



Règlement technique King Of France 2024

20 décembre 2023

Table des matières

1	INTRODUCTION / APERÇU
2	APPLICABILITÉ
3.1	PARTICIPANTS
3.2	ÉQUIPEMENT
4	CONVENTIONS SUR LE DOCUMENT
5	PRIORITÉS
6	TERMES / LIMITATION DE RESPONSABILITÉ / RESPONSABILITÉ
7	RÈGLES TECHNIQUES ET RÉGLEMENTATIONS
7.1	INSPECTION TECHNIQUE ET CONNEXION
8	SPÉCIFICATIONS DES VÉHICULES (toutes classes)
8.1	ÉTAT ET FONCTION DES ÉQUIPEMENT
8.2	ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ
8.2.1	HARNAIS
8.2.2	FILETS DE PORTES
8.2.3	SIÈGES
8.2.4	EXTINCTEURS
8.2.5	KLAXON
8.2.6	RÉFLECTEURS
8.2.7	DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ EN CAS DE PANNE
8.2.8	TROUSSE DE PREMIERS SECOURS
8.2.9	FOURNITURES DE SURVIE
8.2.10	DISPOSITIFS DE RETENUE DE LA TÊTE ET DU COU
8.2.11	IDENTIFICATION DU VÉHICULE
8.2.12	COMPOSANTES GÉNÉRALES DU VÉHICULE
8.2.13	ARCEAUX DE SÉCURITÉ
8.2.14	MOTEUR
8.2.15	TRANSMISSION
8.2.16	BOITES DE TRANSFERT
8.2.17	ARBRES DE TRANSMISSION
8.2.18	DIRECTION
8.2.19	SUSPENSION
8.2.20	FREINS
8.2.21	COMMANDES
8.2.22	CIRCUIT DE CARBURANT
8.2.23	FIXATIONS
8.2.24	SYSTÈME ÉLECTRIQUE
8.2.25	ROUES ET PNEUS
8.2.26	POIDS DU VÉHICULE
8.3	CLASSE STOCK 4600
8.3.1	VÉHICULES ÉLIGIBLES
8.3.2	CHÂSSIS ET CARROSSERIE
8.3.3	MOTEUR
8.3.4	TRANSMISSION
8.3.5	BOITE DE TRANSFERT
8.3.6	ARBRES DE TRANSMISSION

- 8.3.7 ESSIEUX
- 8.3.8 DIRECTION
- 8.3.9 SUSPENSION
- 8.3.10 ROUES ET PNEUS
- 8.4 CLASSE MODIFIED 4500
 - 8.4.1 CHASSIS ET CARROSSERIE
 - 8.4.2 MOTEUR
 - 8.4.3 TRANSMISSION
 - 8.4.4 BOITE DE TRANSFERT
 - 8.4.5 ARBRES MOTRICES
 - 8.4.6 ESSIEUX
 - 8.4.7 DIRECTION
 - 8.4.8 SUSPENSION
 - 8.4.9 ROUES ET PNEUS
 - 8.4.10 CLASS LEGEND 4800
- 8.5 CLASS UNLIMITED 4400
 - 8.5.1 MOTEUR
 - 8.5.2 BOITE DE TRANSFERT
 - 8.5.3 ARBRES DE TRANSMISSION
 - 8.5.4 ESSIEUX
 - 8.5.5 DIRECTION
 - 8.5.6 SUSPENSION
 - 8.5.7 ROUES ET PNEUS
- 8.6 CLASS SSV 4900
 - 8.6.1 DEFINITION
 - 8.6.2 SÉCURITÉ
 - 8.6.3 PERFORMANCE
- 8.7 VÉHICULES À SUPPORTS DE CONVERSION
 - 8.7.1 Visibilité
- 9 RÈGLEMENTS ET ÉVÉNEMENTS DE L'ÉVÉNEMENT
 - 9.1 OFFICIELS 9.1.1 LES OFFICIELS
 - 9.2 PARTICIPANTS AUX ÉVÉNEMENTS
 - 9.2.1 ENREGISTREMENT
 - 9.2.2 CONDUITE
 - 9.2.3 PILOTES ET COPILOTES
 - 9.2.4 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ
 - 9.3 DÉROULEMENT DE L'ÉVÉNEMENT
 - 9.3.1 DÉROULEMENT D'ÉVÉNEMENT
 - 9.3.2 POINTS DE CONTRÔLE ET PASSAGES ROUTIERS
 - 9.3.3 STANDS 9.3.4 COMMUNICATIONS
 - 9.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE
- 10 RÈGLES ET RÈGLEMENTS DE LA SÉRIE
- 10.1 RÈGLES SPÉCIFIQUES À LA SÉRIE
- 11 INFRACTIONS ET PEINES
- 12 PROTESTATIONS ET RÉCLAMATIONS

Le règlement du King Of France est édité pour la préparation de l'épreuve King Of France. Elle a été faite avec le maximum d'attention possible pour informer les concurrents et les autorités et ainsi créer un événement convivial et sécuritaire. Toutes les images ou vidéos produites pendant le King Of France sont libres de publication par, pour le King Of France.

1- INTRODUCTION / APERÇU

Ce règlement est destiné à fournir des réglementations et procédures normalisées pour assurer la compétition, la plus sûre, la plus équitable et la plus juste, des sports motorisés de compétition pour les compétiteurs, les fans et les sponsors. Il contient les règles, règlements, spécifications, lignes directrices pour l'événement, course, lieu ou heure et lieu spécifiques.

Il peut émettre des règles spéciales pour tenir compte des conditions présentées par le lieu de la manifestation, la condition du parcours ou autre circonstance.

2- APPLICABILITÉ

Bien que ce règlement soit de nature directive, aucune instruction, aussi détaillée soit-elle, ne peut s'appliquer dans toutes les circonstances imaginables. Rien dans ce règlement n'est donc destiné à remplacer l'obligation pour tous les participants à tout moment d'exercer un jugement et incarne un haut niveau d'esprit sportif; il n'est pas non plus destiné à remplacer l'obligation pour les participants d'être responsables de leur sécurité et de leur conduite.

3.1 PARTICIPANTS

Tous les participants à un événement de King Of France doivent se conformer pleinement à tous les critères et règles applicables telles que publiées dans le présent règlement et dans les règles spéciales applicables.

3.2 ÉQUIPEMENTS

Les normes et spécifications de l'équipement définies dans ce règlement, notamment en matière de sécurité, doivent être considérées comme des exigences minimales. Ce règlement, et, en tout particulier les règles de sécurité, spécification ou norme individuelle énoncée dans les présentes ne doit pas être interprétée comme contraignant, mais au contraire, pour protéger les équipes ou les participants à employer des mécanismes de sécurité plus importants ou adhérent à des normes de sécurité plus strictes que les normes minimales requises, à condition ne provoque pas de conflit avec les autres règles publiées dans ce livre de règles.

4- CONVENTIONS DE DOCUMENT

Une interprétation des mots suivants est fournie pour définir clairement leur signification comme suit : utilisé dans ce règlement :

- Les termes « doit » et «doivent» ont été utilisés pour indiquer que le respect, l'application d'une règle ou d'une procédure est obligatoire.

- Le mot « devrait » a été utilisé pour indiquer que la conformité avec, ou l'application d'une règle ou d'une procédure est préférée ou recommandée, mais pas obligatoire.
- Le verbe « pouvoir » a été utilisé pour indiquer un moyen acceptable ou suggéré de réalisation ou que le respect, ou l'application, d'une règle ou la procédure est facultative.
- Les verbes au futur ont été utilisés uniquement pour indiquer l'avenir ; ne pas indiquer un degré d'exigence. Une attention particulière a été accordée à l'amélioration et à la clarification du vocabulaire utilisé tout au long de ce règlement. Termes, acronymes et abréviations spécifiquement définis ces règles sont définies dans le règlement de

5-PRIORITÉS

En cas d'incohérence dans ce règlement, King Of France doit être contacté pour obtenir des éclaircissements avant le début d'un événement. En cas de divergence constatée ou de clarification requise après le début d'un événement, le directeur de course sera seul juge pour déterminer la réponse appropriée. Une telle réponse peut inclure, mais ne doit pas nécessairement se limiter à prendre une décision, donner des éclaircissements, prendre des mesures disciplinaires ou une autre action jugée nécessaire. En cas de conflit entre les documents référencés dans la présente et le contenu de ce règlement, ce dernier prévaut. King Of France se réserve le droit de modifier ce règlement à tout moment, à leur seule discrétion. Pour les « déjà » inscrits à un événement, une note sera envoyée pour faire part des modifications.

6- TERMES / LIMITATION DE RESPONSABILITÉ / RESPONSABILITÉ

King Of France se réserve le droit de refuser l'entrée à tout candidat, équipe, concurrent, participant, participant ou toute autre personne à tout événement pour quelque raison que ce soit. Le lecteur de ce règlement et tous les participants à tout événement de King Of France accepte, par la présente, de renoncer, de libérer, de renoncer, de protéger, de tenir indemne, d'indemniser et de défendre le promoteur, l'exploitant du terrain et King Of France ainsi que son équipe, dirigeants, fonctionnaires, employés, agents, sous-traitants et tous leurs représentants, compagnies d'assurances, successeurs d'intérêts, sponsors commerciaux et corporatifs, agents, employés, représentants, cessionnaires, dirigeants, administrateurs et actionnaires de et à partir de toute réclamation, demande, responsabilité, perte, coût, dommage ou dépense pour toute autre perte ou dommage résultant, ou présumé, de toute utilisation de toute information contenue dans ce livre de règles ou en raison d'informations inexactes, d'omission d'informations, ou tout acte de négligence dans ou lié à ce règlement.

King Of France ne garantit pas, ne représente ni ne certifie autrement que les informations contenues dans ce règlement conviennent à quelque fin que ce soit.

King Of France ne garantit pas, ne représente ni ne certifie autrement que le respect des règles contenues dans ce règlement confère tout degré de sécurité, réelle ou imaginaire. Ce règlement est publié sans garantie expresse ou implicite. Le lecteur de ce règlement, tous les participants à King Of France, et tout utilisateur d'un dispositif de sécurité assume tous les risques liés à l'utilisation des informations contenues dans ce règlement, avec leur participation à toute activité de, et avec l'utilisation d'un véhicule n'est pas une société d'ingénierie professionnelle, expert en sécurité entreprise, ou entreprise professionnelle médicale, garantit ou approuve ou déclare que tout ce qui est écrit dans ce règlement est, de quelque manière que ce soit, de la forme ou de la forme, adapté à quelque usage que ce soit. Rien dans ce règlement n'est destiné à être professionnel, compétent ou qualifié des conseils sur la conception, la construction, la fabrication,

l'installation ou l'utilisation de tout véhicule, composant, pièce dispositif, système ou équipement, y compris les systèmes de sécurité. Aucune garantie ou représentation n'est faite quant à la capacité de l'information contenu dans ce règlement pour protéger tout lecteur, tout participant, ou tout utilisateur de tout véhicule, pièce, système ou sécurité dispositif (mentionné ou non) aux blessures, aux dommages matériels ou à la mort. En participant de quelque manière que ce soit à King Of France, tous les participants signifient qu'ils comprennent et conviennent que leur participation est volontaire et en pleine connaissance des risques liés à la pratique de sport mécanique. L'installation ou l'utilisation de tout dispositif de sécurité et la conduite d'un véhicule hors route pour usage peut être dangereux et présente un risque de dommage matériel, physique de blessure ou de mort. Tous les participants assument expressément tous les risques associés à l'utilisation de informations publiées dans ce règlement, en utilisant un système de retenue du conducteur ou un autre système de sécurité, ou participer de quelque manière que ce soit à l'événement, que ces les risques sont connus ou inconnus, inhérents ou non. King Of France n'assume aucune responsabilité pour les décisions prises par individus ou autres utilisateurs de ce règlement. King Of France n'assume aucune responsabilité pour les retards, report ou annulation de tout ou partie d'un événement pour quelque raison que ce soit, y compris intempéries ou conditions de parcours dangereuses. Les participants à l'événement, les officiels et les bénévoles de King Of France ne sont pas employés mais bénévoles. Les participants, les officiels et les volontaires assument la responsabilité de tous les frais, primes, lots et cadeaux offerts et les taxes payables sur toute somme d'argent, prix ou autres récompenses qu'ils pourraient recevoir à la suite de leur participation.

7-RÈGLEMENT TECHNIQUE

7-1 INSPECTION TECHNIQUE ET CONNEXION

7-1.1. Il incombe au conducteur attitré de s'assurer que son véhicule respecte toutes les règles techniques, réglementations, de ce règlement et spécifications.

7-1.2. Le conducteur attitré est chargé de fournir au responsable technique avec la documentation et les dossiers relatifs à la conformité de tout règles spécifiées ici.

7-1.3. King Of France se réserve le droit de limiter le nombre de personnes autorisées dans toute zone ou garage dans lequel des inspections sont effectuées ou dans lequel les véhicules sont stationnés.

7-1.4. King Of France se réserve le droit de sceller ou de mettre en parc fermé tout véhicule entrant.

7-1.5. King Of France n'assume aucune responsabilité pour la mise parc fermé et ou pour assurer la sécurité des véhicules mis en parc fermé.

7-1.6. Les directeurs, directeurs de course et / ou inspecteur technique en chef peuvent mettre en parc fermé tout véhicule ou pièces de véhicule.

7-1.7. Tous / tous les véhicules peuvent être soumis à une mise en parc fermé après la course et à une seconde inspection technique, plus approfondie.

7-1.8. Aucun véhicule ne doit être retiré d'une zone d'inspection ou d'une zone de parc fermé sans autorisation des directeurs, du directeur de course ou de l'inspecteur technique en chef. Tout véhicule enlevé sans autorisation appropriée soumettra ce concurrent à disqualification. Tout véhicule non conduit directement dans la zone d'inspection ou de mise en parc fermé à la demande du directeur de course ou de l'inspecteur technique en chef, peut entraîner la disqualification.

7-1.9 L'inspecteur technique en chef peut saisir toute pièce ou tout dispositif illégal trouvé sur n'importe quel véhicule. Tout article saisi par l'inspecteur technique en chef ne peut être retourné, il n'y aura aucune compensation faite par King Of France, ses représentants ou ses administrateurs à tout participant ayant fait saisir des articles illégaux.

