

REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE RALLYES SUR ROUTES OUVERTES

SOMMAIRE

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES.

TITRE II REGLES TECHNIQUES POUR LES RALLYES.

PROGRAMME - HORAIRES

ARTICLE 1. ORGANISATION

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

ARTICLE 5. ENCADREMENT

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

27-11-2017 : MAJ dispositions réglementaires – nouveau dispositif

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES
--

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

B- ARTICLES A.331-16 DU CODE DU SPORT modifié par l'arrêté du 24 novembre 2017.

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

D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006.

E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006.

TITRE II REGLES TECHNIQUES POUR LES RALLYES SUR ROUTES OUVERTES
--

PREAMBULE

Les rallyes sur routes ouvertes sont classés en deux catégories :

- Les rallyes touristiques (ou concentrations)
- Les rallyes de régularité (ou manifestations)

Dans les deux cas les participants sont tenus au respect du Code de la Route

I – LES RALLYES TOURISTIQUES :

Il s'agit d'épreuves sur route, définies comme des concentrations aux termes de l'article R.331-18 du Code du Sport (telles que : rallyes routiers, balades touristiques, rondes...) elles se déroulent sur des voies ouvertes à la circulation et ne peuvent être considérées comme des courses de vitesse.

Elles sont soumises à déclaration dès lors qu'elles comptent **plus de 50 véhicules. Conformément aux dispositions de l'article R.331-18 du Code du Sport elles sont dépourvues de tout classement, temps imposé ou chronométrage, même sur une distance réduite. Dans le cas contraire elles sont regardées comme des manifestations et donc soumises à autorisation.**

Seuls les articles 1 à 4 des présentes RTS s'appliquent aux rallyes touristiques.

II – LES RALLYES DE REGULARITE :

Ces épreuves peuvent se dérouler soit sur route ouverte à la circulation, soit sur circuit, soit sur les deux au cours de la même manifestation. Elles font l'objet d'un classement basé sur un chronométrage quelle qu'en soit la forme : celui-ci ne peut en aucun cas prendre en compte la recherche d'une vitesse maximale mais seulement la réalisation d'une vitesse moyenne, soit imposée par l'organisateur (rallyes routiers) soit choisie par le concurrent (épreuves sur circuits).

Ces épreuves sont considérées comme des manifestations au sens de l'article R.331-18 du Code du sport et donc soumises à autorisation.

La moyenne à réaliser lors des tests de régularité sur routes ouvertes ne pourra en aucun cas excéder 50 km/h, elle est fixée par l'organisateur technique.

Dès lors qu'une épreuve sur route, comporte des parcours (ou des tests) dans lesquels la moyenne à réaliser dépasse 50 km/h, ceux-ci doivent se dérouler sur route fermée à la circulation et l'on doit se référer aux « Règles Techniques et de Sécurité Rallyes » pour ce qui concerne la sécurité des dits tests (spectateurs, officiels etc ...).

Pour les épreuves sur circuit, la moyenne à réaliser est choisie par chaque concurrent pour son propre compte. Pour ce type de manifestation il convient de se référer aux « Règles Techniques et de Sécurité des Circuits Asphalte ».

PROGRAMME - HORAIRES

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. ORGANISATEUR TECHNIQUE :

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

- Les fonctions d'organisateur technique peuvent être tenues par des personnes physiques ou morales distinctes de l'organisateur administratif.
- Elles peuvent être également assumées par l'organisateur administratif tel que défini ci-dessous.
- L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation.
- Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier, et conforme à la convention type élaborée par la Fédération Délégitaire. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation.
- La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer à la demande d'autorisation de manifestation transmise par l'organisateur administratif à la Préfecture.
- Il doit prendre les mesures qui s'imposent pour l'information du public en matière de sécurité, notamment par l'indication des zones strictement interdites au public : les contrevenants **s'exposent aux dispositions pénales prévues à l'article R.331-45 du code du sport.**
- Conformément à l'article R.331-27 du Code du Sport, « *Toute manifestation autorisée ne peut débuter qu'après la production par l'organisateur technique à l'autorité qui a délivré l'autorisation ou à son représentant d'une attestation écrite précisant que toutes les prescriptions mentionnées dans l'autorisation ont été respectées.* »

