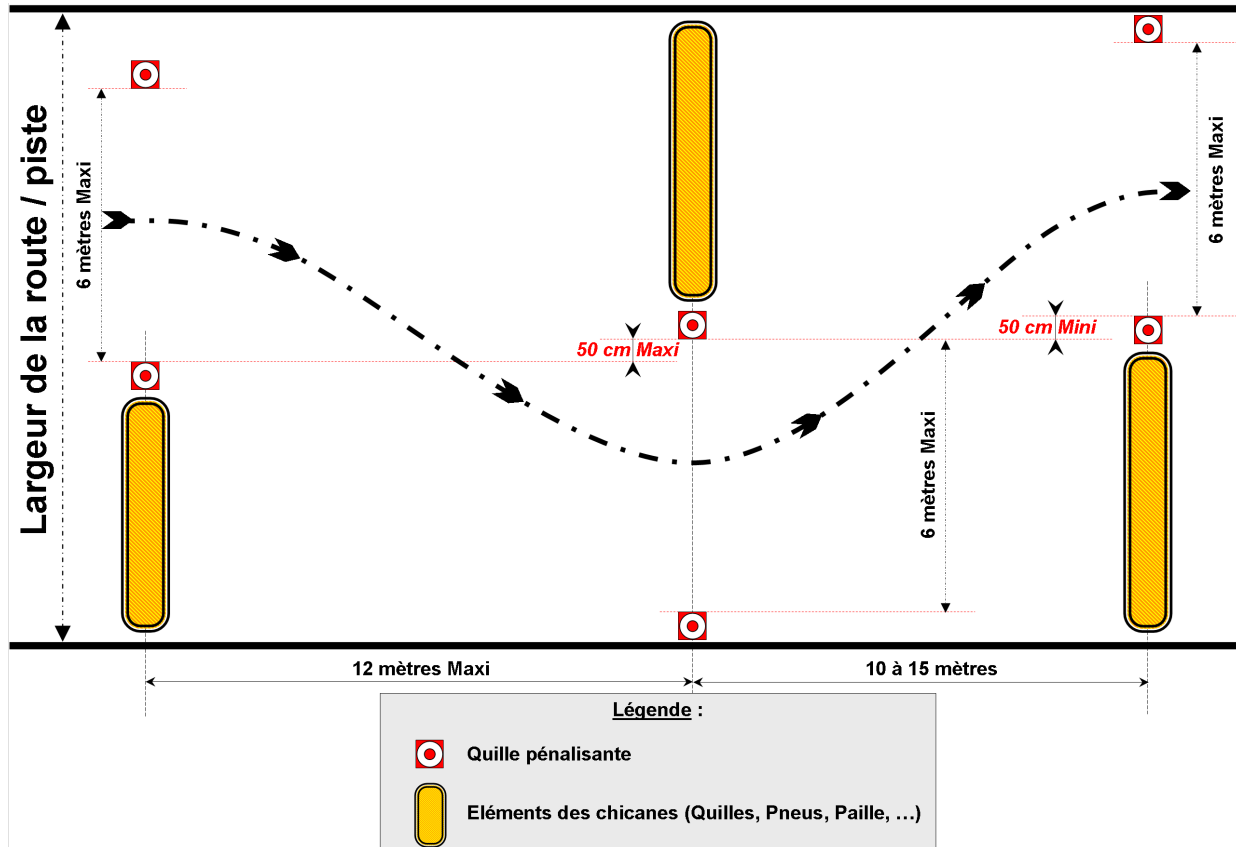
Longueur du parcours	Nombre de portion où deux chicanes sont distantes au maximum de 80 m
De 0 à 500m	1
De 501m à 1000 m	2
De 1001m à 1500 m	3
De 1501m à 2000 m	4

SCHEMA 1 - SLALOM SUR PARKING



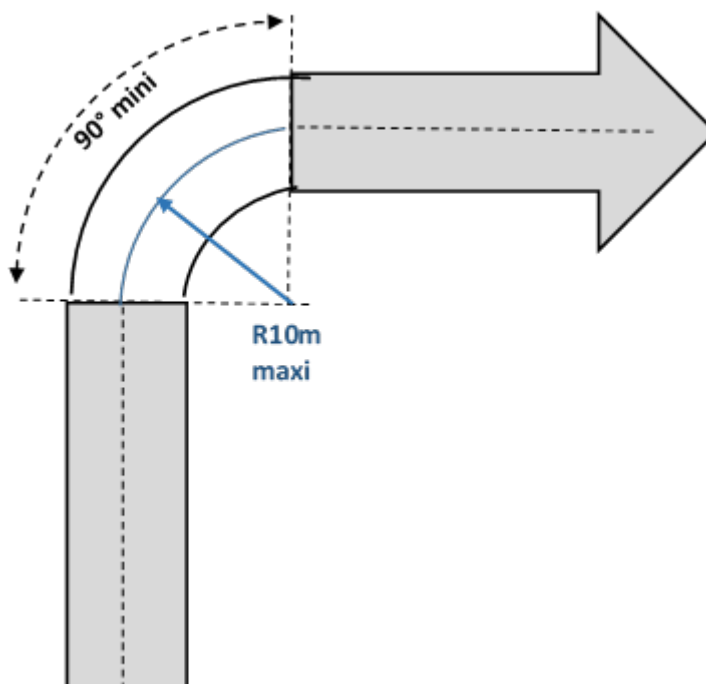
- B. **Sur route** des chicanes devront être mises en place conformément au schéma 2« des slaloms sur route et /ou circuit » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante **n'excède pas 90m**. Les virages naturels du parcours, quelques soient leur angle et leur rayon, **ne sont pas considérés** comme des chicanes et ou portes.