7-1.10. Le fait de ne pas se présenter lors de l'inscription et avant l'inspection technique pendant les heures annoncées ou énumérées sur l'information de l'événement peuvent entraîner les pénalités suivantes, à la discrétion de King Of France

7-1.11. Défaut de se présenter à l'appel d'enregistrement final: DNS (DO NOT START)

7-1.12. King Of France se réserve le droit d'appliquer des marqueurs sur les châssis pour tous les véhicules participant à des événements King Of France. Les marqueurs d'identification du châssis doivent rester intacts et inchangés. Les marqueurs d'identification de châssis doivent rester sur le véhicule pendant l'année de la course. Si le marqueur d'identification du châssis est endommagé ou doit être retiré pour faciliter les réparations ou modifications apportées au véhicule, le conducteur attitré du véhicule doit informer Le directeur de course afin d'obtenir un nouveau marquage du châssis.

7-1.13. Chaque véhicule doit passer une inspection technique avant de pouvoir participer à King Of France. Un marqueur d'identification sera placé sur le véhicule une fois que celui-ci aura passé avec succès le contrôle technique.

7-1.14. Il incombe au conducteur attitré de s'informer sur la liste « du contrôle technique ».

7-1.15. Tous conducteur est responsable de sa voiture ainsi que de sa bonne foie à présenter une voiture conforme au contrôle technique.

7-1.16. Toute falsification de la bande d'inspection est strictement interdite. Toute preuve de falsification entraînera la disqualification de la bande d'agrément et nécessitera une nouvelle inspection moyennant un coût supplémentaire avant que ledit véhicule ne soit autorisé à courir. L'abus de cette règle peut entraîner la disqualification permanente du véhicule et du conducteur des futurs événements.

7-1.17. Les équipements de protection individuelle de tous les concurrents seront vérifiés avant la course. Cela inclut, sans toutefois s'y limiter, les combinaisons anti-feu, les casques et la protection de nuque, Les trousse de premiers secours, les extincteurs, les ceintures de sécurité et les filets seront également vérifiés. Ceci n'implique pas que ces éléments seront les seuls éléments cochés. L'inspecteur technique en chef ou l'inspecteur technique adjoint peuvent saisir tout équipement de protection individuelle qui ne respecte pas les règles ou est considéré comme dangereux.

7-1.18. La mise en parc fermé d'avant-course sera à la discrétion de King Of France et de son directeur de course. Après l'inspection technique, les véhicules seront dirigés vers un parc fermé où ils devront rester jusqu'à l'heure de retrait fixée. Seules les personnes désignées seront autorisés dans le parc fermé après qu'un véhicule y soit placé. Tous les autres membres du personnel doivent recevoir une autorisation écrite spéciale pour entrer dans le parc fermé.

7-1.19. King Of France se réserve le droit de soumettre tout véhicule à un contrôle technique après la manifestation, à la discrétion du directeur de course et / ou de l'Inspecteur Technique en Chef. Lors d'une inspection technique après la course, le pilote attitré est responsable de retirer ou d'avoir enlevé ou préparer les éléments demandés à être inspecté, comme indiqué. Le non-respect de cette obligation entraînera la disqualification du participant et peut entraîner une suspension.

7-1.20. King Of France ou le directeur de course peuvent exiger qu'un véhicule endommagé dans un événement soit soumis à l'inspection post-incident. Si le propriétaire ou le conducteur refuse l'inspection de son véhicule, le véhicule et le conducteur peuvent être disqualifiés et suspendus des futurs événements.

7-1.21. La mise en parc fermé de tous les véhicules finissants après la course sera à la discrétion de King Of France. En cas de mise en parc fermé après la course, les véhicules seront libérés au plus tard deux heures après la fin officielle de la manifestation. Les véhicules impliqués dans tout type de réclamation seront mise en parc fermé jusqu'à ce que le directeur de course se prononce sur le plainte.

7-1.22. Tout refus d'un concurrent de se conformer aux décisions du directeur de course entraînera disqualification et suspension d'un concurrent de tous les événements pour une période d'au moins un an.

8-SPÉCIFICATION DES VÉHICULES (toutes classes)

8-1 ÉTAT ET FONCTIONS DES ÉQUIPEMENTS

8.1.1 Facilité d'entretien Tous les équipements, engins, dispositifs, équipements de sécurité et pièces détachées nécessaires, tels que décrits dans ce règlement (y compris les règles spéciales ou complémentaires), doivent être en bon état de fonctionnement au moment du contrôle technique. Certains équipements et composants doivent rester utilisables pendant toute la manifestation et, s'ils sont endommagés, doivent être réparés ou remplacés avant que le véhicule puisse continuer sur sa trajectoire, comme spécifié dans le règlement et spécifications de ce règlement.

8.2 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

Les conducteurs et / ou constructeurs peuvent demander l'utilisation de produits qui ne suivent pas les lignes directrices ci-jointes. Ces produits doivent démontrer leur capacité à respecter ou à dépasser les normes existantes.

Le pack sécurité est commun à toutes les classes de véhicules. Le casque, la combinaison (combinaison, gants, chaussures), le système Hans ou Simpson doivent être homologués. Il convient aussi d'avoir des filets de portes, extincteurs, coupe circuit, ainsi que des sièges baquets et harnais homologués. Détails ci-dessous,

8.2.1 Harnais

1) Tous les véhicules doivent être équipés d'un **harnais de type H à cinq, six ou sept voies pour chaque occupant**. Les harnais des occupants doivent utiliser un système de verrouillage et de verrouillage style boucle à dégagement rapide (bouton poussoir ne sont pas autorisés). Les contraintes du conducteur doivent incorporer une ceinture ventrale, une ou plusieurs sangles entre-jambes et des sangles d'épaules.

2) Le harnais de sécurité doit être conforme à l'une des normes suivantes:

- Norme FIA 8853/98 ou 8853/2016 ou plus
- Spécification SFI 16.1
- Spécification SFI 16.5 Certaines parties des ceintures de sécurité ne doivent pas être mélangées ou assorties. Seuls les ensembles complets peuvent être utilisés.

3) Le matériau du harnais doit être du nylon ou du polyester Dacron. Le harnais du conducteur doit être dans un état neuf ou parfait sans coupures, couches effilochées, taches chimiques ou saleté excessive et doit être en condition flexible (c.-à-d. que le matériau ne doit pas être rigide).

4) Tous les harnais des occupants ne peuvent pas être utilisés après leur date d'expiration. Sur les harnais avec double certification SFI / FIA, la date d'expiration FIA sera prioritaire. Les courroies marquées SFI avec une date de fabrication seulement ne seront plus valables après deux (2) ans

à compter de la date de fabrication indiquée sur l'étiquette SFI. Il est hautement recommandé de remplacer tous les systèmes de retenue du conducteur après un an à compter de la date de fabrication.

-cependant, **un prolongement de deux ans est accordé pour les harnais sur leur date limite si toutes les autres conditions sont remplies.**

5) Aucune partie du harnais du conducteur ne peut être modifiée de quelque manière que ce soit par rapport au standard du fabricant. Cela comprend le soudage de coupleurs ou de couture de ceintures.

6) Aucun harnais du conducteur en surplus n'est autorisé.

7) Tous les harnais du conducteur doivent être correctement montés conformément aux indications et recommandations du fabricant. Boulonné, enveloppant et enfichable, les types de montage sont autorisés, sauf que les ceintures ventrales ne peuvent pas être montées par système d'enroulement.

8) En plus de se conformer aux instructions du fabricant, les installations des harnais de l'occupant doivent également être conformes à ce qui suit:

a) Le harnais des occupants doit être monté sur des éléments structurels capables de résister à la charge que le système de retenue leur imposera en cas d'accident, sans rupture.

b) Le harnais de l'occupant doit être adaptée à un équipement de construction, de siège installé solidement fixé au cadre / châssis / cage tubulaire.

c) Le harnais d'occupant doit être utilisé avec un siège avec le nombre approprié de fixations aux emplacements appropriés, pour les ceintures. Les sièges ne doivent pas être modifiés pour créer des fentes de ceinture.

d) Toutes les sangles doivent être aussi courtes que possible pour minimiser l'étirement.

e) L'acheminement de la sangle doit permettre à la sangle de tirer en ligne droite contre le point d'ancrage. Les supports de montage doivent former un angle compatible avec la direction de traction de la sangle.

f) Le support d'ancrage préféré est un support à double cisaillement.

g) Les harnais des occupants doivent être montés avec du matériel de haute qualité approprié pour l'installation. Filetage fin 1/2 "(12mm) ou 7/16"(12 mm) Grade 8 (10.9) boulons et écrous de blocage à filetage déformé de grade 8 (10.9)(ou mieux) sont conseillés.

h) Les ceintures ne doivent pas frotter contre une surface qui les effiloche.

i) Les glissières doivent être placées aussi près que possible de la plaque d'ancrage ou, si style enveloppant, au rouleau autour duquel ils s'enroulent.

j) Les sangles utilisant des plaques d'ancrage non cousues doivent être enroulées une quatrième fois autour de la glissière à 3 barres.

k) Le montage de style enveloppant doit être limité à l'installation de la ceinture de sécurité et doit inclure une méthode pour empêcher le mouvement latéral des sangles.

l) Les dispositifs de réglage de l'inclinaison et du verrouillage du harnais ne doivent pas être placés trop près du siège

9) **Les harnais doivent être portés correctement par tous les occupants et à tout moment où le véhicule est en mouvement.**

8.2.2 FILETS DE SÉCURITÉ

1) Les filets de sécurité sont obligatoires sur tous les véhicules et doivent couvrir la totalité de l'espace libre du cockpit et des deux côtés du véhicule jusqu'au moment où il est impossible pour un membre ou une partie du corps d'un occupant de faire saillie du véhicule lorsque l'occupant est correctement assis et attaché à sa ceinture position de conduite normale.

- 2) Le triangle situées derrière le pilier A (montant de pare brise) doivent être remplies avec un filet de sécurité si il est possible qu'un membre ou une partie du corps d'un occupant dépasse de le véhicule à tout moment lorsque l'occupant est correctement assis et sanglé dans leur position de conduite normale. Le Lexan n'est pas autorisé.
- 3) Des filets doivent être installés à l'intérieur de la cage de protection pour éviter tout dommage lors des retournements ou des glissades sur le côté .
- 4) Les filets attachés aux cadres de porte sont autorisés.
- 5) Les filets doivent être installés de manière à ce que les occupants puissent les libérer sans aide et quitter le véhicule quelle que soit sa position.
- 6) Pour les véhicules utilisant des portes d'usine ou de style usine, Lexan dans les vitres latérales peut être substitué aux filets tant que des dispositifs de verrouillage secondaires positifs sont utilisés sur les portes. Les vitres latérales en Lexan doivent être montées de manière à permettre un enlèvement dans la porte et son ouverture.
- 7) La bordure ou le bord du filet et la fixation du filet doivent être faits de matériaux aussi résistant ou plus que le filet lui-même. Les attachements du filet doivent être au minimum de chaque 6 pouces(150mm). Les fixation acceptables incluent, mais ne se limitent pas à: colliers de serrage en acier, boutons-pression, crochets métalliques et tiges d'acier. Les filets doivent être serrés de sorte que lorsqu'il est soumis à une force de poussée d'environ 23 kg (50 lb), le filet ne dévie pas plus de 10cm (4").
- 8) Les filets de porte doivent respecter ou dépasser les spécifications SFI 27.1 ou FIA J253.11 pour tous les classes.
- 9) **Les filets de portes doivent être en place à tout moment où le véhicule est en mouvement.**

8.2.3 SIÈGES

- 1) **Tous les sièges doivent être fabriqués par un fabricant reconnu** spécialisé dans les sièges pour les applications de course, et être d'un type approprié pour l'événement. La norme FIA est recommandée
- 2) **Les sièges de série (OEM) sont interdits pour toutes les classes.**
- 3) Tous les sièges doivent être solidement fixés au châssis du véhicule et les supports doivent être correctement fixés et renforcés pour empêcher le siège de bouger par rapport au châssis.
- 4) Les fixations de siège réglables du type sur rail doivent être solidement montées sur le châssis du véhicule et ne permettre aucun mouvement latéral ou vertical entre le siège et le châssis ou le rail de montage et le châssis.
- 5) Les appuie-têtes sont constitués d'un rembourrage.
- 6) Les sièges doivent avoir des emplacements appropriés pour accueillir correctement le harnais du conducteur.

8.2.4 EXTINCTEURS

- 1) Chaque véhicule doit être muni d'**un extincteur portatif sec de classe ABC, homologué de 2kg ou plus.** extincteur chimique ou équivalent Halon ou Novec, facilement accessible à tous les occupants à l'intérieur du véhicule.
- 2) **Un autre extincteur chimique sec supplémentaire de 5kg ou équivalent (1x 5 kg ou 2x 2,5 kg)** ou plus, de classe ABC ou les extincteurs équivalents au halon ou au novéc doivent être montés dans une position telle qu'il est facilement accessible depuis l'extérieur du véhicule par des personnes ne connaissant pas le véhicule.

- 3) Les systèmes d'extincteur automatique intégrés à bord sont fortement recommandés en plus des extincteurs portatifs. Dans le cas où un véhicule est équipé de système automatique embarqué, le véhicule doit toujours respecter toutes les autres exigences de 8.2.4.
- 4) Les extincteurs doivent avoir une jauge et être complètement chargés. Tous les extincteurs doivent être montés d'une manière qui permette leur retrait et leur utilisation sans utiliser d'outils. Tous les extincteurs âgés de plus d'un an doivent avoir un certificat récent (moins d'un an) des services des pompiers et une étiquette attachée. Les systèmes d'extinction d'incendie doivent être à jour selon les spécifications du fabricant.

8.2.5 KLAXONS / AVERTISSEURS

- 1) Tous les véhicules doivent avoir un klaxon fort. Le son doit être clairement audible à une distance de 30 mètres devant le véhicule. L'utilisation de sirènes est autorisée, en plus du klaxon, pendant la partie sur le parcours de l'événement. Les klaxons à air jetables ne sont pas acceptés.

8.2.6 RÉFLECTEURS

- 1) Tous les véhicules doivent être munis de deux bandes réfléchissantes de 2 "(50mm) de large x 8"(200mm) de long ou deux réflecteurs rouges ronds de 2 "(50mm) de diamètre (les lentilles de feux arrière DOT répondent à cette exigence) fixée à la partie la plus reculée du véhicule à chaque coin. Les bandes réfléchissantes ou réflecteurs doivent être clairement visibles de l'arrière.

8.2.7 DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ EN CAS DE PANNE

- 1) Les dispositifs de sécurité en cas de panne doivent être facilement accessibles et ne pas nécessiter de démontage du véhicule pour son utilisation. Les panneaux **SOS/OK** doivent être présents dans la voiture pour le contrôle technique. Le panneau doit être présent sur la voiture en cas de panne pour donner une information d'aide ou non pour les concurrents qui arrivent sur vous.