1.2. ORGANISATEUR ADMINISTRATIF :

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

- Dépôt des demandes d'autorisation de la manifestation auprès des autorités préfectorales compétentes pour autoriser l'épreuve.
- Nomination des officiels de l'épreuve.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'une épreuve vis-à-vis des autorités publiques compétentes.
- L'organisateur administratif ne dispose d'aucun pouvoir et n'encourt aucune responsabilité concernant le déroulement de l'épreuve, sur le plan sportif, commercial, financier, ni sur celui de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.
- L'inscription éventuelle de l'épreuve au calendrier de la Fédération Délégitaire.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet aux vérifications administratives et avec sa voiture aux vérifications techniques conformément au programme de chaque rallye.

A l'issue des vérifications, les voitures pourront être placées dans un parc de départ, quel que soit l'intervalle entre la fin des vérifications et le départ du rallye. Dans ce cas, les lieux et horaires d'ouverture du parc de départ devront figurer dans le programme du rallye. A l'issue des vérifications, chaque concurrent recevra son heure de convocation en parc de départ.

1.3.13. L'organisateur est libre de décider de l'utilisation ou non de compteurs et autres équipements électroniques (à préciser dans le règlement particulier).

L'organisateur est libre de prévoir des classements par types d'équipement utilisés : par exemple un classement sans aucun compteur ni instruments additionnels et un classement avec équipement électronique.

1.3.4. Les vérifications effectuées avant le départ sont d'ordre administratif et technique.

- Vérifications administratives : elles portent sur le permis de conduire en cours de validité pour le conducteur, et pour le véhicule, la carte grise ou le titre de circulation, et l'attestation d'assurance. la vignette de contrôle technique.
- Vérifications techniques : elles portent sur la vérification de la marque et du modèle du véhicule, la conformité apparente avec le groupe dans lequel il est engagé si l'organisateur a prévu diverses catégories, la conformité des éléments de sécurité essentiels.

1.3.5. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture, un délai pourra être donné pour la mise en conformité de celle-ci.

1.3.6. Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.

ARTICLE 2. ASSURANCES

2.1. L'organisateur est tenu de souscrire une police d'assurance couvrant sa propre responsabilité civile ainsi que celle des concurrents en conformité avec les articles R.331-30 et A.331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTION

3.1.1. Concurrents admis : Leur admission est fonction de la catégorie du rallye considéré.

3.1.2. Pour l'exacte interprétation de ce texte, seront admis les mots :

- "Concurrent", utilisé soit pour les personnes physiques, soit pour les personnes morales.
- "Equipage", soit pour le pilote, soit pour le copilote.

3.1.4. Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

3.1.8. Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que les membres de l'équipage se soumettent aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de chaque rallye.

3.1.10. Le nombre maximum des engagés figure dans le règlement particulier de chaque rallye.

3.1.12. Aptitudes médicales

Tout membre d'équipage appelé à conduire dans une épreuve faisant l'objet d'un chronométrage devra être en possession :

- D'un permis de conduire en cours de validité
- D'un certificat médical (visite simple) de non contre-indication à la participation dans une épreuve sur routes ouvertes.

3.1.13 Assurance personnelle :

- Responsabilité civile : tout membre d'équipage, participant à une épreuve sur route ouverte ou fermée, se doit d'être couvert par une assurance responsabilité civile délivrée, soit pour la durée de la manifestation, soit pour l'année civile.
- Individuelle accident : L'organisateur devra proposer à chaque concurrent la souscription d'un contrat d'assurance individuelle accident couvrant expressément la pratique du sport automobile en laissant le choix à chaque participant de souscrire ou non à cette garantie.

3.2. EQUIPAGES

3.2.1. Tout équipage doit être composé du premier pilote et d'un ou plusieurs équipiers, comme spécifié sur le formulaire d'engagement. Le premier pilote doit être en possession d'un permis de conduire.

Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être titulaire du permis de conduire. L'âge minimum d'un équipier est de 10 ans.

3.3. ORDRE DE DEPART

3.3.1. Sauf indication contraire précisée dans le règlement particulier, le départ sera donné dans l'ordre des numéros, le plus petit partant en tête.

3.3.5. Le Comité d'organisation fournira à chaque équipage les 2 plaques du rallye et les 2 panneaux portant les numéros de participation réglementaires.

Dans tous les rallyes, deux plaques de rallye sont obligatoires. Elles devront s'inscrire dans un rectangle de 45 x 25 cm.

3.3.6. Les plaques de rallye devront être apposées visiblement à l'avant et à l'arrière de la voiture pendant toute la durée du rallye.

Les plaques ne devront en aucun cas recouvrir, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture.

3.3.7. Les panneaux de portières, fournis par les organisateurs, devront obligatoirement être apposés de manière visible de chaque côté de la voiture, pendant toute la durée du rallye. La taille des numéros de porte sera comprise entre 20 et 24 cm.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Toutes les voitures doivent être conformes au code de la route.

- Extincteur : obligatoire, en cours de validité (capacité minimum 1 kg)
- Ceintures de sécurité : elles sont obligatoires si le véhicule est muni, d'origine, des points d'ancrage correspondants.
- Gilets fluorescents : un par membre d'équipage

4.3. ASSISTANCE

La possibilité d'organiser des assistances relève du règlement particulier de l'organisateur. Dans le cas où elles sont autorisées il est fortement conseillé aux organisateurs de prévoir des parcs ou des zones réservées à cet effet.

4.3.2.1. Parcs ou zones d'assistance

Les parcs ou zones d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie. La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité.

Les organisateurs doivent prévoir la disposition des parcs ou zones d'assistance de façon qu'un seul véhicule d'assistance puisse être présent à tous les parcs ou zones, pour assister un même véhicule.

4.5. BRUIT (NIVEAU SONORE DES VEHICULES)

Pour toutes les voitures utilisées en rallye sur le territoire français, le bruit ne devra pas excéder 100dB à 75% du régime moteur maximum. L'organisateur peut réduire cette norme dans son règlement particulier.

ARTICLE 5. ENCADREMENT

5.1. FORMATION

Le directeur de course ainsi que le commissaire technique définis ci-dessous devront avoir la qualification requise pour la discipline. Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré.

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

5.2. DIRECTEUR DE COURSE

La mission du directeur de course est d'assurer la conduite sportive de l'épreuve, à l'exclusion de toutes autres responsabilités. Il doit être titulaire d'une qualification validée par la FFSA dans le cadre d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré, conformément aux dispositions de l'instruction du 19 octobre 2006.

Il lui appartient de:

- Demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.

- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant l'épreuve, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Être en relation permanente avec les Directeurs de Course adjoints éventuellement présents sur les tests de régularité, et les autres sites du Rallye

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

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

Il est alors de son devoir de les exécuter.

5.2.1. Sécurité

Elle est placée sous la responsabilité de l'organisateur technique.

a) Les vitesses moyennes imposées.

- Leur fixation relève de la compétence de l'organisateur technique qui devra les adapter au profil de la route et ne pas hésiter à les modifier si nécessaire plusieurs fois par secteur.
- Les véhicules des concurrents pouvant afficher des performances très hétérogènes en fonction de leur âge et de leur puissance, il est souhaitable que le règlement propose des moyennes différentes au choix des participants afin de mettre tout le monde sur un pied d'égalité dans des conditions de sécurité optimales.
- Pour les épreuves hivernales il est conseillé aux organisateurs de prévoir des moyennes de repli inférieures applicables en cas d'intempéries.
- Doublement des pénalités pour avance : l'organisateur technique peut prévoir d'appliquer des pénalités doublées en cas d'avance sur l'horaire idéal en cours de zone de régularité.

b) Positionnement des contrôles

Aucun contrôle ne peut être effectué dans les deux premiers kilomètres d'une zone de régularité ainsi que dans le kilomètre qui suit la sortie d'une zone d'habitation.