SCHEMA 2 - SLALOM SUR ROUTE ET/OU SUR CIRCUIT



- C. **Sur les circuits homologués pour d'autres véhicules que l'automobile**, des chicanes devront être mises en place conformément au schéma 2« *des slaloms sur route et /ou circuit* » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante **n'excède pas 90m**. Un virage pourra être considéré comme une chicane dès lors que celui-ci aura un rayon médian de 10 m maximum avec un changement de direction d'au moins 90° (Schéma 3). **Tout virage ayant un rayon et/ou un changement de direction différents pourra être redessiné et délimité à l'aide de dispositifs tels que cônes, ballots de paille... afin de reproduire les caractéristiques exigées et être ainsi considéré comme une chicane**. En ce cas, la distance entre la dernière porte de la chicane en amont du virage et la première porte de la chicane qui sera placée après le virage ne pourra excéder 150m.

SCHEMA 3 – VIRAGE SUR CIRCUIT DE KARTING



- D. **Sur les circuits homologués pour la pratique de l'automobile**, des chicanes devront être mises en place conformément au schéma 2« *des slaloms sur route et /ou circuit* » de telle sorte que la distance entre la dernière porte d'une chicane et la première porte de la chicane suivante **n'excède pas 150m**. Les virages naturels du parcours, quelques soient leur angle et leur rayon, **ne sont pas considérés** comme des chicanes et ou portes.

SLALOM PARALLELE

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

SLALOM POURSUITE

Epreuve de 2000 mètres maximum organisée sur une boucle d'un développement minimum de 400 mètres sur laquelle deux concurrents prennent le départ au même moment en deux points de la piste séparés par une longueur égale à la moitié de la boucle. Deux ou plusieurs concurrents peuvent également s'élancer successivement de la même ligne de départ. Le nombre et l'espacement sont laissés à l'appréciation du Directeur de Course.

SLALOM KARTING

Epreuve de maniabilité chronométrée ou non, sur un parcours fermé d'une longueur de 2000 mètres maximum devant comporter, pour réduire la vitesse, tous les 80/90 mètres, un virage ou une chicane matérialisée dont le non-respect par les concurrents sera pénalisé. La largeur des portes pourra être de 3m minimum.

Nota : Concernant les slaloms karting, le Titre II des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting doit être pris en compte.

ARTICLE 1. ORGANISATION DE LA COURSE

L'organisation d'un Slalom se décompose en missions de nature administrative et en missions de nature technique.

Ces deux types de missions peuvent être exécutées par une même personne ou par deux personnes distinctes (organisateur administratif / organisateur technique).

Lorsque les fonctions d'organisateur administratif et d'organisateur technique **ne sont pas exercées** par la même personne, les missions doivent être réparties comme suit :

1.0.1 Organisateur administratif

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement de la manifestation sur le seul plan administratif, à savoir :

- Dépôt des demandes d'autorisation auprès des autorités préfectorales compétentes **pour autoriser la manifestation**.
- Nomination des officiels de la manifestation.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement de la manifestation vis-à-vis des autorités publiques compétentes.

1.0.2. Organisateur technique :

L'organisateur technique est une personne physique, ou morale, qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures de la manifestation, et notamment de l'établissement du plan de sécurité,

L'organisateur technique doit délimiter les zones réservées aux spectateurs et les informer des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone **leur est interdit**. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

. Les contrevenants s'exposent aux dispositions pénales prévues à l'article R331-45 du code du sport.

L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation et c'est à lui que revient, pour que l'épreuve puisse débiter, la responsabilité d'attester par écrit auprès de l'autorité préfectorale ou de l'Etat, que toutes les prescriptions mentionnées dans l'autorisation ont été respectées.

Lorsque **l'organisateur technique** est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation ainsi que sur l'établissement et la mise en œuvre de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer à la demande d'autorisation transmise par l'organisateur administratif à la Préfecture.

ARTICLE 1.1 : Encadrement.

1.1.1 – Formation.

Tous les personnels d'encadrement définis ci-dessous, à l'exception des chronométreurs et du médecin, devront avoir la qualification requise pour la discipline. Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré.

Cette qualification qui prend la forme d'une **attestation** délivrée par la fédération délégataire, doit pouvoir être présentée par les officiels en fonction sur la manifestation à toute réquisition des autorités (cf. circulaire du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative, relative à la Qualification des officiels en charge de la sécurité dans les manifestations de véhicules terrestres à moteur.) ou **d'une licence encadrement**, spécifiant la qualification requise, délivrée par la fédération délégataire.

1.1.2 - Directeur de Course.

La mission du Directeur de Course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités.

Il lui appartient de:

- Demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.
- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant l'épreuve, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Surveiller les concurrents et leurs véhicules et d'empêcher tout concurrent ou conducteur exclu, suspendu ou disqualifié, de prendre part aux épreuves pour lesquelles il n'est plus qualifié.
- S'assurer que chaque véhicule, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de la liste des inscrits au départ.
- S'assurer que chaque véhicule est conduit par le concurrent désigné, de grouper les véhicules d'après leur catégorie ou leur classement.
- Faire avancer les véhicules aux lignes de départ, de les placer dans l'ordre prescrit et s'il y a lieu de donner le départ.
- Réunir les procès-verbaux des Chronomètres, des Commissaires Techniques, des Commissaires de Piste ainsi que tous les renseignements nécessaires pour établir les classements.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence du Directeur de Course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le Directeur de Course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de l'épreuve.