8.2.8 TROUSSE DE PREMIERS SECOURS

Une trousse de secours à l'abri des intempéries doit toujours être à bord de chaque véhicule et doit contenir au moins les éléments de base des premiers secours. La trousse de premiers soins doit être facilement accessible dans le cockpit sans avoir à enlever des panneaux de carrosserie ou de l'équipement. Les occupants ayant des besoins médicaux spéciaux doivent faire connaître ces besoins de manière évidente par un emplacement sur leur combinaison anti feu ou leur casque.

8.2.9 FOURNITURES DE SURVIE

Tous les véhicules doivent transporter de l'eau, de la nourriture, des médicaments et tout autre matériel nécessaire pour que les occupants du véhicule puissent survivre en toute sécurité, sans assistance, jusqu'à la fin de la course. Il est fortement recommandé d'apporter de l'eau supplémentaire pour chaque occupant pendant les temps plus chauds.

8.2.10 IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- 1) Tous les véhicules en compétition doivent être identifiés avec le bon numéro de participant.
 - 2) Les numéros des participants doivent être composés d'une combinaison des chiffres 0 à 9 uniquement.
 - 3) Les numéros des participants sont attribués chaque année aux pilotes attitrés selon le principe du premier arrivé, premier servi. En cas de conflit, l'ancienneté en fonction de la date à laquelle le pilote attitré a participé pour la première fois à un événement Ultra4 aidera à déterminer le résultat, King Of the Valleys 2012 ayant le premier droit, King Of the Valleys 2013 deuxième droit, et ainsi de suite.
 - 4) Les véhicules doivent afficher les numéros des participants à l'avant, des deux côtés et à l'arrière du véhicule. Tout emplacement qui sera jugé trop difficile à lire devra être changé avant que le véhicule ne soit autorisé à concourir dans l'événement.
 - 5) Les participants sont informés que le personnel des points de contrôle à chaque point de contrôle ne permettra pas aux véhicules de repartir après l'arrêt, jusqu'à ce que les chiffres puissent être vérifiés.
 - 6) King Of France se réserve le droit d'exiger que les numéros de véhicules de course et / ou les couleurs de fond soient changées.
 - 7) King Of France n'assume aucune responsabilité quant à la notation des véhicules avec nombres illisibles. Il incombe au conducteur du véhicule de conserver les numéros lisibles
 - 8) Tous les véhicules doivent utiliser une plaque numérotée sur les panneaux latéraux du véhicule plus une à l'avant et une à l'arrière avec la même combinaison de couleurs.
- a) Les numéros des cotés doivent avoir une hauteur de 175 mm (7 po) avec un trait de pinceau de 25 mm (1 po). Les numéros devant et arrière doivent être de 6 "(150mm) de hauteur.**
- b) Classe Ultra4 (4400)- Chiffres noirs sur fond blanc**
- c) Classe Modified (4500) - Chiffres noirs sur fond orange**
- d) Classe Stock (4600) - Chiffres noirs sur Fond bleu clair**
- e) Classe Legend (4800) - Chiffres noirs sur Fond jaune**
- f) Classe SSV (4900) - Chiffres blancs - Fond noir**
- ATTENTION, Vous pouvez choisir la police que vous voulez cependant les numéros doivent être parfaitement lisible par les commissaires pendant/lors des passages de points de contrôle.

8.2.12 COMPOSANTES GÉNÉRALES DU VÉHICULE

- 1) Les occupants du véhicule doivent pouvoir entrer et sortir facilement et rapidement avec le véhicule dans n'importe quelle position.
- 2) **les pare-feu et / ou les cloisons doivent séparer le compartiment de conduite de tout carburant, fluides moteur et acides.** Une exception à cette règle concerne les voitures qui ont un radiateur monté à l'arrière ; les voitures avec radiateur monté à l'arrière devraient être munies d'un panneau en treillis métallique pour protéger le radiateur.
- 3) Les refroidisseurs d'huile, les refroidisseurs de transmission et les radiateurs situés à l'avant du véhicules occupants doivent avoir une enveloppe qui, en cas de rupture ou de fuite, empêchera des liquides provenant de refoulements ou de fuites de couler sur les occupants. Tous les tuyaux traversant l'habitacle doit être blindé. Les tuyaux en acier tressés ne constituent pas un bouclier.
- 4) Tous les véhicules équipés de portes opérationnelles doivent avoir des mécanismes de verrouillage positifs sur les portes et les portes doivent également avoir un dispositif de verrouillage secondaire positif attaché en permanence

5) Tous les véhicules doivent avoir un pare-feu entièrement métallique séparant le compartiment des occupants pour préserver du danger d'incendie du moteur et de l'alimentation en carburant. Un pare-feu minimum doit être étanche aux liquides et s'étendre d'un côté à l'autre du corps. Si le moteur est monté à l'arrière, le pare feu doit être étanche aux liquides et s'étendre de la hauteur des épaules du conducteur jusqu'au plancher du véhicule et s'étendre d'un côté à l'autre du corps. Si le réservoir monté à l'arrière est plus haut que les épaules du conducteur, un pare-feu entre le conducteur le réservoir doit s'étendre à au moins 50 mm au-dessus du sommet du réservoir. Le capot est considéré comme une extension du pare-feu sur les véhicules à moteur avant. Tout trou placé dans le pare-feu pour les tubes de structure, réseaux électriques, etc. doivent être réduits au minimum. Le trou ne devrait pas avoir plus de 1,6 mm autour des éléments traversant le pare-feu. Du ruban métallique doit être utilisé pour sceller le trou entre le pare-feu. et la pièce passant à travers le pare-feu. Les moteurs montés à l'arrière ne sont pas obligés d'avoir un capot monté en haut.

6) Les panneaux de plancher sont obligatoires sur tous les véhicules et doivent être fixés au moins à six endroits. Des boulons de 6 mm par côté s'ils ne font pas partie intégrante de la carrosserie ou du châssis. Dzus ou autre fixations rapides ou ¼ de tour ne sont pas autorisées. Les planchers doivent couvrir la totalité de la zone située de l'avant du pédalier à l'arrière du / des siège (s) et de l'extérieur du véhicule. L'installation doit être faite de manière à offrir une protection maximale aux occupants des débris.

7) Tous les véhicules doivent commencer l'événement avec tous les éléments suivant en état de marche: générateur ou alternateur, ventilateur, pompe à eau (véhicules à refroidissement par eau), et un système électrique fonctionnel complet. les véhicules refroidis par air sont autorisés.

8) Des pare-chocs avant et arrière sûrs sont nécessaires sur tous les véhicules. Aucun pare-chocs dangereux, avant ou arrière, n'est permis. Les barres de protection, têtes de cadre ou autres objets saillants des véhicules sont interdits. Les extrémités doivent être coiffées et arrondies pour éviter les arêtes vives. Les pare-chocs doivent être conçus de manière à minimiser raisonnablement les risques que deux véhicules se coincent ensemble.

9) Les pare-chocs doivent être construits de manière à éviter tout contact de pneu à pneu lors d'un choc avant ou arrière avec un autre véhicule. Les pare-chocs sont d'abord fait pour éventuellement aider avec une petite poussette un autre concurrent coincé sur un rocher, par exemple, ou à la pousser jusqu'au stand.

10) Un rétroviseur est requis sur tous les véhicules. Les miroirs doivent avoir au moins six pouces carrés de la surface du miroir. Le miroir doit avoir une vue raisonnablement dégagée de la zone derrière le véhicule.

11) Plaques de protection conçues pour offrir un degré de protection raisonnable à l'avant pour les composants de suspension, de direction et de freinage sont recommandés sur tous les véhicules. Ces plaques doivent être solidement fixées.

12) Toutes les pièces de rechange et tout équipement supplémentaire transportés dans ou sur un véhicule doivent être solidement fixés, attachés ou arrimés pour empêcher tout mouvement pendant la compétition. Toutes les pièces de rechange et le matériel supplémentaire doit être transporté de manière à minimiser le risque de blessure pour les occupants du véhicule.

13) Toutes les parties du corps du véhicule doivent rester sur le véhicule (dommages accidentels exclus) pendant tout l'événement.

8.2.13 ARCEAUX SÉCURITÉ

1) Il est de la responsabilité de chaque concurrent de présenter un véhicule sûr pour l'inspection de la préparation technique lors de la compétition. Les concurrents doivent entretenir leur

équipement de sécurité, y compris les arceaux de sécurité. King Of France se réserve le droit de ne permettre aucun arceau qui, de l'avis de l'inspecteur technique en chef, ne serait pas apte à la compétition. Les concurrents sont responsables en dernier ressort des caractéristiques de sécurité de leur véhicule, y compris conception, fabrication, qualité d'exécution, maintenance et réparation de l'arceau de sécurité. L'arceau est considéré comme la structure principale en 6 points qui entoure et protège les occupants du véhicule.

2) Tous les véhicules doivent être équipés d'un arceau en tube mécanique d'acier doux 1020 (T3) ou mieux type 25CD4S (teneur en carbone plus élevée ou acier allié). La taille minimale de tubes en acier doux pour la structure principale de l'arceau, est basée sur l'indice de poids du véhicule sec (DVWR) dans la configuration de course, à l'exclusion des occupants ; il est recommandé:

- En dessous de 3200 lb (1452 kg) - 1,5" (38 mm) diamètre x 0,120" (3,0 mm) épaisseur du tube.
- Entre 1452 kg (3201 lb) et 1996 kg (4400 lb) - 45 mm (1,75 po) de diamètre x 120 po (3,0 mm) épaisseur du tube.
- Plus de 4400 lb (1996 kg) - 2 po (50 mm) de diamètre sur 120 po (3,0 mm) épaisseur du tube

Les tubes de support tels que définis ci-dessus avec une portée non supportée de moins de 30 pouces (762mm) sont autorisés à avoir le même diamètre que la structure principale dans le .095" (2,5 mm) d'épaisseur du tube ou 0,25 po (6 mm) de diamètre de tube plus petit. 120 (3,0 mm) épaisseur du tube. Toutes les portées non prises en charge supérieures à 30" (762mm) doivent être identiques en diamètre et épaisseur à la structure principale. Pas d'aluminium ou autre matériaux non ferreux (Toutes les spécifications peuvent être remplacées par des équivalents métriques).

3) Le matériau de la structure principale de l'arceau peut être du carbone doux CREW, DOM, WHR ou WCR acier ou acier allié chromoly 4130. Toutes les soudures doivent être de haute qualité et faites dans les normes avec une bonne pénétration et sans sous-coupe du matériau de base.

4) Tous les composants de l'arceau (cerceaux, bretelles, goussets, etc.) doivent avoir au moins 3 po (75mm) de dégagement par rapport au casque de l'occupant du véhicule lorsque celui-ci est assis en position de conduite normale. Tous les composants de l'arceau susceptibles d'entrer en contact les casques des occupants du véhicule doivent être rembourrés.

5) Les arceaux doivent être solidement fixés au châssis ou à la carrosserie. Les extrémités de l'arceau doivent être attachées à un châssis ou à un membre du châssis qui supportera un impact maximal et ne devra pas cisailer ou permettre un mouvement dans l'extrémité. Les arceaux montés sur la cabine / le châssis doivent prendre en sandwich la structure de la carrosserie en utilisant un minimum de deux plaques de 4,75 mm (0,1875 po), de tailles différentes, une de chaque côté de la structure de la carrosserie. Les fixations de montage de l'arceau doivent avoir au moins 0,375 pouces de diamètre, classe SAE 8 (10 mm, 10,9) ou équivalent ou mieux. Les plaques sandwich, si elles sont utilisées, doivent être orientées uniquement à l'horizontale. Aucune orientation verticale ou autre non horizontale des plaques sandwich n'est autorisée.

6) Tous les véhicules, y compris ceux avec des portes en acier, doivent avoir au moins une barre latérale sur chaque côté du véhicule qui protégera les occupants des chocs latéraux. Les barres latérales doivent être du même matériau et des mêmes dimensions que le cadre principal de l'arceau. Les barres latérales doivent être aussi proches que possible du sol, elles doivent être placées de façon à assurer une protection maximale aux occupants et doit être solidement soudé au montants avant et arrière de l'arceau de protection. L'emplacement des barres latérales ne doit pas causer difficulté pour entrer ou sortir du véhicule.

7) Des goussets doivent être installés à toutes les intersections principales, y compris en diagonale et à l'arrière où les fractures de soudure simples peuvent affecter la sécurité des occupants. Goussets construits de 3 " (75mm) x 3" (75mm) x .125 " (3.5mm) en plaque ou fendu, formé et soudé Des tubes d'angle ou goussets fabriqués dans le même matériau et ayant la même épaisseur que l'arceau peuvent être utilisés.

8) Des arceaux à six (6) points sont nécessaires sur les occupants.

9) Une tôle d'acier magnétique déployée ou plate d'au moins 0,040 po (1 mm) ou en aluminium 0,125 po (3 mm) doit recouvrir la zone immédiatement au-dessus des sièges des occupants et être fixé par soudage ou boulonnage à un châssis en tube d'acier.

10) INGÉNIERIE

Option 1: suivez les règles de l'arceau ci-dessus.

Option n ° 2: Fournir aux frais du conducteur d'enregistrement un dessin technique certifié à être examiné par le consultant en ingénierie de directeur de course pour approbation. L'approbation finale sera donnée par l'inspecteur technique en chef. Tous les résultats seront privés entre le pilote de référence et le directeur de course.

Option n ° 3: King Of France aura proposé une conception du châssis et fera en sorte que les résultats soient publics. L'approbation finale sera donnée par l'inspecteur technique en chef.

8.2.14 MOTEUR

1) Le moteur doit être exempt de fuites. Voir Section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales.

2) Les orifices de ventilation du moteur doivent parvenir à un système de confinement des fluides et les jauges doivent être verrouillables Voir Section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et les règles liées aux préoccupations et considérations environnementales. 3) Des pare-étincelles ou des silencieux homologués sont requis sur tous les véhicules. La sortie du système d'échappement doit s'étendre sur au moins 305 mm de l'arrière du cockpit, être dirigé vers l'arrière du châssis loin des occupants, du réservoir et des pneus, et être placé de manière à minimiser la production de poussière. Voir Section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations, informations et règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales. 4) Aucun participant ne peut remplacer un moteur complet pendant une épreuve. Le participant sera considéré comme ayant remplacé un moteur complet si le bloc a été remplacé.

8.2.15 TRANSMISSION

1) La transmission doit être exempte de fuites. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et de règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales.

2) Chaque véhicule doit avoir une marche arrière fonctionnelle.