c) Retard d'un concurrent

En cas de retard en sortie de zone ou au cours d'une liaison, chaque concurrent peut décaler son horaire sans pénalité au départ de la zone suivante sous réserve de s'intercaler entre deux concurrents (à la minute plus 30 secondes).

d) Informations concurrents/direction sécurité de la manifestation

L'organisateur technique doit faciliter les possibilités d'informations entre les concurrents et la direction de la manifestation et inversement. Pour ce faire il est souhaitable de mettre en place un échange de coordonnées téléphoniques : édition d'un annuaire des téléphones GSM des concurrents ainsi que de l'organisation.

e) Assistance médicale

Considérant le fait que ce type de manifestation ne peut être assimilé à une compétition avec une recherche de la performance, les moyens d'assistance médicale sont par principe de nature exogène. Les organisateurs devront s'assurer de la possibilité de liaisons téléphoniques vers le centre de secours des sapeurs- pompiers le plus proche afin de prévenir tout évènement nécessitant l'envoi de moyens de secours. D'une manière générale, ils devront prendre toutes les dispositions utiles afin de garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la route et des participants. Aucune entrave ne devra résulter de l'organisation de cette manifestation.

5.3. COMMISSAIRE TECHNIQUE.

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier de l'épreuve en tant que " Commissaire Technique responsable".

Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

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

5.6. COMMISSAIRES DE ROUTE ET CHRONOMETRAGE

Il est admis que les départs de zones de régularité peuvent se dérouler de deux manières :

- Sous l'autorité d'un commissaire qui indique ou vérifie l'heure de départ des concurrents et prend note de leur passage à des fins de pointage pour sécurité.
 - Sous le régime dit de l'autostart, où chaque concurrent possède la maîtrise de son heure de départ en fonction des temps impartis qui lui ont été indiqués sur son carnet de bord.
- a) Lorsque le départ est placé sous l'autorité d'un commissaire, les pointages au sein de la zone de régularité peuvent être effectués par le biais des contrôleurs chargés du chronométrage. En cas de chronométrage automatisé, il est souhaitable qu'un deuxième commissaire soit positionné en sortie de zone afin de noter le passage des concurrents.
- b) Lorsque le départ est donné sous le régime de l'autostart les pointages au sein de la zone de régularité peuvent être effectués par le biais des contrôleurs chargés du chronométrage, et en cas de chronométrage automatisé, il est souhaitable que deux commissaires soit placés dans la zone dont un en fin de secteur.

Quel que soit le mode de chronométrage utilisé, manuel ou automatisé (radio, infrarouges, GPS ...), la précision doit être de l'ordre de la seconde. Il est fondamental que tous les instruments soient calés sur la même heure (non discutable) laquelle aura été préalablement communiquée aux concurrents lors des vérifications administratives ainsi qu'à tous les contrôles horaires.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

Afin d'éviter les reconnaissances, l'itinéraire doit rester secret, il ne sera communiqué aux concurrents que 30 mn (maximum) avant leur départ effectif.

Cependant il devra figurer dans le règlement particulier de l'épreuve qui sera soumis aux autorités fédérales et administratives. Il comportera obligatoirement un tracé sur carte routière ainsi qu'un tableau comprenant le détail des différents secteurs avec les voies empruntées et les horaires.

6.3. CARNET DE CONTROLE

6.3.1 Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis entre chaque contrôle horaire ainsi que les différentes moyennes à respecter au sein des secteurs de régularité avec les points kilométriques précis des changements de moyennes éventuels. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section (ou étape) et remplacé au départ de la section (ou étape) suivante par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

6.3.2. Le carnet de contrôle devra être disponible à toute demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle, où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé.

6.3.3. À moins d'être approuvée par un commissaire responsable, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera la mise hors course.

6.3.4. L'absence du visa de n'importe quel contrôle ou la non remise du carnet de contrôle, à chaque contrôle horaire ou de passage, regroupement ou à l'arrivée, entraînera pénalisation.

6.3.5. Les fiches éventuelles des tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle et sont soumises aux pénalités prévues ci-dessus.

6.3.6. La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

6.3.7. Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.