Il est alors de son devoir de les exécuter.

1.1.3 - Commissaire Technique.

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que " Commissaire Technique responsable". Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

- Il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires.
- Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.
- Il pourra présenter à son initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de l'épreuve en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin d'épreuve.

1.1.4 - Commissaires de Piste.

Dans le cadre d'une manifestation, des postes de Commissaires de Piste pour la signalisation officielle doivent être implantés, en nombre suffisant de façon à :

- Etre situés à un emplacement correctement sécurisé Couvrir une visibilité sur la totalité du tronçon de piste qu'ils contrôlent.
- Donner aux coureurs, au moyen de drapeaux, toute information nécessaire pendant la course.
- Ce que les Commissaires puissent communiquer visuellement entre eux d'un poste à l'autre.
- Etre distinctivement indiqués.
- Etre choisis de manière à ce que les signaux donnés soient parfaitement visibles des concurrents.

Chaque poste devra être tenu par au moins deux Commissaires de Piste, et être relié directement au Directeur de Course ou au Chef de Piste au moyen d'un équipement de communication (radio VHF, téléphone...)

Nota : Certains postes pourront être remplacés par de puissants feux à éclats de couleur rouge et jaune, pour les zones plus risquées. Ces feux seront alors télécommandés par un Commissaire de Piste situé à proximité de la zone.

Dans le cadre d'une manifestation ou des entraînements qui s'y rapportent.

Il faudrait prévoir dans chaque poste :

- Un équipement de communication (radio VHF, téléphone...).
- Un ensemble de drapeaux de signalisation comprenant :
 - 2 jaunes ;
 - 1 jaune rayé de rouge ;
 - 1 bleu ;
 - 1 blanc ;
 - 1 vert ;
 - 1 rouge.

Tout poste supplémentaire ou de relais doit également être pourvu d'un ensemble similaire de drapeaux. Certains postes, à la demande du Directeur de la Course, peuvent également être pourvus d'un drapeau noir et d'un drapeau noir/orange.

- Deux balais très durs et des pelles.
- 1 extincteur portatif doté chacun d'un potentiel d'extinction au moins égale à celui d'un extincteur portatif à BCF de 10 kg.

Les postes devront couvrir une visibilité sur la totalité de la piste.

A disposition des commissaires, il sera mis à disposition à la Direction de Course :

- Un récipient de 15 litres et deux récipients de 4 litres remplis de carbonate de calcium ou de tout autre produit de poids similaire destiné à absorber l'huile (ciment à proscrire sauf si prise rapide) .

Devoirs des Commissaires de Piste

Dans le cadre d'une manifestation ou des entraînements qui s'y rapportent.

Les Commissaires de Piste, occupent, le long du parcours, des postes qui leur sont désignés par le Directeur de Course ou le comité d'organisation. Dès l'ouverture d'un meeting, chaque Chef de Poste est sous les ordres du Directeur de Course auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, signaux, estafettes, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Les Commissaires de Piste sont spécialement chargés de la manœuvre des drapeaux de signalisation pour indiquer aux pilotes tout danger ou toute difficulté qu'ils ne pourraient pas prévoir.

Le Commissaire de Piste doit entretenir son secteur de piste pour qu'il reste propre et libre d'obstacles, en essayant d'éliminer l'huile qui s'y serait répandue, sauf s'il est formellement demandé de ne pas le faire, à l'aide de produit absorbant, de balais et de pelles.

A la fin de chaque compétition, chaque Chef de Poste doit remettre au Directeur de Course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.

1.1.5 - Responsable Médical.

Un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins,

Il devra de préférence être spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation.

1.1.6 - Chronométreurs.

Les principaux devoirs des Chronométreurs sont :

- A l'ouverture du meeting, se mettre à la disposition du Directeur de Course qui leur donnera, si besoin est, les instructions nécessaires.
- Donner les départs, s'ils en reçoivent l'ordre du Directeur de Course.
- Etablir en permanence l'ordre de passage de chaque voiture sur la ligne de passage.
- Etablir éventuellement les temps mis par chaque concurrent pour accomplir le parcours.
- Dresser et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux relatifs aux performances réalisées (temps, classement, etc.) et les remettre, accompagnés de tous les documents nécessaires au Directeur de Course.

1.2. Horaires

1.2.1. Avant le déroulement de la manifestation, il doit y avoir des vérifications administratives, des vérifications techniques, une reconnaissance pedestre..

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

1.2.3. Essais préliminaires

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

1.3. Vérifications (Hors karting)

1.3.1. Vérifications préliminaires

Les concurrents devront obligatoirement se présenter à l'heure qui sera prévue dans le règlement particulier ou qui leur sera fixée par convocation ;

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

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

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

Les concurrents devront présenter leur voiture dans les délais aux vérifications techniques, munie des numéros de course.

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

Le Directeur de Course établira la liste des concurrents autorisés à prendre le départ des essais. Cette liste comportera l'indication des groupes et classes de cylindrée.

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

A l'issue des vérifications, les organisateurs sont tenus d'afficher la liste des concurrents vérifiés, avec indication des groupes et des classes de cylindrée.

1.3.3. Refus de départ

Le départ pourra être refusé à tout concurrent dont la voiture **ne présente pas** les garanties suffisantes de sécurité. Il en est de même pour tout concurrent qui se présentera avec un équipement **ne respectant pas** les prescriptions relatives à la sécurité.

1.3.4. Vérifications en cours d'épreuve

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

ARTICLE 2. ASSURANCES

Pour toutes les manifestations, l'organisateur est tenu de respecter les dispositions prévues aux articles R331-30 et A.331-32 du code du sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.4. Equipages

Il n'y aura qu'une personne à bord de chaque voiture aussi bien pendant la manifestation et les essais qui s'y apportent.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1 : Catégorie des véhicules.