3) La transmission doit avoir un écran de protection approuvé ou un plancher approuvé entre occupants et transmission.

8.2.16 BOITE DE TRANSFERT

1) La boîte de transfert ne doit comporter aucune fuite. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et de règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales. 2) Les événements de la boîte de transfert doivent conduire à un système de confinement des fluides. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives aux préoccupations et considérations de protection de l'environnement

8.2.18 DIRECTION

1) Les systèmes de direction assistée doivent être exempts de fuites. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives à la protection de l'environnement

2) Les tubes de ventilation de direction assistée doivent être fixés à un système de confinement de fluide qui empêche tout fluide de fuir sur le sol. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives à la protection de l'environnement

3) Les extrémités du tirant et de la biellette sont conçues pour être utilisées avec un écrou à créneaux et une goupille fendue. Ils doivent être sécurisés avec une goupille. Les embouts sphériques (joints de Heim) sont autorisés en remplacement pour les embouts de tirant coniques de style OEM.

4) Toutes les tubulures de direction hydrauliques doivent être en bon état de fonctionnement et exemptes de fissures, défauts, ou de fuites. Les lignes hydrauliques doivent être placées de manière à les protéger de tout risque dommage.

5) Les durites de direction situées à l'intérieur du cockpit doivent recevoir une tôle de protection de sorte à protéger les occupants d'une éventuelle fuite ou rupture de durite qui conduirait le fluide sur les occupants.

8.2.19 SUSPENSION

1) Il doit y avoir au moins un amortisseur par roue.

2) Les points d'articulation et de liaison de la suspension doivent être exempts de fissures et en bon état, celui-ci étant déterminé par l'inspecteur technique en chef ou son délégué.

3) Les amortisseurs doivent être exempts de fuites. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et de règles relatives aux préoccupations environnementales.

8.2.20 FREINS

1) Les freins doivent pouvoir appliquer une force suffisante pour verrouiller les quatre roues. Les freins doivent être dans des conditions de fonctionnement sûres et sans fuites pendant toute la durée de l'événement. Si des problèmes de système de freinage se produisent pendant l'événement, ils doivent être réparés avant de continuer la compétition. Voir Section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales.

2) Les freins de braquage, de coupe ou de direction sont autorisés.

3) Les freins manuels, à dépression et à assistance hydraulique sont autorisés.

4) La ou les pédales de frein montées pour les pieds du conducteur doivent pouvoir actionner tous les freins avec seul pied.

5) Les systèmes de transmission et / ou de pignon-frein sont autorisés, à condition qu'ils respectent les autres exigences spécifiées dans les présentes.

6) Chaque véhicule doit avoir un moyen de freinage continue pendant que le véhicule est garé avec des occupants à l'extérieur du véhicule. Les «freins d'urgence» hydrauliques ou mécaniques sont autorisés.

8.2.21 COMMANDES

1) Tous les accélérateurs, qu'ils soient commandés à la main ou au pied, doivent avoir au moins un ressort de rappel de rigidité suffisante pour fermer instantanément les gaz lorsque celui-ci est relâché. Les véhicules à carburateur doivent avoir au moins deux ressorts de rappel d'accélérateur, et au moins un qui doit être attaché au carburateur. Tous les véhicules doivent avoir au moins un ressort de rappel d'accélérateur au niveau de l'accélérateur et un au niveau de la commande (pédale ou contrôle manuel). Pédales de gaz électrique (Electronic Throttle Control ou «driveby-filaires ") sont exemptés de l'obligation de disposer d'un ressort de rappel au corps de l'accélérateur, mais doit avoir un ressort de rappel à la commande (pédale ou poignée) ou maintenir le système OEM en stock. Un système d'arrêt positif ou de priorité des gaz doit être utilisé pour empêcher la tringlerie d'accélérateur de rester en position ouverte.

2) Des contrôles adaptatifs peuvent être utilisés, au besoin. Les accélérateurs à main doivent remplir les mêmes exigences que les pédales d'accélérateur, et doit satisfaire à l'approbation.

8.2.22 CIRCUITS DE CARBURANT CARBURANT:

- Tous les carburants suivants disponibles dans le commerce peuvent être utilisés:
- Essence de station service (type normalement utilisé dans les véhicules à usage routier, ceci inclut également le E85.)
- Essence de course, telle que fabriquée à l'origine
- Carburant d'aviation commerciale
- le carburant diesel Les carburants de substitution, y compris le biodiesel, l'OMM, WVO, etc
- Propane ou gaz naturel
- L'alcool et le nitrométhane ne sont pas autorisés.
- Des additifs pour carburant peuvent être utilisés.
- les véhicules électrique sont admis.

CARBURANT: STOCKAGE

a) **Des réservoirs de sécurité sont requis pour tous les véhicules sauf diesel même s'il sont fortement recommandés.** Des réservoirs de carburant auxiliaires peuvent être ajoutés. Les réservoirs auxiliaires doivent également être des réservoirs de sécurité.

b) Il doit y avoir une traverse importante et une cloison pare-feu entre le réservoir de carburant et les occupants.

c) Les réservoirs de carburant doivent être montés de manière à les protéger des dommages dus à une collision arrière, impact de débris ou de roches sous le véhicule, dommages suite à un retournement ou à la possibilité de dommages dus à la flexion du châssis.

d) Les réservoirs de sécurité doivent consister en un réservoir souple enfermée dans un conteneur métal. Le conteneur doit être construit en acier de calibre 20 (1 mm) , 0,060 po (1,5 mm) aluminium. Le magnésium est strictement interdit.

Le réservoir doit être solidement attaché au véhicule avec des boulons ou des sangles en acier. Tous les raccords doivent être intégrés à la peau du réservoir et lié à la peau du réservoir en tant que partie intégrante de la citerne ou mécaniquement scellé par un système de bague et de contre-bague par joint plat ou par joint torique. Un système anti reflux est obligatoire dans toutes les réservoirs. La mousse est une forme acceptable . Le réservoir souple doit être en nylon ou en tissu Dacron imprégné et recouvert d'un élastomère résistant au carburant. Les cellules en Polymère moulé rotatif sont acceptables lorsqu'elles sont encapsulées dans un récipient constitué de 20 ga. (1mm) acier ou aluminium de 1,5 mm (0,060 po) .

e) Les réservoirs accumulateurs de carburant (accumulateurs) sont autorisés dans les conditions suivantes: Les réservoirs d'accumulateur doivent être construits en aluminium ou en acier de 0,125 po (3,25 mm), et doit être monté sur le châssis en utilisant une isolation en caoutchouc, et doit avoir une capacité d'au plus un quart. Les accumulateurs doivent être montés dans un manière qui les protège des dommages dus aux impacts.

f) Les jerricans ou autres réservoirs à carburant portables ne sont pas autorisés dans ou sur véhicule pendant l'événement. Utilisation de jerricans ou autre réservoirs portables soumettront le participant à une pénalité de temps ou à une disqualification.

g) Les carburants de remplacement (propane ou gaz naturel) doivent utiliser un réservoir approuvée comme déterminé par les normes DOT et contrôle technique en vigueur. Les véhicules à carburant de remplacement ne doivent pas utiliser des réservoirs auxiliaires.

h) Pour la classe Stock, le réservoir d'origine peut être utilisé pour les carburants essence ou diesel, ou autre.

CARBURANT: alimentation, REMPLISSAGE ET VENTILATION

a) La conception et l'installation du réservoir de carburant et des composants associés doivent empêcher le carburant de s'échapper des collectes de carburant, des canalisations de carburant, des réservoirs de carburant et des bouches si le véhicule est partiellement ou totalement inversé. Des vannes d'isolement de carburant facilitant l'isolement du réservoir de carburant de la conduite d'alimentation en carburant, de la conduite de retour du carburant et de la conduite d'aération du carburant sont obligatoires. Des robinets à tournant sphérique ou une combinaison d'un robinet à tournant sphérique et d'un clapet anti-retour unidirectionnel, situés aux lignes d'alimentation, de retour et d'évacuation sont acceptables. Les vannes d'isolement de carburant doivent être situés de telle sorte que, quel que soit le véhicule, elles peuvent être rapidement fermées pour limiter l'écoulement continu de carburant sur le sol en cas de rupture de l'alimentation de carburant. Voir Section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives aux préoccupations et considérations environnementales.

b) Les accumulateurs doivent avoir une entrée d'alimentation, une sortie d'alimentation, une alimentation de retour et un retour raccords de sortie avec vannes d'isolement.

c) Le réservoir de carburant doit être rempli à partir de l'extérieur du cockpit.

d) Les conduites de remplissage de carburant et les bouchons de remplissage de carburant à évent positif et à verrouillage positif doivent être placés et fixés de manière à éviter leur renversement ou leur ouverture pendant le mouvement du véhicule, le renversement ou l'impact accidentel. Les bouchons monza / flip sont strictement interdits.

e) Tous les réservoirs de carburant fixés au châssis ou à un panneau de carrosserie doivent être connectés au réservoir utilisant des coupleurs flexibles. Tous les remplisseurs de carburant doivent être entourés d'une gaine ou d'un système anti éclaboussure (le panneau de carrosserie est acceptable comme protection contre les éclaboussures s'il est scellé). Ce système doit diriger le déversement de carburant vers l'extérieur du véhicule et loin des occupants compartiment,

moteur et échappement. Un clapet anti-retour à retournement de remplissage de carburant doit être incorporés dans toutes les réservoirs. Il est fortement recommandé que les capuchons de remplissage de carburant amovible aient une sangle flexible ou une chaîne pour les fixer au véhicule.

f) Les conduits de ventilation du carburant doivent comporter un clapet anti-retournement intégré au réservoir, et doivent s'aérer en dehors du compartiment des occupants et être éloignés du moteur et système d'échappement.

g) La conduite d'aération du carburant doit utiliser l'un des itinéraires suivants:

- La conduite d'aération du carburant doit s'étendre jusqu'au point le plus élevé de l'arceau, le plus proche cellule, sur toute la largeur du véhicule et jusqu'en dessous de la calotte ventrale du véhicule ou 3 " (75mm) en dessous du réservoir, selon la valeur la plus basse.

- La conduite d'évent du carburant doit boucler au-dessus du réservoir jusqu'à un point de 100 mm (4 "). au-dessus du sommet du réservoir. De là, il sera entouré en une boucle complète autour de l'extérieur de la pile à combustible près du haut de la pile à combustible, puis être acheminé jusqu'à un point situé à 75 mm sous le point le plus bas du réservoir.

h) Des tapis de carburant sont nécessaires pour tout ravitaillement en carburant. Aucun véhicule ne doit être ravitaillé à l'extérieur des emplacements approuvés. Le stockage de carburant dans les zones doit tenir compte de la sécurité comme une priorité.

i) Les tours de distribution aériennes peuvent être utilisées. Toutes les tours ne doivent utiliser qu'un tuyau de ravitaillement incorporant un système de valve qui ferme automatiquement le tuyau de ravitaillement lorsque la poignée est relâchée. Tout Les tours ne doivent utiliser qu'un tuyau de ravitaillement comportant une fonction de rupture qui coupe le remplissage si le tuyau de ravitaillement est détaché (par exemple, dans le cas où le véhicule part avec le tuyau toujours attaché au véhicule.) Voir la section 10.3.5. SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives à préoccupations et considérations environnementales.

8.2.23 FIXATIONS

Il est recommandé que tous les composants de la direction, de la suspension, du châssis, la transmission et le train de roulement doivent être sécurisés avec des attaches SAE Grade 8.8 ou supérieur ou équivalent métrique. Fixations filetées mâles (boulons, vis d'assemblage, goujons, etc.) doit être sécurisé avec soit: écrous de blocage, rondelles de blocage, goupilles fendues ou fil de sécurité et doit avoir au moins un fil entier visible à travers l'écrou.

8.2.24 SYSTÈME ÉLECTRIQUE / coupe circuit

a) **Un coupe circuit de couleur vive, hautement visible et facilement reconnaissable doit être situé dans la zone du tableau de bord du véhicule et être clairement étiqueté.**

L'interrupteur principal doit pouvoir éteindre tout le système électrique primaire du véhicule. Le coupe-circuit principal doit arrêter le moteur lorsqu'il est en position d'arrêt.

L'alimentation électrique du treuil et l'appareillage électrique secondaire nécessitant une alimentation ininterrompue peut contourner ce commutateur. C'est hautement recommandé que des coupes circuit de batterie de style marin à usage intensif, capables de transporter la charge totale actuelle du véhicule (y compris le treuil) soit utilisée et câblée de sorte que l'ensemble du système électrique puisse être désactivé avec un seul interrupteur.

b) Tous les occupants du véhicule devraient avoir accès au coupe circuit ALLUMAGE

c) Chaque véhicule doit disposer d'un commutateur d'allumage à action positive. Le commutateur doit être étiquetés «ON / OFF» et être situés à portée de main du conducteur et de l'extérieur du

véhicule. Toutes les pompes à carburant électriques avec interrupteurs indépendants doivent être étiquetés "carburant ON / OFF" et être à portée de main du conducteur et de l'extérieur DU véhicule. Il est fortement recommandé que les pompes à carburant électriques ne soient pas commutées de façon permanentes au + BATTERIES

d) Les batteries doivent être montées de manière sécurisée avec des supports en métal, des pinces ou des attaches dans une manière qui empêche le déplacement lors d'un retournement.

Toutes les batteries contenant de l'acide doivent être entièrement enfermées dans un boîtier de batterie, y compris le haut, les côtés et le bas. L'enceinte doit pouvoir contenir la quantité d'acide contenue dans la batterie. Les batteries ne doivent pas être situées dans le compartiment des occupants. Les batteries doivent être considérées comme étant dans l'habitacle s'il n'y a pas de pare-feu entre la batterie et les occupants. Toutes les batteries doivent être du type scellé, ne pas renverser. Verre absorbé Les batteries de type Absorbed Glass Matt (AGM) ou "gel cell" sont fortement recommandées.