6.3.8. Seul le commissaire en poste sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

6.3.9. Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage et, d'autre part, sur les documents officiels du rallye fera l'objet d'une enquête.

6.4. CIRCULATION

6.4.1. Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation en France. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :

- 1ère infraction : pénalité de 500 points
- 2ème infraction : pénalité de 1000 points
- 3ème infraction : exclusion possible.

Tout dépassement de la vitesse maximale autorisée par les prescriptions réglementant la circulation entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion immédiate.

6.4.3. Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation, commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route. Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues au règlement particulier du rallye, sous réserve que :

- la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement ;
- les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du conducteur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés ;
- les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

6.4.4. Il est interdit sous peine de mise hors course de remorquer, se faire remorquer, transporter, se faire transporter, pousser, se faire pousser, si ce n'est pour ramener une voiture sur la route ou pour libérer la route.

6.4.5. Il est de même interdit à tout équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :

- de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou les empêcher de dépasser.
- de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. DEPART

L'intervalle de départ entre les voitures sera d'une minute à la discrétion du Directeur de la manifestation. Le départ sera donné en conformité avec le Programme.

L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle dans un ordre incorrect entraînera une pénalité de 500 points.

Le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figurera sur le carnet de contrôle.

7.1.8 Documentation

Tous les équipages recevront une documentation complète comprenant toutes les informations nécessaires pour effectuer l'itinéraire correctement (exemple : dessins, cartes, road book etc.). Toutes les distances doivent être données avec précision, ainsi que les moyennes en fonction du secteur couvert.

7.1.9. Briefing

Avant le départ, le Directeur de la manifestation organisera conjointement avec l'organisateur technique un briefing de tous les participants afin de leur communiquer toutes les informations utiles, que ce soit en matière de sécurité ou d'organisation.

7.2. DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTROLES

7.2.1. Tous les contrôles : contrôles horaires, départ et arrivées de zones de régularité seront indiqués au moyens de panneaux standardisés dont le modèle sera repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

7.2.4. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

7.2.5. Il est strictement interdit, sous peine de pénalités.

7.2.5.1. De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.

7.2.5.2. De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle, lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

7.2.6. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

7.2.7. Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

7.2.8. Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.

7.2.9. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier équipage, augmentée du délai de mise hors course.

7.2.10. Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité.

7.2.12. Les organisateurs pourront prévoir, à l'arrivée du rallye, le reclassement des premiers du classement général, afin que ces derniers se présentent dans l'ordre du classement au podium d'arrivée.

7.3. CONTRÔLES DE PASSAGE (CP) – CONTRÔLES HORAIRES (CH)

Il est impératif que les chronométrateurs soient sensibilisés sur l'importance de leurs mesures. Les appareils doivent être rigoureusement synchronisés avec l'heure officielle de la manifestation.

7.3.1.. Contrôles de passage : Ils peuvent être de type « à pince », « visuels » ou avec commissaires. Dans ce dernier cas, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle des participants dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage. Quel que soit le mode de contrôle, l'absence de visa est pénalisée selon un barème prévu dans le règlement particulier de l'épreuve.

7.3.2. Contrôles horaires : A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation par un membre de l'équipage. L'équipage peut attendre son heure idéale avant le panneau de pré-signalisation si celui-ci est prévu par le règlement. L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur. L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée en fonction du barème prévu dans le règlement particulier. Si le règlement particulier le permet, les équipages peuvent pointer en avance sans encourir de pénalité aux contrôles horaires d'arrivée de fin d'étape

7.4. CONTROLES DE REGROUPEMENT

7.4.1. Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle (art. 7.2. et art. 7.6.).

7.4.2. Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci. Des instructions spécifiques pour le fonctionnement de ces zones seront données dans le règlement particulier de l'épreuve.

7.4.3. À leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire du poste leur carnet de contrôle et éventuellement leurs fiches d'épreuves de régularité. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée. Ils devront alors obligatoirement couper le moteur. Les organisateurs peuvent distribuer un nouveau carnet de contrôle soit à l'entrée, soit à la sortie du parc.