Listes des véhicules admis :

- **Catégorie 1 – Véhicules à carrosserie fermée.**
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
 - Catégorie 1 loisir :

- Véhicules de série normalement commercialisés et en conformité avec le code de la route (munis d'une carte grise, d'une vignette de contrôle technique validée pour les véhicules qui y sont soumis et d'un certificat d'assurance) répondant aux obligations techniques suivantes :
 - Motorisation essence atmosphérique ou motorisation diesel atmosphérique ou turbo, ou motorisation électrique.
 - Cylindrée inférieure à :
 - 2000 cm³ pour un véhicule essence atmosphérique
 - **2000** cm³ pour un véhicule essence turbo
 - 2000cm³ pour les véhicules diesel turbo (sans coefficient)
 - Sécurité obligatoire : deux rétroviseurs extérieurs, ceinture de sécurité 3 points minimum.
- **Catégorie 2 – Véhicules à carrosserie ouverte.**
 - possédant au moins deux places,
 - dont les roues sont entièrement recouvertes, sur plus de 120° de leur circonférence.
 - **Catégorie 3 - Véhicules monoplaces.**
 - à carrosserie fermée
 - à carrosserie ouverte
 - **Catégorie 4 - Camions**
 - d'un poids à vide compris entre 2,0 T et 3,0 T
 - d'un poids à vide supérieur à 3,0 T
 - **Catégorie 5 – Véhicules expérimentaux.**

Les véhicules seront admis selon le règlement technique des disciplines et le règlement particulier de l'épreuve.

Pour les kartings, il convient de se rapprocher des « Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting », pour les catégories de véhicules ou tout autre point non mentionné dans les règles de sécurité propres aux slaloms karting.

Chaque voiture devra être soumise aux vérifications techniques préliminaires et déclarée admise à participer à l'épreuve.

Il est de la responsabilité du concurrent de maintenir la voiture en conformité tout au long de l'épreuve.

4.2 EQUIPEMENT DE SECURITE DES VEHICULES (HORS KARTING)

L'ensemble des prescriptions, suivantes peuvent être retrouvée dans l'espace licenciés sur le site <http://www.ffsa.org>.

4.2.1 Ceintures de sécurité

Seuls les véhicules de catégorie 1 loisir seront être équipé au minimum d'une ceinture de sécurité 3 points.

Le montage d'un harnais « 4 points » homologué est obligatoire portant les normes FIA suivantes :

- 4 sangles : FIA 8854/98.
- 6 sangles : FIA 8853/98.

Ce harnais devra être **en cours** de validité.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

4.2.2 Extincteur

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel, sauf pour les véhicules de catégorie 1 loisir.

Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

- type de produit extincteur : AFFF : 2,4 litres
- type de produit extincteur : Viro 3 : 2,0 kg
- type de produit extincteur : FX G-TEC : 2,0 kg
- type de produit extincteur : Poudre : 2,0 kg

Les informations suivantes **doivent figurer** visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,

- type de produit extincteur,
- **date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être de plus de deux années** après la date de mise en service **ou après** celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être **protégée de façon adéquate**. Ses fixations doivent être capables de résister à **une décélération de 25 g**. De plus, seules les **fermetures métalliques seront acceptées**.

Les extincteurs devront être **facilement accessibles** au pilote.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

4.2.3 **Armature de sécurité**

Chaque voiture de la catégorie 1, **sauf pour les véhicules de catégorie 1 loisir**, doit être équipée au minimum d'une cage de sécurité **« 6 points »** conforme aux dispositions de l'article 253.8 du livret Technique FFSA en vigueur.

Les voitures des catégories 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui précède soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

4.2.4 **Sièges**

Pour les voitures de la catégorie 1, si les **sièges d'origine ne sont pas conservés**, ceux-ci doivent être remplacé par des sièges de qualité, **de préférence** homologués par la FIA, possédant un appui-tête et être fixé conformément aux exigences du groupe ou à défaut conformément aux dispositions de l'article 26 de la Réglementation F 2000 de la FFSA.

Les voitures des catégories 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui précède soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

4.2.5 **Réservoir de carburant**

Les voitures des catégories 1, 2 et 3 doivent être en conformité soit avec ce qui suit soit avec les dispositions prévues par les articles 277 et 278 de l'annexe J de la FIA

Si le réservoir de carburant d'origine n'est **pas conservé**, celui-ci ne peut être remplacé que par un réservoir conforme à la **spécification FT3** installé conformément aux dispositions suivantes :

Un réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés **dans une structure étanche** aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche **laissant apparaître la date de validité** (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, il **ne fera pas sailli** par rapport à la carrosserie.

Les voitures de la catégorie 4 doivent être en conformité avec les dispositions de l'article 290 de l'annexe J de la FIA.

Les voitures de la catégorie 5 doivent au minimum être en conformité avec l'une des dispositions ci-dessus.

4.3 : **Equipements et vêtement de protection des participants.**

L'équipement minimum obligatoire sera:

- Un casque homologué selon les normes édictées par la fédération délégataire. Le casque intégral avec visière est **obligatoire** s'il **n'y a pas de pare-brise** totalement fermé.
- La cagoule et les sous-vêtements ignifugés sont recommandés.
- Une combinaison ignifugée homologuée selon les normes édictées par la fédération délégataire, **sauf pour les véhicules de catégorie 1 loisir**.
- Des gants ininflammables, **sauf pour les véhicules de catégorie 1 loisir**.

Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont **interdits**.

4.4 : **Echappement.**

Toutes les voitures devront être équipées d'un **silencieux**.

Voitures de courses fermées **et** groupe CM, GT de série, niveau sonore maximal : **105 dB A maxi**

Voitures de course ouvertes, niveau sonore maximal : **110 dB A maxi**

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

Toutes épreuves :

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

Le karting sera réglementé aussi par le Titre II des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting.

6.1.3 Réglementation médicale :

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Son nom devra également être porté sur le règlement de l'épreuve.

Le médecin-chef est auprès du Directeur de Course ou en liaison permanente avec lui.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Une ambulance au minimum, permettant la ventilation et l'aspiration. **En cas de départ de l'ambulance pour évacuation médicale, la manifestation ne pourra reprendre qu'à son retour ou à son remplacement effectif.**

Est vivement recommandé la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

Les présentes règles n'ont pas vocation à réglementer le dispositif prévisionnel de secours éventuellement nécessaire à l'organisation d'une manifestation. Les services préfectoraux concernés disposent de cette prérogative.

6.1.4 Aptitudes médicales :

Tout membre de l'équipage devra présenter :

- Soit un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile en compétition, délivré par un médecin inscrit au tableau de l'ordre des médecins, et ce, suivant les critères fixés par la fiche médicale consultable sur l'imprimé de demande de licence figurant sur le site www.ffsa.org dans la rubrique « Vie fédérale ».
- Soit une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

La liste de ces médecins peut être obtenue, département par département, auprès de chaque conseil départemental de l'Ordre des Médecins ou sur le site web de l'Ordre National des Médecins – www.conseil-national.medecin.fr.

6.2. Route de course

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

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

6.2.3. Les voitures accidentées et hors d'état de continuer sont rangées ou évacuées par les soins du pilote ou des commissaires de piste les plus proches, sous la protection du ou des drapeaux jaunes..

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

6.5. Tableaux d'affichage

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

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE (Hors Karting)

Avant le départ :

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

Le départ sera donné moteur en marche, les roues avant sur la ligne tracée en travers de la route.

7.1. Essais

Aucun essai ne sera toléré en dehors des heures fixées au règlement particulier, mais tous les conducteurs seront tenus de prendre part à au moins une séance d'essais officiels, et d'effectuer un parcours de bout en bout, au cours des essais, chronométrés ou non, prévus par le règlement particulier. Le conducteur doit, pour les essais, utiliser la voiture avec laquelle il participera à la course.

7.3. Course

La procédure de départ est précisée dans le règlement particulier. Les départs de la course et des essais seront espacés à la discrétion du Directeur de l'épreuve.

Procédures de départ

Les départs sont donnés arrêtés selon la procédure définie au règlement particulier (drapeau, feux...) Les départs des essais et de la course seront espacés à la discrétion du Directeur de Course.

Après l'arrivée :

Lors du retour de la zone de stationnement et/ou du parc Fermé vers le parc, tous les pilotes sont dans l'obligation de porter leur ceinture de sécurité. Le port du casque est obligatoire pour tous les pilotes jusqu'à la quille « stop » et les pilotes devront retirer leur casque à cet endroit. De plus, il est **strictement interdit** de prendre quoi que ce soit à bord pour le trajet de retour.

Les pilotes devront obligatoirement retirer leur casque avant d'entrer dans le parc.

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

Le mode de classement sera précisé dans le règlement particulier.

ARTICLE 11 : SLALOM KARTING

Toute prescription non mentionnée ci-dessous (encadrement, véhicule, tenue vestimentaire...) devra être conforme aux prescriptions du Titre I des Règles Techniques et de Sécurité des Circuits de Karting.

1- Revêtement :

La chaussée doit être obligatoirement enrobée de bitume uniforme et permettant la pratique du karting.

2- Parcours :

L'organisateur devra obtenir une autorisation de manifestation sportive par la préfecture.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours la chaussée étant d'une largeur minimum de 4 mètres **et interdit temporairement à la circulation**.

Le tracé devra être matérialisé correctement par des protections ou des cônes dont le positionnement sera repéré au sol.

Le parcours sera utilisé par un seul kart à la fois.

3 - Protections :

On pourra utiliser comme protections :

- Un ensemble constitué de blocs de mousse ou de pneus, assemblés et posés à plat sur une hauteur de 0.50 m minimum liés par sangle ou boulonnés.
- Des caissons séparateurs en plastiques de type autoroutier liaisonnés ayant au moins une face verticale côté chaussée, des caissons type « TECPRO » ou similaire.
- Des bottes de paille 15/20 kg enveloppées dans des sacs en plastique.

Il faudra prévoir des protections de réserves en quantité suffisante afin de pouvoir remplacer celles qui sont abîmées. Ce type de protection souple devra être conforme aux prescriptions des Règles Techniques et de Sécurité des circuits de karting.

4 - Obstacles

Si un obstacle (poteaux, arbres, murets, etc...) se trouve à moins de 1 mètre de la chaussée, il devra être équipé d'une protection de 1.50 m de haut. De plus une autre protection de 0.50 m de haut minimum devra être disposée à au pied de l'obstacle.

5 - Moyen de secours

L'emplacement de l'ambulance et du médecin devra être défini dans le règlement de l'épreuve.

6 - Public

Le public est interdit à l'extérieur des virages et dans toutes les zones matérialisées à cet effet. Il pourra, cependant, être autorisé de recevoir du public en extérieur de virage si celui-ci est en surélévation de 1m minimum par rapport à la chaussée ou à une distance de 10m derrière des barrières Vauban protégées par des protections souples. En alignement droit, le public devra être situé à 2m minimum du parcours derrière des barrières protégées par des protections souples.