LUMIÈRES

e) Les phares de travail ne sont requis que pour les épreuves où une partie du parcours a lieu entre le coucher et le lever du soleil.

f) Tous les véhicules doivent avoir au moins deux feux arrière, deux feux de freinage et un feu orange tourné vers l'arrière. Les feux arrière, s'ils en sont équipés, sont autorisés que s'ils restent allumés chaque fois que le contact du véhicule est allumé.

g) Un feu orange orienté vers l'arrière doit être installé sur tous les véhicules.

h) Tous les feux orientés vers l'arrière doivent être protégés contre les dommages pouvant être causés par un retournement, et doit être monté de manière à être clairement visible de l'arrière du véhicule. Feu orange tourné vers l'arrière et lumière bleue si nécessaire, doit éclairer avec une luminosité au moins équivalente à une lampe automobile de 40 watts 12V mais pas plus lumineuse que l'équivalent d'une lampe automobile 12V 55 watts Les lampes à LED de luminosité appropriée sont autorisées. La lentille orange doit être revêtue d'une couleur orange. Aucune autre couleur n'est autorisée. Tous les feux orientés vers l'arrière doivent être connectés au commutateur d'allumage ou directement à un interrupteur principal de la batterie, afin qu'ils restent allumés chaque fois que le contact du véhicule est allumé.

i) Si, pendant un événement, une lumière requise ne fonctionne pas, elle doit être réparée ou remplacée au prochain emplacement disponible avant que le véhicule puisse continuer dans l'événement.

DÉMARREUR

j) Tous les véhicules doivent être à démarrage automatique en utilisant un démarreur électrique embarqué.

8.2.25 ROUES ET PNEUS

1) Tous les véhicules doivent avoir exactement quatre roues motrices, chacune avec exactement un pneu.

2) Les enjoliveurs ou les enjoliveurs de roue de tous types ne sont pas autorisés.

3) Tous les pneus fabriqués en usine par tous les fabricants sont autorisés. 4) L'état des pneus doit être vérifié visuellement et ne doit pas être considéré comme dangereux par l'inspecteur technique en chef.

5) Les crampons, les vis ou tout autre élément ajouté au pneu ne sont pas autorisés. Rainurage, retaillage ou d'autres modifications impliquant l'enlèvement de matière du pneu sont permis.

6) Appareil de gonflage secondaire qui conserve le profil du pneu en cas de crevaison ne sera pas autorisé. Aucun système anti crevaison n'est autorisé à l'intérieure de la roue.

7) L'exigence de pneus DOT Street Legal dans les classes limitées est implicite pour toutes les courses. Les classes de pneus DOT / route légales sont limitées aux pneumatiques destinés à l'usage sur autoroute et accessibles au grand public en tant que partie d'une ligne multiple de tailles de pneus dans la conception. Le trempage des pneus ou la modification chimique dans les classes légales DOT / route ne seront pas autorisés. Des essais au duromètre pour confirmer que les pneus sont conformes aux pneus DOT / route légaux à moins de 5% seront organisés.

8.2.26 POIDS DU VÉHICULE

1) Le poids du véhicule officiel doit être le poids à vide du véhicule. Le Poids sec à vide est mesuré sans carburant, pneus de secours, outils, pièces de rechange ou occupants du véhicule. Le poids officiel sera le poids indiqué par balances officielles du King Of France. Le véhicule doit rouler sur la balance et en sortir par lui-même avec tous les systèmes mécaniques complets et prêts pour la course.

8.3 CLASSE STOCK / 4600

L'esprit de la classe STOCK est de permettre aux fournisseurs de série et d'occasions de présenter leurs produits tout en offrant aux équipes un lieu de compétition avec de véritables pilotes dans les véhicules qui se rapprochent étroitement des versions standards. Le conducteur aura la charge de prouver la légalité de toute partie de leur véhicule, y compris (mais non limité à;) Moteur / Transmission, longueur du châssis, configuration de la suspension.

8.3.1 VÉHICULES ÉLIGIBLES

1) Tous les véhicules à moteur de production à quatre roues et à quatre roues motrices sont admissibles à la compétition, à condition qu'ils respectent toutes les règles et réglementations spécifiées ci-après, et avec les limitations et exceptions suivantes: Minimum de mille (1000) unités ont été produites par le fabricant original pour une année modèle donnée, pour un marché donné. Les véhicules produits pour les marchés étrangers peuvent être importés pour la compétition, mais les caractéristiques et / ou composants présents sur les véhicules produits les différentes régions / marchés ne doivent pas être combinés dans un même véhicule si cela enfreint les règles ou règlements spécifiés dans les présentes.

Le réservoir d'origine est accepté voir : 8.2.22 CIRCUITS DE CARBURANT CARBURANT

8.3.2 CHÂSSIS ET CARROSSERIE

1) Châssis de série (le châssis est considéré comme les principaux rails du châssis et toutes les entretoises d'origine) doivent être conservés et doivent être complets et non modifiés. Aucune pièce ne peut être retirée pour quelque raison que ce soit et aucune section du châssis ne peut être «coupé» ou reformé avec les limitations et exceptions suivantes: une partie du châssis et de la traverse arrière peuvent être enlevés ou parés pour la protection ventrale ou pour installer un pare-chocs arrière de rechange. Les châssis peuvent être renforcés en ajoutant des renforts.

2) Carrosserie de la caisse requise (la carrosserie est considérée comme la cabine complète, y compris toutes les parois intérieures et extérieures, tôle, lit, portes, capot, défenses, grille, etc.). La carrosserie doit être complète et non modifiée, avec les limitations et exceptions suivantes:

Des trous peuvent être coupé dans une partie du corps dans le seul et unique but de permettre le passage de l'arceau et liaison de boîte de transfert / transfert pour passer à travers le châssis. L'ouverture des trous doivent être maintenus à moins de 0,5 po (12,5 mm) du diamètre de tout tube ou liaison qui passe à travers le corps, avec des restrictions supplémentaires liées aux trous dans les pare-feu spécifié à la section 8.2.12, sous-section 4.

L'exception à cette règle est l'indemnité pour la protection du bas de caisse limitée à la zone située entre les passages de roue. On peut couper dans le châssis et / ou renforcer cette zone. On ne peut pas interférer avec l'accouplement de la surface de la porte et du seuil de porte. Le seuil de série doit être conservé et inaltéré.

3) Les portes de série peuvent être modifiées pour créer des demi-portes et / ou peuvent également être remplacées par portes tubulaires. Les portes doivent s'ouvrir et se fermer, les panneaux boulonnés ne sont pas autorisés.

4) Les fenêtres de série (verre) ne sont pas obligatoires, mais sont autorisées à condition qu'elles répondent aux normes DOT. Des alternatives au verre de sécurité traditionnel peuvent être autorisées, avec le lexan par exemple, **les filets de porte restent obligatoires**.

5) Les ailes intérieures avant doivent être complètes et non modifiées, avec les limitations suivantes et exceptions: les ailes extérieures (ouvertures de passage de roue) peuvent être coupées pour le seul but exclusif de permettre le dégagement de pneu. Modifications à l'extérieur les ailes doivent conserver l'aspect des passages de roue de série, tels qu'ils ont été fabriqués à l'origine, et ne doit pas être coupées excessivement (pas plus de 2 " (50mm) entre chaque partie de l'aile extérieure et du pneu en compression complète).

6) Les ailes extérieures avant peuvent être remplacées par des ailes d'après-vente de type OEM (évasées). les gardes boues en fibre de verre sont autorisées.

7) Les ailes intérieures et extérieures arrière doivent être complètes et non modifiées. limitations et exceptions: les ailes extérieures (ouvertures de passage de roue) peuvent être coupées dans le seul et unique objectif de permettre le dégagement des pneus. Modifications des ailes extérieures doivent préserver l'aspect des passages de roue d'origine, et ne doit pas être coupé excessivement (pas plus de 2 " (50mm) espace entre toute partie de l'aile extérieure et le pneu en compression complète).

8) Des dommages importants à toute partie du châssis ou du corps (avant le début de la course) peuvent être considérés comme des modifications illégales, et des réparations peuvent être nécessaires, comme déterminé et à la seule discrétion de l'inspecteur technique en chef.

9) Les supports de montage peuvent être modifiés ou supprimés avec les limitations et exceptions: la relation entre le corps et le châssis doit rester dans les limites de 1 " (25mm) de la configuration de série, telle que fabriquée à l'origine. Les montures de caisse ne doivent pas être modifiées ou éliminées pour une raison autre que celle de permettre à une partie de la cage de protection passer à travers la carrosserie pour être solidement attaché au châssis.

10) Les phares d'usine sont nécessaires et doivent être fonctionnels.

11) Les pare-chocs d'usine ne sont pas nécessaires et peuvent être modifiés ou supprimés.

8.3.3 MOTEUR

1) Le moteur de série doit être conservé, mais peut être remplacé par tout moteur disponible dans la marque / modèle / année. Toutes les modifications sont autorisées, avec ce qui suit limitations et exceptions: le bloc-moteur en stock doit être conservé, comme à l'origine fabriqués (modifications internes du moteur sont tous permis). L'admission d'air forcée (turbo ou compresseur) de tous types n'est pas autorisée, sauf si elle est équipée en usine.

2) S'il est équipé d'un moteur à refroidissement par eau, le radiateur doit rester dans les 6 "(150mm) de l'emplacement d'origine, tel que fabriqué à l'origine

8.3.4 TRANSMISSION

1) La transmission de série doit être conservée, mais peut être remplacée par toute autre disponible marque / modèle / année. Toutes les modifications sont autorisées, avec les limitations et exceptions suivantes: transmission de série doivent être conservés, comme fabriquées à l'origine Transmissions auxiliaires (par ex. Transmissions secondaires, sous / overdrives, etc.) ne sont pas autorisés.

8.3.5 BOITE DE TRANSFERT

1) Tous les boîtes de transfert sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et les réglementations spécifiées ici.

1) Tous les arbres de transmission sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et les réglementations spécifiées ici.

8.3.7 ESSIEUX

1) Tous les essieux sont autorisés, à condition qu'ils répondent à toutes les exigences supplémentaires, règles et règlements spécifiés ici.

8.3.8 DIRECTION

1) Les composants de direction peuvent être modifiés ou éliminés et les composants de la direction ainsi que la liaison peuvent être installés à n'importe quel emplacement et quelle que soit leur orientation, avec les limitations et exceptions suivantes: **Tous les véhicules doivent conserver un type de tringlerie de direction mécanique (par exemple, la direction "tout hydraulique" n'est pas autorisée, sauf si montée en usine)**, et ladite tringlerie doit être capable de contrôler la direction des roues / pneus sans l'aide supplémentaire de la direction assistée. Le boîtier de direction (ou le support, s'il en est équipé) doit rester à moins de 4 " (100 mm) de l'emplacement de série. Aucune partie de la timonerie de direction ne doit être orientée de manière à être partiellement ou sensiblement parallèle aux longerons ou à toute partie de la tringlerie de suspension, avec l'exception du drag-link et de la barre panhard (le cas échéant, et sauf indication contraire, comme fabriqué à l'origine). La direction arrière n'est pas autorisée.

8.3.9 SUSPENSION

1. L'empattement doit rester à moins de 75 mm (3 ") des dimensions de série.

2. La configuration de la suspension doit rester telle que fabriquée à l'origine les suspensions à lames doivent rester des suspensions à lames, les suspensions à ressorts hélicoïdaux doivent rester comme des suspensions à ressorts hélicoïdaux, les barres de torsion doivent rester en barres de torsion, etc.).

3. Les suspensions à lames peuvent être remplacés par des suspensions à lames et peuvent être installés dans emplacement et orientation, avec les limitations et exceptions suivantes: les suspensions à lames doivent être connectés directement à l'essieu, sauf s'ils sont équipés différemment en usine. Des liaisons peuvent être installées, mais les suspensions à lames doivent être capables de localiser l'essieu par rapport au châssis dans n'importe quelle direction sans

l'utilisation d'un tel liens. En tant que tels, les ressorts quart-elliptiques, les suspensions à lame transversaux et l'utilisation des doubles manilles (aux points de fixation des ressorts à lames avant et arrière au châssis) ne sont pas autorisés, sauf s'ils sont équipés en usine.

4. Les ressorts hélicoïdaux et la liaison de suspension associée peuvent être modifiés ou supprimés et remplacés par des ressorts hélicoïdaux et des liaisons, et peuvent être installés à n'importe quel endroit et orientation, avec les limitations et exceptions suivantes: Les ressorts à boudin doivent être directement connectés à l'essieu et au châssis et ne doivent être montés dans aucune manière à donner tout type d'avantage mécanique, à moins d'être équipé en usine. Les ressorts ne doivent pas être remplacés par aucun type d'amortisseur à bobine, sauf si équipé en usine (le cas échéant, les amortisseurs à enroulement en usine peuvent être remplacés par des pièces de rechange bobines de choc).

5. La suspension secondaire n'est pas autorisée, sauf si elle est équipée en usine La suspension est considérée comme un moyen ou une méthode quelconque pour soutenir une partie d'un poids du véhicule et / ou affectant le taux de ressort primaire à tout moment). En tant que tels, les ressorts et les amortisseurs pneumatiques et les amortisseurs hydrauliques chargés d'air / d'azote ne sont pas permis. Pare-chocs compressibles en caoutchouc, en mousse ou similaires les matériaux sont autorisés, avec les limitations et exceptions suivantes: n'a aucune incidence sur quelque aspect que ce soit des performances du véhicule en dehors des derniers 2 "(50mm) de la course de roue verticale (en compression).

5.1. Butées hydrauliques chargées d'air / azote, butées compressibles réalisées en caoutchouc, en mousse ou en un autre matériau similaire sont autorisés, avec les indications suivantes: Limitations et exceptions: les arrêts apparents ne doivent avoir aucun effet sur tout aspect de la performance d'un véhicule en dehors des 2 "(50mm) derniers course verticale de la roue (en compression).

6. Les amortisseurs de toutes marques / modèles / types sont autorisés et peuvent être installés dans emplacement et orientation, avec les limitations et exceptions suivantes: Un seul amortisseur est autorisé par roue / pneu (non compris les pneus de secours). Les amortisseurs ne doit pas être plus grand que 2.65 " (67mm) de diamètre (diamètre extérieur du corps d'amortisseur) et ne doivent pas être capable de course plus de 14 " (355.6mm) . Les amortisseurs sensibles à la position (y compris les amortisseurs de dérivation de tous types) ne sont pas autorisés. Les amortisseurs doivent être directement connectés à l'essieu et au châssis et ne doivent être montés dans aucune manière à donner tout type d'avantage mécanique, à moins que ce soit ainsi dans l'équipement en usine (le montage d'amortisseurs en position verticale est autorisé et ne doit pas être considéré avantage mécanique).

7. Les commandes de suspension manuelles (p. Ex. Hydraulique forcée) ne sont pas autorisées.

8.3.10 ROUES ET PNEUS

1) L'intention de la règle de pneu pour la classe STOCK est de limiter l'utilisation des pneus à la norme des modèles de production conçus, vendus et annoncés pour utilisation sur des véhicules routiers. Par conséquent, tous les pneus utilisés en compétition doivent être facilement accessibles au public, chez tout distributeur local. Les pneus avec construction spéciale, composés, etc. conçus pour dans le but de la compétition ne sont pas autorisés.