7.4.4. Après un regroupement, l'ordre de départ est fixé selon les règles prévues par le règlement particulier de l'épreuve.

7.5. TESTS DE REGULARITE

Pour les modalités de départ de ces tests, voir ci-dessus art 5.6 – Commissaires de route et chronométrage.

7.5.1. Les équipages doivent parcourir les zones de régularité selon une ou plusieurs vitesses moyennes fixées par l'organisateur. La longueur minimum d'une zone de régularité est de 3 km. Des prises de temps peuvent être opérées en tous points de la zone de test sous réserve d'appliquer les prescriptions de sécurité prévues au § b de l'article 5.2.1 – SECURITE, chaque seconde d'écart par rapport à l'heure idéale de passage entraînant un point de pénalité. Les organisateurs ont la faculté de prévoir le doublement des pénalités pour avance, soit une seconde d'avance entraînant 2 points de pénalité.

Les vitesses moyennes imposées relèvent des règles prévues au § a de l'article 5.2.1 – SECURITE.

7.5.2. Si un concurrent saute un test de régularité, une section ou une étape, il pourra être admis de nouveau dans le rallye et réintégré dans le classement avec une pénalité forfaitaire selon un barème prévu par le règlement particulier de la manifestation.

Si un équipage interrompt le rallye à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, il pourra être admis de nouveau dans le rallye à condition que dans l'heure suivant l'horaire d'affichage des classements de l'étape, il informe le Directeur de Course de son intention de continuer. Dans ce cas, la voiture doit être présentée au départ de Parc 15 minutes avant le départ de l'étape suivante.

Pour chaque test de régularité non réalisé ou sauté, l'équipage concerné recevra une pénalité. Celle-ci devra être supérieure à la pénalité la plus élevée attribuée à un concurrent ayant pris le départ du test considéré.

Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir manqué le contrôle horaire au départ de ce test de régularité.

Pour être classée, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire de l'épreuve.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.1. Les pénalisations sont établies en points (voir ci-dessus art 7.5.1), un classement final étant établi par addition des points de pénalités supportés par chaque concurrent, tests de régularité, contrôles de passage et contrôles horaires confondus.

L'organisateur a la faculté de pondérer ces pénalités par un coefficient d'âge déterminé en fonction de l'année de 1ère mise en circulation du véhicule.

L'organisateur a la faculté de ne prendre en compte qu'une partie (par exemple N-1) des pénalités enregistrées sur les tests de régularité afin d'éliminer tout biais lié à un fait de course.

Le concurrent ayant obtenu le plus faible total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Des classements par groupe et classe pourront être établis en fonction du règlement particulier de l'épreuve

9.2. En cas d'ex æquo, les équipages seront départagés en donnant l'avantage au concurrent ayant réalisé le plus grand nombre de pointages à zéro, puis si besoin au véhicule à la cylindrée la plus faible.

9.3. Les résultats du rallye sont affichés conformément au programme de la manifestation, et au plus tard une heure après l'entrée en parc du dernier concurrent.

9.4. Le classement final est provisoire à la fin du rallye, il devient définitif 30 minutes après l'affichage des résultats.

9.5. A la fin de chaque étape, des classements partiels provisoires seront publiés conformément au programme du rallye.

ARTICLE 10. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations inscrites au calendrier de la FFSA.

Voir réglementation sportive FFSA en vigueur.

ARTICLE 11. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER

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

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

ARTICLE 1. ORGANISATION

Nom de l'épreuve :
Date de l'épreuve :/...../.....
Identité de l'organisateur administratif :
Identité de l'organisateur technique :
Type d'épreuve :
Lieu de la manifestation :

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

- Directeur de Course :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

- Commissaire Technique :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

- Commissaires de Piste (fournir la liste complète) :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

Nom : Prénom : N° de certification FFSA ou N° de licence :

ARTICLE 2. MOYENS DE SECOURS

- Médecin chef :

- Nombre d'ambulance :

- Equipe de secourisme :

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

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

- L'épreuve est ouverte aux concurrents âgés de ans et plus.