Dans tous les cas, les emplacements du public, définis sur le plan, seront validés après approbation de la CDSR.

7- Véhicules

Tout type de karting pourra évoluer sur ce type de parcours.

ARTICLE 12: REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations inscrites au calendrier de la FFSA.

Voir réglementation sportive FFSA en vigueur.

ARTICLE 13: REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER

(Suite au décret n°2017-1279 du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives)

A utiliser obligatoirement pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

Type d'épreuve :

Dénomination de la manifestation :

Date de la manifestation :

Identité de l'organisateur administratif :

Identité de l'organisateur technique :

Lieu de la manifestation :

1.1. OFFICIELS EN CHARGE DE LA SECURITE (instruction 06-073 JS du 19 octobre 2006).

[illegible]

1.2. HORAIRES DE LA MANIFESTATION.

Demande d'engagement :

Ouverture le :

Clôture le :

	<u>DATE</u>	<u>HEURE</u>
Vérifications administratives		
Vérifications techniques		
Essais libres		
Essais chronométrés		
Course		
Remise des prix		

ARTICLE 2. MOYENS DE SECOURS

- Médecin chef :
- Nombre d'ambulance :
- Equipe de secourisme :

Une ambulance sera-t-elle équipée du matériel nécessaire à la ventilation et l'aspiration ? **O/N**

Une équipe d'extraction sera-t-elle présente? **O/N**

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- L'épreuve est ouverte aux concurrents âgés de ans et plus.
- L'épreuve est **ouverte/non ouverte** aux licenciés de la FFSA.

Je m'engage à vérifier que tous les participants sont titulaires d'un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile ou titulaires d'une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- Véhicules admis :
- Nombre de véhicules admis :

Véhicules de compétition:

Casque homologué FIA	OUI / NON
Combinaison ignifugée FIA norme 8856-2000 ou 1986	OUI / NON
Gants ignifugés FIA norme 8856-2000	OUI / NON

Véhicules catégorie Loisir:

Casque homologué CE (à minima)	OUI / NON
Casque homologué FIA	OUI / NON

ARTICLE 5. SITES ET INFRASTRUCTURES

5.1. PARCOURS

Tracé utilisé :

Longueur :

Largeur :

Nombre de postes de commissaires :

Nombre et type d'extincteurs par poste :

Nombres de commissaires :

ARTICLE 6. DIVERS

Cet article est destiné à donner des indications particulières sur le déroulement de la manifestation ou son organisation, par exemple :

N° de téléphone et adresse mail de l'organisateur

Les horaires d'ouvertures du parc concurrents

Montant de la valeur de la remise des prix

Etablissement d'un classement ses modalités

Les actions engagées pour la protection de l'environnement

Montant des garanties d'assurance souscrites pour les concurrents, et les officiels (RC, IA (Décès et Invalidité))

ARTICLE 7. PIECES A FOURNIR

- Tracé du parcours avec dispositif de sécurité : emplacement PC, DC, Ambulance, ZP ouverte, chicane...
- Dossier de sécurité type de la FFSA
- Horaires de la manifestation avec tous les plateaux et détails des animations avec véhicules.
- Attestation de présence des ambulances et du médecin.

TITRE III REGLES DE SECURITE DES SLALOMS

TOUTES LES ZONES AUTRES QUE LES ZONES « AUTORISEES » SONT CONSIDEREES COMME « INTERDITES ».

Pour la mise en œuvre pratique de ces dispositions, il est proposé d'utiliser le Guide d'Utilisation des RTS Rallye mis en œuvre par la FFSA, et accessible sur le site www.ffsa.org, rubrique Réglementation & Sécurité / Sécurité / Sécurité rallye / Outils de communication

A Zones réservées aux personnes qui assistent, à titre onéreux ou non à une manifestation, sans participer à l'organisation de celle-ci.

ZONES AUTORISEES AU PUBLIC

Il est préférable de choisir ces zones aux endroits accessibles par voies balisées à cet effet, autres que les accès au parcours pour les concurrents, et autres que les voies d'évacuations sanitaires. Ces zones devront avoir une zone de stationnement ou, un stationnement sur un côté de la voie si celle-ci est suffisamment large pour permettre le passage d'un véhicule, malgré le stationnement.

Les zones autorisées seront délimitées à des distances de sécurité à définir par l'organisateur technique. Elles doivent être adaptées à la topographie du site.

Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables à la manifestation (presse, programmes, ...) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public. Elles pourront être délimitées par de la rubalise verte ou du filet vert (type chantier).

Conformément à l'article R.331-21 du code du sport, l'organisateur technique de la manifestation doit délimiter les zones réservées aux spectateurs en respectant les présentes RTS. Ce dernier doit informer les spectateurs des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone **leur est interdit**. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

Pour la délimitation de ces zones, celui-ci tiendra notamment compte :

- de la position de chaque zone par rapport à la trajectoire prévisible des voitures de course,
- de leur vitesse à l'abord et tout au long de cette zone
- de la topographie du terrain sur lequel celle-ci sera établie.

Ces zones devront être clairement identifiées et délimitées.

Des zones facilement accessibles devront être mises en place et leur emplacement devra être signalé.

Nota : En aucun cas des barrières type « Vauban » ou « anti-émeutes » ne doivent être utilisées en première ligne de protection du public.

B Zones interdites à toutes personnes autres que celles qui participent à l'organisation de la manifestation.