2) Les pneus doivent être approuvés par le DOT, avec un diamètre extérieur maximal de 35 "(ou équivalent), comme spécifié sur le flanc du pneu par le fabricant d'origine

8.4 CLASSE MODIFIÉE / 4500

8.4.1 CHÂSSIS ET CARROSSERIE

- 1) Le châssis est considéré comme le principal support utilisé pour monter la transmission. et la carrosserie. Il doit aller de l'emplacement de montage du moteur OEM à l'arrière des sièges des occupants. Le reste du châssis doit rester entier toutefois des tolérances seront prévues pour le montage en suspension.
- 2) Le châssis de série doit être privilégiés, mais les châssis de rechange et des châssis personnalisés sont permis. Les châssis de rechange et personnalisés doivent être conçus dans une fourchette de dimensions de 1,5 " (38mm) x 3" (75mm) x 0,120 " (3.0mm) .
- 3) À la hauteur statique du véhicule, le bas des longerons ne doit pas être plus haut que le haut des pneus.
- 4) En aucun point, les longerons du châssis ne doivent être plus proches que 16 " (406 mm) , mesurés horizontalement.
- 5) Les rails du châssis doivent rester à moins de 100 mm (4 ") de l'alignement vertical sur toute la longueur du châssis.
- 6) La carrosserie est considérée être l'extérieur de la cabine, du sol, des portes, du capot, avant / arrière , ailes, grilles, etc.
- 7) Tous les véhicules doivent ressembler à un véhicule de série et la carrosserie doit être complète avec les limitations et exceptions suivantes: Modifications de la carrosserie pour améliorer les performances et/ou la visibilité sont autorisées mais doivent préserver l'aspect de la carrosserie de série, tel que fabriquée à l'origine.
- 8) Aux fins de la classe modifiée, un véhicule de production est défini comme tout véhicule dont au moins 250 combinaisons châssis / carrosserie sont vendues au public.

8.4.2 MOTEUR

- 1) Tous les moteurs sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et règlements spécifiés dans les présentes, et avec les limitations et exceptions suivantes: l'arrière du bloc moteur doit être situé devant la partie la plus avancée du siège du conducteur, sauf s'il en est équipé autrement, tel qu'il a été fabriqué à l'origine dans un véhicule à quatre roues motrices
- 2) Montage du radiateur libre

8.4.3 TRANSMISSION

- 1) Toutes les transmissions sont autorisées, à condition qu'elles respectent toutes les règles supplémentaires. et les réglementations spécifiées ici.

- 1) Toutes les boîtes de transfert sont autorisées, à condition qu'elles respectent toutes les règles supplémentaires et les réglementations spécifiées ici.

8.4.5 ARBRES DE TRANSMISSION

- 1) Tous les arbres de transmission sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires. et les réglementations spécifiées ici.

8.4.6 ESSIEUX

- 1) Tous les essieux sont autorisés, à condition qu'ils répondent à toutes les exigences supplémentaires et règlements spécifiés ici.

8.4.7 DIRECTION

1) Tous les véhicules doivent conserver un type quelconque de tringlerie de direction mécanique (p. Ex. la direction « full hydro » n'est pas autorisée, à moins que le châssis correspondant soit équipé en usine), et ladite liaison doit être capable de contrôler la direction des roues directrices / pneus sans que le bénéfice de toute aide supplémentaire à la direction assistée. Le montage arrière n'est pas autorisé.

8.4.8 SUSPENSION

1) Tous les composants et configurations de la suspension sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles et réglementations supplémentaires spécifiées aux présentes.

a) Les amortisseurs de toutes marques / modèles / types sont autorisés et peuvent être installés dans n'importe quel lieu et orientation, avec les limitations et exceptions suivantes:

b) Seuls deux amortisseurs sont autorisés par roue / pneu (à l'exclusion des pneus de secours).

c) Les amortisseurs ne doivent pas dépasser un diamètre de 2,65 " (67 mm) (extérieur diamètre du corps d'amortisseur) et ne doit pas être capable de dépasser 14 " (355,6 mm) de course

d) Les amortisseurs doivent être connectés directement à l'essieu et au châssis et ne doit en aucun cas être monté de manière à produire un quelconque avantage mécanique, sauf si prévu en usine (le montage d'amortisseurs en position verticale est autorisé et ne doit pas être considéré comme un avantage mécanique), ou équipé de tout type de suspension indépendante (puis les amortisseurs ne peuvent être montés que pour apporter un avantage mécanique sur les roues / pneus qui sont indépendamment suspendues). e) Les commandes de suspension manuelles (par exemple, l'hydraulique forcée) ne sont pas autorisées.

2) Les suspensions indépendantes ne sont pas autorisées dans la classe modifiée avec les exceptions suivantes:

a) Les véhicules à suspensions indépendantes ont ainsi été prévues en usine pour ce type de modèle et de carrosserie pour la même année de modèle

b) Les exigences de châssis dépasseront les règles de la classe pour inclure les points de montage de la suspension pour la partie indépendante de la suspension.

8.4.9 ROUES ET PNEUS

1) L'intention de la règle sur les pneus pour la classe modifiée est de limiter l'utilisation des pneus à la norme pour les modèles de production conçus, vendus et annoncés pour utilisation sur des véhicules routiers. Par conséquent, tous les pneus utilisés en compétition doivent être facilement accessibles au public, quel que soit leur choix de distributeur local. Les pneus avec construction spéciale, composés, etc. conçus pour la seule compétition ne seront pas autorisés.

2) Les pneus avec un diamètre extérieur maximal de 37 "(ou équivalent), comme spécifié sur le flanc du pneu par le fabricant d'origine, doivent être approuvés par le DOT.

8.4.10 CLASS LEGEND / 4800

1) Le moteur doit être monté à l'avant

2) 2 sièges doivent être côte à côte

3) Amortisseurs: un seul amortisseur par coin est autorisé. Tous les appareils de transport de bobines sont considérés comme des amortisseurs. 4) Les essieux doivent être de type solide. Aucun TTB ou IFS d'aucune sorte n'est autorisé.

- 5) Les pneus doivent être composés DOT NON STICKY d'au plus 37 "de diamètre comme étiqueté en usine
- 6) Toutes les règles de sécurité et techniques s'appliquent.
- 7) direction libre.

8.5 CLASS UNLIMITED / 4400

8.5.1 MOTEUR

- 1) Tous les moteurs sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et règlements spécifiés ici.

8.5.2 BOITE DE TRANSFERT

- 1) Toutes les boites de transfert sont autorisées, à condition qu'elles respectent toutes les règles supplémentaires et les réglementations spécifiées ici.

8.5.3 ARBRES DE TRANSMISSION

- 1) Tous les arbres de transmission sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et règlements spécifiés ici.

8.5.4 ESSIEUX

- 1) Tous les essieux sont autorisés, à condition qu'ils répondent à toutes les exigences supplémentaires. règles et règlements spécifiés ici.

8.5.5 DIRECTION

- 1) Tous les composants et configurations de la direction sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles et réglementations supplémentaires spécifiées aux présentes. La direction arrière est permise.

8.5.6 SUSPENSION

- 1) Tous les composants et configurations de la suspension sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles et réglementations supplémentaires spécifiées aux présentes.
- 2) Les amortisseurs de toutes marques / modèles / types sont autorisés et peuvent être installés dans tout emplacement et orientation, à condition qu'ils respectent toutes les règles et réglementations supplémentaires spécifiés ici.
- 3) Les commandes de suspension manuelles (par exemple, l'hydraulique forcée) sont autorisées.

8.5.7 ROUES ET PNEUS

- 1) Tous les pneus sont autorisés, à condition qu'ils respectent toutes les règles supplémentaires et règlements spécifiés ici.

8.6 Class SSV / 4900

8.6.1 Définition, Un SSV est défini comme un véhicule standard de production courante avec deux sièges côte à côte (voir à siège unique) Moteur et avec groupe motopropulseur utilisé dans les sports motorisés. Tout véhicule à courroie ne provenant pas de la production doivent être approuvés avant la course.

8.6.2 Sécurité

- 1) Sécurité SSV doit suivre toutes les règles de sécurité Ultra4 avec les exceptions suivantes :
- 2) Un arceau à six points est requise. L'arceau doit être directement connectée au sous-châssis en six points.
- 3) Des harnais de sécurité conformes à 8.2.1 sont requis.
- 4) Les sièges doivent comporter des fentes pour les harnais et un contact adéquat de l'appui-tête avec un casque Les sièges destinés à la course sont fortement recommandés.
- 5) Les portes sont obligatoires mais ne sont pas obligées d'ouvrir. Si les portes s'ouvrent, un verrouillage secondaire mécanique est requis. (fermetures à glissière, velcro, ruban adhésif, ne sont pas considérés comme mécaniques)
- 6) Les filets de fenêtre conformes à la section 8.2.2 sont obligatoires. Des protections de bras peuvent être utilisées en plus des filets de fenêtre.
- 7) Les réservoirs en plastique autorisées s'il en est ainsi dans la version standard usine
- 8) Tous les sièges doivent être complètement fixés par des composants métalliques. Les composants en plastique ne sont pas autorisés, même s'ils ont été fournis à l'origine par le fabricant. Le verrou d'usine peut être retenu.

8.6.3 Performance

- 1) Les moteurs doivent être de configuration pour les sports motorisés. La suralimentation du moteur est permise

8.7 VÉHICULES DE STAND 8.7.1 Visibilité

1) Si les conditions et le parcours l'exigent, tous les véhicules d'assistance technique doivent afficher des chiffres blancs d'une hauteur minimale de 4 " (100mm) correspondant au numéro du véhicule pour lequel ils portent, à la fois les côtés du véhicule sur les vitres latérales, sur le coin supérieur du pare-brise avant côté passager, et sur la lunette arrière. Les véhicules d'assistance doivent avoir laissez-passer King Of France à jour fixé au coin inférieur avant du côté passager pare-brise.

RÈGLES ET RÉGLEMENTATIONS DE L'ÉVÉNEMENT

9.1 OFFICIELS DE L'ÉVÉNEMENT

9.1.1 Les Consignes suivantes sont les prescriptions officielles de King Of France : Directeur de course est le directeur général de la course et de l'évènement et de tous transactions commerciales et des événements de l'organisation. Tous les autres officiels sont responsables vis à vis du directeur de course. Le directeur de course, en partenariat avec le directeur de piste, a la

dernière décision sur toutes les questions concernant l'événement King Of France. Le directeur de course, en à pouvoir discrétionnaire de prendre des décisions définitives pour juger ou imposer des sanctions à l'égard pour le respect de tous Règles de ce règlement. Le directeur a le pouvoir de pénaliser, disqualifier ou suspendre un participant (concurrent ou membre d'équipage) pour conduite inacceptable ou violation de ces règles, y compris toute Règles spéciales et règlements supplémentaires.

Les Pit Stop, Un officiel de course nommé par le directeur de course, pour diriger les opérations d'un pit stop et la zone immédiate autour de cet arrêt au stand et des zones particulières à respecter tel que le ravitaillement.

Le directeur de course réunit en tant que commission d'enquête si nécessaire pour trancher les questions concernant la règle infractions, esprit sportif et comportement sur le parcours; principalement ceux identifiés par les officiels sur le parcours et le système de la carte rouge. La réunion se tiendra environ 30 minutes après la clôture de la ligne d'arrivée de l'événement, et avant l'attribution de l'événement la cérémonie.

9.2 PARTICIPANTS À L'ÉVÉNEMENT

9.2.1 INSCRIPTION

- 1) Un numéro de participant doit être attribué au pilote attiré pour toute l'année. Le Pilote doit parcourir l'ensemble de la course le plus rapidement possible pour devenir le champion.
- 2) Le pilote et le numéro de participant attribué forment une paire indissociable. Aucun pilote ne peut changer de numéro de participant attribué au cours de l'évènement.
 - a) Chaque pilote ne peut être pilote officiel que pour une voiture par classe et par événement.
- 3) Tout participant qui omet de remplir et de signer les formulaires de participation et les communiqués requis sera sujet à la disqualification. Les formulaires d'inscription et les renoncations doivent être signés en personne, en présence du personnel d'inscription. Une pièce d'identité avec photo peut être requise.
- 4) Tous les concurrents de moins de 18 ans au début de la manifestation doivent avoir leur inscription formulaire notarié et leur renonciation signée par un parent ou tuteur légal.
- 5) Pilote et copilote figurant sur la liste officielle d'inscription doivent assister à tous les briefings de pilotes. Ne pas le faire peut entraîner une pénalisation, un déni du droit de départ, une disqualification et / ou des amendes. Le contrôle des brassard et des appels nominaux peuvent être faits à la réunion.
- 6) Aucun participant ne peut entrer dans les zones de course, se pré-courir ou recevoir la carte officielle du parcours. jusqu'à ce qu'ils aient signé tous les formulaires d'inscription et les communiqués. Personne ne doit signer une entrée forme ou décharge pour toute autre personne.
- 7) L'enregistrement de contrepartie spéciale peut être autorisé avec l'autorisation préalable du directeur de course.

9.2.2 CONDUITE

- 1) Tout concurrent dont la candidature porte une signature falsifiée sera disqualifié. Le concurrent peut également être suspendu des événements futurs pour un an.
- 2) Défaut d'assister à la réunion des pilotes par au moins un membre du participant : pénalisation, déni du droit de départ, disqualification et / ou amendes.
- 3) Conduite abusive à l'égard d'un officiel de course : Disqualification, suspension, minimum de cent Euros (100 €) d'amende ou toute combinaison des trois.

4) Boire des boissons enivrantes dans la zone officielle d'inspection technique avant la course, après zones de course (par exemple, mise en fourrière, etc.). **La consommation d'alcool est strictement interdite pour les concurrents et les personnes en charge des ravitaillements.** Des contrôles seront fait avant les départs. L'usage de stupéfiants ou d'autres drogues licites ou illicites est interdit. Tout participant qui présente une preuve quelconque d'être sous l'influence de l'un des éléments susmentionnés sera immédiatement disqualifiée et soumise à de suspension de tous les futurs événements. Le contrevenant doit quitter les lieux immédiatement sous la direction des administrateurs.