ZONES INTERDITES AU PUBLIC

L'organisateur technique de la manifestation doit mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires pour informer les spectateurs des zones qui leur sont réservées. L'accès à toute autre zone **leur est strictement interdit**.

Ces zones seront de préférence indiquées au moyen de panneaux conformes à l'Annexe 1 des RTS Rallyes, mis en évidence au niveau de chaque point d'accès.

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier, ces panneaux seront également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès et une signalisation renforcée pourra être mise en place.

Les spectateurs contrevenants aux dispositions mises en place par l'organisateur technique de la manifestation **seront passibles** d'une amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

ANNEXE 1 : BALISAGE – ELEMENTS DE SIGNALETIQUE

Le balisage devra de préférence être conforme à la charte des éléments de sécurité rallye (Annexe 1 des RTS Rallye)

Le balisage se fera notamment à l'aide de :

- Panneau
- Rubalise
- Filets de chantier / grillage avertisseur (Affectation : renforcement des rubalises)
- Piquets (Les piquets métalliques devraient comporter une protection souple en leur sommet)

ANNEXE 2 : ZONE ACCESSIBLE AU PUBLIC.

A- Epreuve sur circuit homologué pour une pratique automobile.

Les zones réservées au public doivent être délimitées par l'organisateur technique et ne pourront être que celles prévues à cet effet sur le plan annexé à l'arrêté d'homologation du circuit.

B – Epreuve sur route ou parking, ou sur circuit homologué pour d'autres véhicules que l'automobile.

Dans l'axe du dégagement, si une zone réservée au public est mise en place alors que le terrain présente une pente inférieure à 45°, il devra y avoir une première ligne de protection à 15m minimum de la zone public.

En alignement droit, il devra toujours y avoir une première ligne de protection à 10m minimum de la zone public, sauf dans les cas suivants :

- Dans le cadre d'un slalom sur parking, entre deux chicanes distantes de 30m maximum, où la distance entre la première ligne de protection et la zone public pourra être réduite à 5m.
- Si le public est situé au sommet d'un talus dont la hauteur permet de respecter les distances et pentes fixées par les tableaux ci-dessous.

Une première ligne pourra être constituée de :

- Séparateurs bétons liés entre eux d'une hauteur minimale de 0.8m, et dont la masse sera au minimum, d'une tonne au mètre
- Séparateurs plastiques lestés et liés, sur 100m minimum, type BT1 (dispositif de retenu minimum) .uniquement **si la vitesse de passage est inférieure à 90km/h**
- Triple glissières de sécurité.
- Botte de paille de dimension : 1m x 1m x 1 m
- Double rangée de piles de pneumatiques liées entre elles selon les RTS circuit asphalte
- Tout autre dispositif qui aura été validé préalablement par la fédération délégataire.

L'outil ci-dessous, vise à aider l'organisateur technique à mettre en place les dispositifs de sécurité prévus dans le dossier sécurité, en utilisant le principe du cône de freinage dans lequel **le public est interdit**. Il peut être utilisé dans les zones considérées comme particulièrement dangereuses, selon les RTS. (Nota : échelle non respectée). Il pourra ainsi identifier les zones où le public peut se positionner.

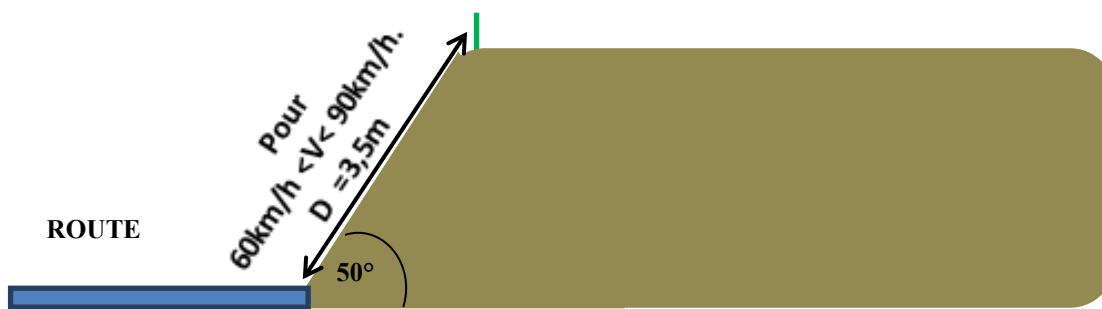
Exemples d'applications liés aux cônes de freinage :

Nota : Dans chaque cas, la distances« D » qui figure dans les exemples représente la distance mesurée le long de la pente selon le schéma ci-dessous :

DISTANCE DE SECURITE DE LA ZONE RESERVEE AU PUBLIC.

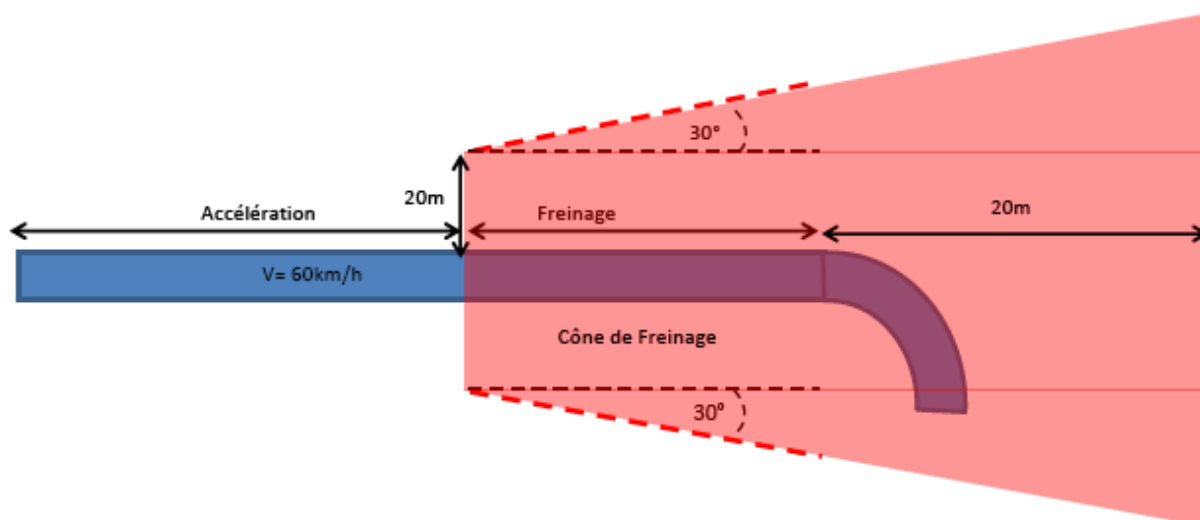
Exemple pour un talus à 50°.

PUBLIC



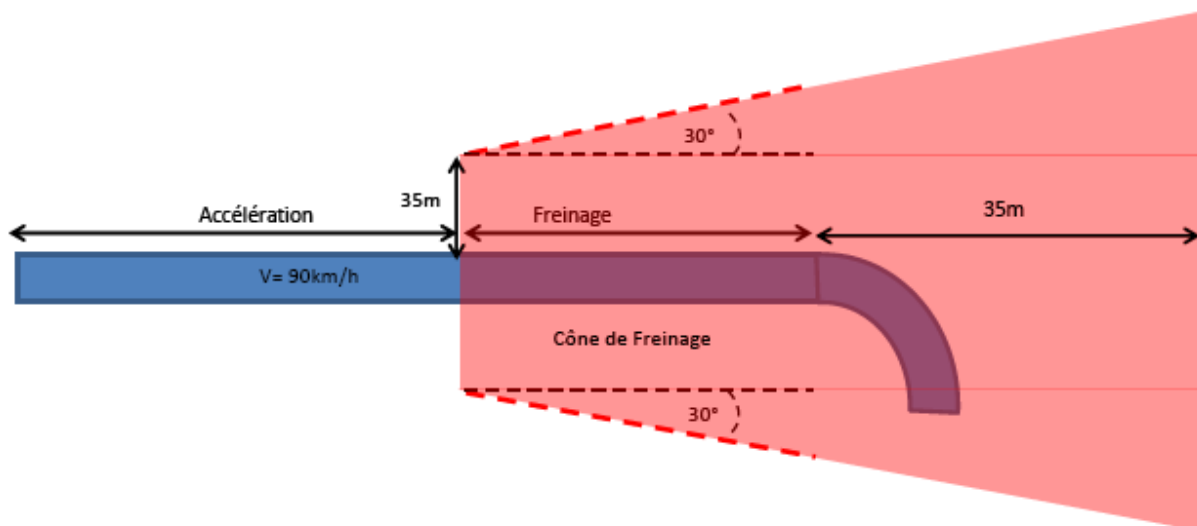
La distance « D » se mesure à partir du pied de talus, et représente la longueur de la pente.

1. Jusqu'à 60km/h



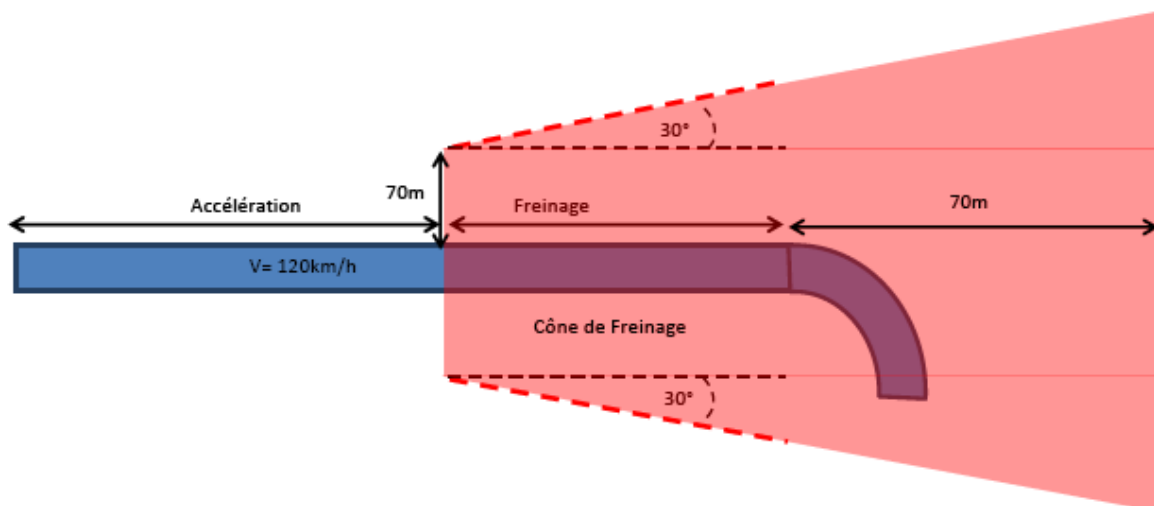
Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	20 m	11 m	2 m	1,5 m

2. De 60 à 90km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	35 m	20 m	3,5 m	2 m

3. De 90 à 120km/h



Pente	de 0° à 30°	de 30° à 45°	de 45° à 70°	de 70° à 90°
Distance/ au bord de la route	70 m	45 m	5,5 m	3,5 m