5) Tout participant qui profère un langage inapproprié, menaces verbales et ou la violence physique, ou tout autre langage offensant, harcelant, ou humiliant ou un comportement un responsable, envers un membre du personnel de l'événement King Of France volontaire, participant à un autre événement ou spectateur doit faire l'objet d'une disqualification automatique. Les concurrents sont responsables du comportement de tous les participants agissant en leur nom, y compris mais sans s'y limiter: leur équipe de stand, leur équipe de support et leurs sponsors. Les actes et les abus physiques ou verbaux peuvent être signalés aux autorités compétentes et peuvent entraîner une action en justice. Le mauvais esprit sportif ou comportement antisportif, dans les stands ou sur le terrain, avant, pendant ou après une manifestation officielle, peut soumettre les participants fautifs ou apparentés à la disqualification.

6) L'absence de comparution à la demande du directeur de course peut entraîner une pénalité.

9.2.3 PILOTES ET COPILOTES

1) Uniquement les concurrents listés dans la liste officielle d'inscription peut conduire ou co-conduire le véhicule pour lequel ils sont enregistrés. L'inscription est limité à un maximum de quatre concurrents par véhicule.

2) Tous les pilotes doivent avoir au moins 16 ans au début de la manifestation (sous réserve de nouvelles restrictions concernant l'éligibilité du conducteur).

3) Nul autre que les concurrents inscrits d'un véhicule participant ne peut prendre place dans ce véhicule. Aucun concurrent ne doit monter dans un véhicule autre que dans les positions de conduite normales. Application de ces règles pour tout véhicule incombe au conducteur attitré de ce véhicule. 4) Les compétiteurs peuvent sortir du véhicule pendant la manifestation de la manière suivante :

a) Le ou les co-conducteurs peuvent sortir du véhicule sur le parcours pour repérer, treuiller, réparer le véhicule ou faire une pause biologique.

b) Le pilote peut quitter le véhicule sur le parcours pour réparer son véhicule ou effectuer une pause biologique.

c) Les concurrents peuvent sortir du véhicule dans les stands désignés.

d) Les concurrents doivent sortir de la voiture lors du ravitaillement en carburant.

5) Nul ne peut sortir du véhicule à tout moment que s'il peut le faire en toute sécurité.

6) Les concurrents ne peuvent choisir intentionnellement de quitter le véhicule pour quelque raison que ce soit si, le fait d'arrêter le véhicule doit entraver le flux de la circulation.

9.2.4 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

1) **Tous les concurrents doivent porter à tout moment, pendant la compétition, une combinaison** de conduite conforme à l'une des normes suivantes :

- FIA 8856-2000
- Norme FIA 1986

- Spécification SFI 3-2A / 5

● Les combinaisons deux pièces ne sont pas autorisés. Les combinaisons doivent couvrir du cou jusqu'aux chevilles et aux poignets. Les combinaisons ne doivent pas avoir de trous, déchirures ou déchirures, ni être trop serrés. Les combinaisons doivent également être exemptes de tout contaminant à base de pétrole. Il est fortement recommandé de porter les sous-vêtements anti-feu.

2) Les casques doivent être approuvés et porter l'une des étiquettes suivantes :

- Snell SA2010 ou SAH2010 ou SA2015
- Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 ou 8859-2015 La fixation primaire du casque doit se faire au moyen de sangles munies d'une boucle à anneau en D. Pas de fermoir ou Velcro sera autorisé comme principal moyen de fixation du casque. Les fermoirs ou le velcro peut être présent pour sécuriser les extrémités des sangles du casque. L'intérieur et l'extérieur du casque doivent être exempts de défauts (c'est-à-dire le rembourrage doit être en bon état et l'extérieur du casque ne doit pas être endommagé).

3) Tous les compétiteurs doivent utiliser un système de retenue de la tête (type Hans ou Simpson) et du cou conforme à des spécifications suivantes:

- Spécifications SFI 38.1.
- Normes FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010 Les compétiteurs qui enfreignent cette règle ne seront pas autorisés à poursuivre sur le parcours. Les coussins type Donuts et les colliers ne sont pas autorisés.

4) Une protection oculaire résistante aux éclats est requise pour tous les concurrents, visière pour les casques fermés et lunettes type moto cross pour les casques ouverts.

5) Tous les occupants doivent utiliser des gants répondant à l'une des spécifications suivantes :

- SFI 3.3
- FIA 8856-2000 ou 8856-2018 9.2.5

6) Tous les concurrents doivent utiliser des chaussures répondant à l'une des spécifications suivantes :

- SFI 3.3
- FIA 8856-2000 ou 8856-2018 9.2.5

9.2.6 Pilote de remplacement

1) Les pilotes ont droit à un remplacement par saison.

9.3 DÉROULEMENT DE L'ÉVÉNEMENT

9.3.1 DÉROULEMENT DE L'ÉVÉNEMENT

1) King Of France fixera la durée maximale d'un événement par le programme fourni le jour de l'évènement et pourra être modifié en fonction des circonstances.

2) Le temps officiel d'un participant sera le temps total écoulé entre les heures assignées l'heure de départ et l'heure à laquelle ils franchissent la ligne d'arrivée officielle. Ce temps écoulé doit être moins que la limite de temps désignée de l'évènement. Si un participant ne se présente pas à la zone de rassemblement à temps pour mettre en scène leur position de départ respective, le concurrent sera placé à l'arrière et démarrera après la dernière voiture assignée.

- 3) Le gagnant de la manifestation sera le participant qui: termine la course avec le plus court temps écoulé, ou effectue le plus grand nombre de tours ou la plus grande distance dans la limite de temps de l'événement, ou reçoit le meilleur score pour l'événement. Le participant doit également rencontrer tous autres critères et ne doivent pas être disqualifiés pour être déclarés gagnant officiel de l'épreuve
- 4) lorsqu'un accident, un retournement, une panne ou un véhicule en panne est survenu sur le parcours, tous les participants doivent faire des efforts raisonnables pour évaluer la situation des concurrents impliqués. Les concurrents impliqués dans un accident, un retournement, une panne ou dont le véhicule n'est plus en état doit faire tout son possible pour signaler son état au passage des autres concurrents (par exemple, donner un coup de pouce). Si, en cas d'accident sur le parcours, véhicule renversé, en panne, un véhicule qui passe ne peut déterminer que les concurrents impliqués sont OK ou en cas de doute sur le statut ou la condition des concurrents impliqués, ils doivent informer un représentant officiel au prochain point de contrôle, au prochain passage à niveau, au prochain arrêt au stand ou par radio (le cas échéant) du véhicule et de l'emplacement, numéro du véhicule et blessures apparentes éventuelles.
- 5) Les dispositifs de sécurité en cas de panne (balises ou dispositifs réfléchissants) doivent être placés à au moins 100 mètres et encore à environ 20 mètres derrière une panne ou un accident et être placé à côté de la voie du même côté que le véhicule en panne.
- 6) Tout participant qui doit mettre fin à la manifestation doit se présenter à un officiel de la course à un point de contrôle, croisement, arrêt au stand ou départ / arrivée qu'ils soient hors course.
- 7) Aucun aéronef, y compris les drones, n'est autorisé à des fins d'aide à la course. Ceci comprend, sans toutefois s'y limiter, le survol de tout véhicule de course ; transport de concurrents et / ou équipes de soutien (sauf en cas d'urgence médicale); communication avec le véhicule de course; repérage pour véhicule de course; transport de équipement et / ou pièces; atterrir sur ou près du champ de course dans des zones autres que approuvé et dans les règles de la FAA; et interférant avec le déroulement normal de l'événement. La violation de cette règle peut conduire à une disqualification. Les demandes d'utilisation spéciale d'aéronefs doivent être faite par écrit et adresser à la direction de course. Les demandes doivent inclure la radio fréquences (fréquence d'hélicoptère ou d'aéronef et fréquence de l'équipe de course) à utiliser et doit être soumis au plus tard un mois avant l'événement prévu. Des demandes reçues au cours du mois précédant l'événement ne seront pas pris en compte.
- 8) Les procédures de départ seront annoncées lors de la réunion des pilotes à chaque événement.
- 9) Aucun participant ne peut quitter la ligne de départ avant l'heure de début attribuée. Seuls les participants qui franchissent la ligne d'arrivée dans le délai imparti seront déclarés les finisseurs officiels. Chaque véhicule doit s'arrêter complètement à chaque point de contrôle. Ne pas s'arrêter complètement à n'importe quel point de contrôle soumettra le contrevenant à une pénalité de temps minimum de quinze minutes pour chaque occurrence et éventuellement disqualification, à la discrétion du directeur de course. Chaque véhicule doit s'arrêter complètement à chaque passage à niveau ou lorsque les commissaires de course le signalent. À défaut de le faire le participant fautif sera soumis à une amende minimale de quinze minutes pour chaque et une possibilité de disqualification.
- 10) Tous les concurrents peuvent être contrôlés pour leur autocollant ou brassard de sécurité et tous les véhicules peuvent faire l'objet d'une vérification de leur vignette de contrôle technique à tout moment, points de contrôle ou passages à niveau désignés. Chaque concurrent est responsable de son autocollant pour équipement de sécurité, son brassard et son autocollant d'inspection technique du véhicule. Tout participant qui n'est pas en possession de l'autocollant, du ou des brassards, ou l'autocollant d'inspection technique du véhicule peut être disqualifié.

11) Aucun véhicule entrant ne doit être remorqué, poussé, tiré ou déplacé de quelque autre manière ou transporté par un véhicule non participant ou un groupe de spectateurs sur le parcours officiel pendant qu'un événement est toujours en cours. Des exceptions peuvent être faites par les commissaires de course si véhicule en panne entrave le flux du trafic de course. Si nécessaire un commissaire peut aider au déplacement du véhicule en panne sans pénalité pour le conducteur. Les occupants d'un véhicule poussé ou tiré à l'écart du trafic doivent faire réparations nécessaires pour quitter, de leur propre chef, la zone dans laquelle ils se trouvaient.

12) Nul ne peut être inscrit en tant que conducteur attitré pour plus d'un véhicule à le même événement. Le conducteur attitré peut être immatriculé dans un autre véhicule en tant que codriver.

13) Un parcours marqué est le parcours officiel désigné par et marqué par les marques officielles King Of France et / ou indiquées via la trace GPS officielle. Tous les véhicules doivent suivre cet itinéraire pendant la course. Le passage n'est permis que s'il n'y a pas de végétation sur le côté du parcours. **Les raccourcis ne sont pas autorisés et entraîneront la disqualification.** Un raccourcis est défini comme tout écart par rapport au circuit officiel pour une raison autre que la réussite. Les Déviation du circuit marqué dans ces domaines donneront lieu à une disqualification automatique. Tous les véhicules ne doivent rouler que dans le bon sens du parcours. Conduire dans la direction opposée du parcours est interdite et doit donner lieu à des pénalités y compris disqualification et suspension.

14) La non présentation lors de la mise en place de la grille de départ dans les temps prévus ou l'échec de l'alignement à temps pour démarrer à l'heure de départ assignée peut entraîner un démarrage par l'arrière ou DNS.

15) Ne pas s'arrêter complètement un passage à niveau désigné comme un arrêt complet ou le fait de ne pas s'arrêter lorsque les responsables de la traversée de la route lui ont signalé de le faire : quinze minutes pénalité de temps pour chaque événement.

16) Vitesse dans une zone de vitesse est limitée à 10km/h limitée: pénalité d'une position.

17) Vitesse excessive dans la zone de vitesse stand limitée « au pas »: Disqualification.

18) Raccourcis : Disqualification.

19) Poussette ou cognement excessif ou abusif : Disqualification.

20) Tout concurrent ou membre de son équipage voyageant sur le parcours avant l'arrivée officielle de l'événement dans des véhicules autres que ceux inscrits à l'événement, peut soumettre le participant à des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification et suspension.

Aucune assistance extérieure n'est autorisée sur le parcours ou à proximité du parcours.

Pendant la course, sauf dans les zones officielles réservées aux stands. Le directeur de course se réserve le droit d'évaluer chaque situation et de réagir en conséquence. Les situations impliquant la sécurité sont à la discrétion des administrateurs. Si un véhicule tombe en panne sur le parcours ou se renverse et nécessite une assistance pour être redressé, le directeur de course approuve les options suivantes. Tout écart par rapport à ces options peut entraîner la disqualification du participant.

a) **Le conducteur ou le co-conducteur qui se trouve avec un véhicule au moment de la panne peut se rendre à pied et à partir d'un arrêt officiel désigné par de leur choix, afin de récupérer le matériel ou les pièces nécessaires à la réparation du véhicule.** Sauf comme indiqué en 3.4.2 ci-dessous, si une autre personne livre un équipement ou des pièces à véhicule participant, le participant sera sujet à la disqualification. Obtenir du matériel ou pièces provenant de tout lieu autre qu'un site officiel de King Of France pour l'arrêt aux stands désigné exposera le participant à la disqualification.

b) **Un autre véhicule engagé en course peut récupérer du matériel ou des pièces au stand (mais pas d' autre endroit),et ensuite livrer cet équipement et / ou ces pièces au véhicule en**

panne. Le véhicule de course qui va ramasser et livrer le matériel ou des pièces doit voyager dans la bonne direction sur le parcours. Voyager dans le mauvais sens sur le parcours entraîne la disqualification pour les deux participants (véhicule en panne et véhicule de livraison). Si un véhicule d'assistance aux stands ou autre véhicule non enregistré et ne participant pas à la manifestation, livre quoi que ce soit à un véhicule en panne, ce véhicule entrant en panne doit être sujet à disqualification.

c) Aucun participant qui a officiellement terminé ou arrêté la compétition ne peut rentrer sur le parcours pour livrer quoi que ce soit à un véhicule en panne. Avec la permission du directeur de course, des véhicules DNF ou des véhicules ayant officiellement terminé la manifestation peuvent entrer sur le parcours après la clôture de la course par un point de contrôle immédiatement après un véhicule cassé ou en panne pour récupérer et le renvoyer dans le parc fermé en tant que DNF, à condition que, ce faisant, aucun véhicule ne parcourt ni ne traverse une partie du parcours encore actif. Le véhicule de course circulant sur le parcours dans le sens inverse de la bien sûr, avant la fin officielle de la manifestation : Disqualification. Les véhicules d'assistance aux stands se déplaçant sur la piste avant l'achèvement de l'événement : Disqualification.

d) Pour réduire au minimum l'impact sur l'environnement et la congestion du trafic sur le parcours, King Of France fournira des équipes de récupération officielles pour aider au redressement des véhicules renversés. Les participants peuvent utiliser ce service, si disponible, ou toute autre assistance extérieure (assistance des spectateurs) **UNIQUEMENT** pour redresser un véhicule renversé. Une fois redressé, le véhicule ne doit plus recevoir d'assistance extérieure de toute sorte. Si le véhicule peut continuer après avoir été redressé, le véhicule peut continuer bien sûr sans pénalité. Si le véhicule ne peut pas continuer après le redressement mais, selon l'opinion du personnel, n'entrave la fluidité du trafic, les participants peuvent tenter de réparer le véhicule et continuer, mais ne peut recevoir aucune aide extérieure en le faisant. Si un véhicule réparé ne peut pas continuer et est, de l'avis du personnel, un obstacle à la circulation, 3.4.4 s'applique. Voir la section 10.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE pour plus d'informations et règles relatives à la protection de l'environnement e) Tout véhicule incapable de continuer, qu'il ait été redressé ou non avec ou sans assistance extérieure et que, du fait de son handicap, elle pose l'opinion des commissaires, entrave à la fluidité du trafic, peut être déplacée ou retirés du parcours par des équipes de récupération officielles ou par d'autres moyens extérieurs jusqu'à ce qu'ils ne constituent plus un obstacle à la circulation. Une fois déplacés ou enlevés, les concurrents peuvent tenter de réparer le véhicule et continuer, mais ne peut recevoir aucune aide extérieure pour le faire.

f) Section 10.3, sous-section 20, les paragraphes «c» et «d» ci-dessus seront soumis à une pénalité minimale de 2 heures jusqu'à la disqualification.

21) Les concurrents ne peuvent recevoir aucune aide pour réparer un véhicule endommagé à l'extérieur secteurs approuvés. A aucun moment, une équipe ne peut accepter l'aide extérieure de spectateurs pour naviguer dans un obstacle. (p.ex. pousser ou tirer un véhicule le long de la ligne de la plaque.) Sauf indication contraire dans la section 10.3, sous-section 20, paragraphes "c" et "D" dans le but de minimiser l'impact environnemental et / ou le trafic sur le parcours, aucun participant ne recevra une aide extérieure, quelle qu'elle soit. À aucun moment, quelles que soient les circonstances, un nouveau participant ne pourra bénéficier d'une assistance extérieure qui n'avantage que le participant. Recevoir des conseils, des conseils ou repérer un obstacle de la part de quiconque autre qu'un copilote ou co-concurrent peut être considéré comme un acte d'assistance extérieure. Les participants recevant une aide extérieure, sauf comme spécifié à la section 10.3, a la sous-section 20, paragraphes «c» et «d» ci-dessus, sera passible de disqualification.

22) Aucun participant ni aucune autre personne à l'exception d'un représentant de King Of France ne doit enlever, modifier ou déplacer les marques de parcours. Toute personne trouvée coupable d'avoir modifié ou déplacé les repères de parcours feront l'objet d'une disqualification et / ou retrait immédiat de la zone de l'événement.

23) **Les reconnaissances préalables à la course incombent à chaque participant. La pré-course doit être faite de manière raisonnable et sûre et peut être restreint ou refusé en raison des conditions. Une conduite dangereuse et / ou irresponsable pendant la pré-course soumettra les participants à des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification et à la suspension.** La participation à la pré-course se fait aux risques et périls des participants et ne peut en aucun cas faire partie de l'événement officiel. Toutes les préparations doivent être effectuées conformément aux règles d'utilisation du parc ou du terrain. Les pré-coureurs doivent connaître et respecter toutes les règles et réglementations relatives à l'utilisation du propriétaire du terrain. Les participants engagés dans la pré-course doivent toujours considérer la sécurité comme la plus haute priorité et doivent être respectueux des autres utilisateurs.

9-3-2 POINTS DE CONTRÔLE ET PASSAGES PAR LA ROUTE

1) Tous les véhicules doivent entrer à chaque point de contrôle ou passage à niveau désigné à une vitesse de sécurité. Une course dangereuse vers et / ou à travers un point de contrôle ou un passage à niveau désigné est interdit. La vitesse à travers un point de contrôle ou un croisement de route doit entraîner disqualification. La vitesse de sécurité est définie comme une vitesse à laquelle un véhicule peut effectuer un arrêt contrôlé sans mettre en danger quiconque se trouvant à proximité immédiate du poste de contrôle ou passage à niveau désigné.

2) Il est interdit de dépasser à moins de 100 mètres de part et d'autre des routes et des passages à niveau ou poste de contrôle, sauf sur instruction d'un commissaire de course. Le refus d'obtempérer doit soumettre le participant à la disqualification ou une pénalité de temps de 15 minutes pour chaque occurrence.

3) Passage par un point de contrôle sans arrêt complet: quinze minutes pénalité de temps pour chaque événement.

4) Excès de vitesse et / ou course dangereuse jusqu'à un point de contrôle : Disqualification.

9.3.3 STANDS

1) Des stands fixes ou des équipes d'assistance en dehors des zones désignées ou voyageant dans des zones restreintes : Disqualification.

2) **Conduite imprudente dans les stands ou sur les routes d'accès par un véhicule de course ou assistance : Disqualification.**

3) Aucun véhicule ne sera autorisé à pénétrer dans les stands ou dans la zone du parcours sans une carte d'identité King Of France valide.

4) Le pilote attitré assume à tout moment la responsabilité des actes de son stand, les équipages, les équipes de soutien et tous les autres membres associés à son équipe. Les marquages de stand doivent être porté par tous les membres de l'équipage du stand. Aucune exception. La sanction pour non-conformité sera :

- Infraction mineure de premier niveau : ○ Première infraction, personne avertie et non baguée enlevée du stand. Deuxième infraction entraînera une pénalité de 5 minutes pour chaque personne non badgée dans le stand ajoutée au chauffeur

- Infraction majeure de second niveau: ○ Disqualification automatique si une personne non badgée touche le véhicule course de quelque manière que ce soit ou effectue tout type de travail

- sur le véhicule, ou apporte toute aide au pilote ou au co-pilote. Encore une fois, le conducteur attitré assume l'entière responsabilité de son emplacement. Si quelqu'un est dans votre stand sans être badgé c'est sur vous que retombera la responsabilité, que vous les connaissiez ou non.
- 5) Aucune personne suspendue ne sera autorisée à participer à tout événement ou être autorisé à entrer dans les stands ou la zone de parcours.
- 6) Tout véhicule d'assistance aux stands en cours d'exécution sur ou à proximité du parcours entraînera le participant disqualifié. Tout véhicule d'assistance aux stands se déplaçant dans une zone réglementée entraînera la disqualification. Tout véhicule d'assistance aux stands s'arrêtant à un passage à niveau peut causer la disqualification du participant. Tout véhicule d'assistance aux stands s'arrêtant sur une route proche de la course et non dans une zone officielle désignée peut entraîner la disqualification du participant.
- 7) Les stands (stationnaires ou itinérants) situés dans des zones autres que celles officiellement désignées comme zones de stands par King Of France: Disqualification.
- 8) Tout concurrent, membre d'équipage ou autre détenteur de laissez passer aux stands qui participe à une démonstration dans les stands, sur le parcours ou dans les environs avant, pendant ou après une épreuve sera sujet à l'expulsion de la zone, la suspension des futurs Événements, et peut faire l'objet d'action en justice
- 9) **La vitesse maximale autorisée sur toutes les routes principales d'accès aux stands et dans toutes les zones des stands doit être de 10 km / h pour tous les véhicules.** King Of France se réserve le droit de modifier les limites de vitesse pour tenir compte des conditions.
- 10) Le responsable d'arrêt aux stands déterminera les zones autour de chaque stand.
- 11) Tous les ravitaillements en carburant doivent se situer dans la zone prévue à cet effet.
- 12) **Tous les stands doivent avoir l'équivalent d'un extincteur ABC de 5kg homologué en permanence. Cette capacité peut être réalisée en utilisant des extincteurs de n'importe quelle combinaison (extincteur d'au moins 2kg) Un minimum de 5 kg d'extincteurs doit être utilisé lors de tous les arrêts aux stands (par exemple si des extincteurs de 5 kg sont utilisés, puis l'équipage de stand doit avoir deux extincteurs).**
- a) Tous les extincteurs d'incendie doivent avoir certificat récent (âgé de moins d'un an) d'un service des pompiers et être complètement chargé. Des contrôles aléatoires seront effectués et le temps des sanctions peuvent être imposées si les extincteurs ne sont pas habités et prêts.
- 13) Tous les jeunes enfants et les animaux domestiques doivent être tenus hors de la zone immédiate où se trouvent les stands. Les animaux domestiques doivent être tenus en laisse.

FEUX DE CAMP, BBQ INTERDIT

- 14) Tous les participants sont responsables du nettoyage des zones de stands qu'ils ont utilisées lors de l'événement et doivent repartir avec l'intégralité de leur déchets.
- 15) Tous les bidons d'essence doivent être tenus à l'écart du sol et stockés sur une protection imperméable. Le ravitaillement en carburant des véhicules s'effectue au-dessus d'un tapis ou d'une bâche de protection du carburant approuvée. Les tapis ou les bâches pour carburant doivent être exempts de défauts ou de déchirures pouvant entraîner un déversement de fluide sur le sol. Les produits d'absorption des liquides sont hautement conseillés. Les équipes responsables du ravitaillement de carburant sur le sol peuvent être condamnées à une amende et responsable des frais de nettoyage. Toute équipe ravitaillement en carburant en dehors d'un emplacement approuvé, ou sans tapis de carburant ou de bâche, peuvent être disqualifiés.

9.3.4 COMMUNICATIONS

- 1) King Of France annonce le canal de course principal lors de réunions de pilotes. Le directeur de course fera tous les efforts raisonnables pour informer tous les participants de toute modification

apportée au canal de course principal. La fréquence des opérations d'urgence médicale sera annoncée, si elle est séparée de la course, à la réunion du conducteur lors de tous l'événement. Toutes transmissions radio ou autres qui interfèrent avec celles de l'organisation sont strictement interdites sauf en cas de problème médical. Tout équipement radio de course et de véhicules d'assistance est strictement interdit interférant avec ou perturbant les communications de course sur toutes les fréquences attribuées à la bande de radioamateur, bande de service public, bande de citoyens, bande de marine et aéronef bande. Amplificateurs linéaires hors-bord avec une sortie supérieure à 25 watts sont interdits. Un amplificateur linéaire hors-bord est un appareil qui augmente la puissance de la radio et est connecté entre la radio et l'antenne. Tous les participants doit vérifier les fréquences radio avant d'assister à tout événement.

9.3.5 SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE

- 1) Chaque véhicule doit porter une bâche en plastique jetable de 1m² ou plus pour extraire le sol contaminé par retournement. Le sol contaminé peut rester dans un sac poubelle plastique sur le côté du parcours à ramasser et à éliminer par l'équipe de balayage.
- 2) Index de toutes les règles relatives à l'environnement: Section 9.2.14, sous-section 1 (fuites du moteur) Section 9.2.14, sous-section 2 (confinement des fluides moteur) Section 9.2.14, sous-section 3 (pare-étincelles) Section 9.2.15, sous-section 1 (fuites de transmission) Section 9.2.15, sous-section 2 (confinement des fluides de transmission) Section 9.2.16, sous-section 1 (fuites dans les boîtes de transfert) Section 9.2.16, sous-section 2 (confinement des fluides dans la boîte de transfert) 9.3.18, sous-section 1 (fuites de direction assistée) Section 9.2.18, sous-section 2 (confinement du fluide de direction assistée) 9.3.19, sous-section 3 (fuites d'amortisseur) Section 9.2.20, sous-section 1 (fuite du système de freinage) Section 9.2.22, sous-section 3, paragraphe «a» (soupapes et événements de carburant) 9.3.22, sous-section 3, paragraphe "h" (tapis de carburant) Section 10.3.1, sous-section 20 (récupération)

10- RÈGLES ET RÈGLEMENTS DE LA SÉRIE 10.1 RÈGLES SPÉCIFIQUES À LA SÉRIE

Cette section réservait des règles supplémentaires concernant la structure de points pour le Championnat international d'endurance, la série américaine Ultra 4 tout terrain et autres séries.

11.0 INFRACTIONS ET PEINES

- 1) le directeur de course et l'inspecteur technique en chef ont l'autorité de sanctionner, disqualifier ou suspendre tout concurrent en cas de violation des règles techniques.
- 2) La liste d'infractions suivante est une ligne directrice dans l'évaluation des pénalités. Ces directives ne sont pas destinées à déduire que ce sont les seules infractions possibles, ni les seules pénalités pouvant être imposées à un participant participer à l'événement King Of France.
 - a) Infraction mineure ne donnant aucun avantage concurrentiel telle que se perdre ou manquer un tour entraînera un avertissement pour la première occurrence et une pénalité de temps de 5 fois l'avantage estimé pour la deuxième occurrence.
 - b) Une infraction mineure entraînant un avantage compétitif entraînera une pénalité de temps de 5 fois l'avantage concurrentiel pour la première occurrence et minimum 1 pénalité d'une heure jusqu'à DQ pour la seconde.

- c) Une infraction majeure, un raccourci délibéré ou des «erreurs» répétées entraîneront un minimum 1 heure de pénalité jusqu'à DQ pour la première occurrence et se référer à 9.2.2 pour pénalité de seconde occurrence.
- 3) Conduite préjudiciable entraînera une exclusion.
- 4) Tout participant disqualifié de toute épreuve pour quelque raison que ce soit perd tous les prix, points et imprévus gagnés lors de cet événement. Le participant ne sera pas droit à un remboursement de toute portion du droit d'inscription.
- 5) Lorsque la lecture vidéo est disponible, elle est utilisée pour résoudre un problème de synchronisation, un problème de scoring, ou situation de carton rouge.

12.0 PROTESTATIONS ET RÉCLAMATIONS

- 1) Chaque participant peut déposer une plainte à la direction de course pendant l'événement. Les plaintes doivent être présentées au contrôle de course dans les 30 minutes suivant la fin de la session / course au cours de laquelle l'infraction s'est produite. Deux heures supplémentaires seront allouées de la fin de la session / course pour recueillir des informations et du matériel supplémentaires. Les plaintes peuvent être faites contre les concurrents pour les infractions suivantes au cours d'une épreuve:
- a) Véhicule quittant le parcours ou prise d'un raccourci.
 - b) Recevoir une aide extérieure.
 - c) Faire le plein sans un tapis de carburant approuvé ou une bâche agissant comme une barrière imperméable.
 - d) Conduite antisportive.
 - e) Accrochage excessif ou abusif.
 - f) Véhicule non conforme au règlement.
- 2) Un concurrent qui pense avoir été lésé par un élément du règlement, par l'action ou l'inaction d'un directeur, d'un bénévole ou d'un autre participant (y compris d'autres concurrents) a le droit de déposer une réclamation. Une telle réclamation doit être déposée auprès du directeur de course au plus tard 30 minutes après l'achèvement de l'événement.