

REGLEMENT STANDARD DES RALLYES

Exceptés championnats FIA

PROGRAMME - HORAIRES

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

ARTICLE 1. ORGANISATION

- 1.1. Officiels
- 1.2. Eligibilité
- 1.3. Vérifications

ARTICLE 2. ASSURANCES

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

- 3.1. Demande d'Engagement – Inscriptions
- 3.2. Equipages
- 3.3. Ordre de départ

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Voitures autorisées
- 4.2. Pneumatiques
- 4.3. Assistance
- 4.4. Procédure de pesée des voitures

ARTICLE 5. PUBLICITE

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

- 6.1. Description
- 6.2. Reconnaissances
- 6.3. Carnet de Contrôle
- 6.4. Circulation

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

- 7.1. Départ
- 7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles
- 7.3. Contrôles : C.P. - C.H. - Exclusion
- 7.4. Contrôle de Regroupement
- 7.5. Epreuves Spéciales
- 7.6. Parc Fermé

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPEL

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

- 1 - Carnet d'itinéraire Standard
- 2 - Carnet de bord
- 3 - Signalisation des contrôles
- 4 - Terminologie

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

A l'exception des membres du Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve, tous les officiels figurant sur le règlement particulier et éventuellement ceux du Rallye de doublure, et inversement, sont déclarés compétents en tant que "juges de fait" pour la constatation visuelle d'infraction dont ils seraient témoins, portant notamment sur : chauffe ou réglementation des pneumatiques ; assistance ; itinéraire du rallye ; comportement anti-sportifs ; etc.

Ils devront notifier par rapport écrit leur constatation au Directeur de Course, dans les plus brefs délais.

1.2. ELIGIBILITE

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

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. Les équipages se présentant en retard se verront infliger les pénalités prévues aux Prescriptions Générales FFSA.

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.

1.3.2. Le départ sera refusé à tout équipage qui se présenterait aux vérifications au-delà des limites prévues par le règlement particulier de chaque rallye, sauf en cas de force majeure accepté par les Commissaires Sportifs.

1.3.3. Lors des vérifications techniques, l'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non présentation de ces documents, les Commissaires Sportifs pourront prononcer toute pénalité allant jusqu'au refus de départ.

L'équipage devra présenter les combinaisons ignifugées homologuées, les casques homologués et les gants pour le pilote. Le départ sera refusé à tout équipage pour lequel les combinaisons, casques et gants ne seraient pas homologués.

1.3.4. Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôles des licences et permis de conduire, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, conformité des éléments de sécurité essentiels, carte grise ou titre de circulation, passeport technique pour les licenciés FFSA).

Nota : *un certificat de contrôle technique et sa vignette en cours de validité n'est pas exigible.*

1.3.5. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture, un délai pourra être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.

1.3.6. S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'une voiture ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, cette voiture pourra, sur proposition des Commissaires Techniques, être mutée par décision des Commissaires Sportifs dans un groupe et/ou classe rectificatifs.

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

1.3.8. Il pourra être procédé à l'identification de la voiture, le châssis et le bloc-moteur pouvant subir, à tout moment, un marquage spécifique à la discrétion du Directeur de Course.

1.3.9. A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires, moteur compris, pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. Le concurrent est responsable à tout moment du rallye de la conformité technique de sa voiture sous peine d'exclusion.

1.3.10. Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification (voir art.1.3.9.) seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité, à leur protection jusqu'à la fin du rallye, leur absence entraînant l'exclusion immédiate.

1.3.11. Toute fraude constatée et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraînera également l'exclusion de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourraient être demandées à l'Autorité Sportive Nationale, dont relève le concurrent ou le complice.

1.3.12. Contrôle Final

1.3.12.1. Dès son arrivée, chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé.

1.3.12.2. L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'art 1.3.9. entraînera l'exclusion.

1.3.12.3. Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pourra être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du Directeur de Course.

Le contrôle final sera fait conformément aux Prescriptions Générales.

ARTICLE 2. ASSURANCES

2.1.1. Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

2.1.2. Les véhicules autres que les voitures de course et de l'organisation, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et restent sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

ARTICLE 3. CONCURENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D'ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

3.1.1. Concurrents Admis

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.

3.1.3. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence valable pour le rallye concerné et pour l'année en cours.

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.

3.1.5. Tout concurrent qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye une demande d'engagement (adresse complète, n° de téléphone et télécopie, etc.), accompagnée des droits d'engagement, avant la date de clôture des engagements.

La date de clôture des engagements devra être fixée le lundi de la semaine précédant la semaine du début du rallye.

Les engagements des concurrents d'une Coupe de Marque inscrite au rallye seront prioritaires pour autant qu'ils soient reçus le lundi précédant la date de clôture.

3.1.6. Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le présent règlement. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications, le concurrent pourra compléter les détails relatifs au copilote et remplacer la voiture déclarée par une autre de même groupe et de même classe.

3.1.7. Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements. Par contre, un membre de l'équipage peut être remplacé avec l'accord :

- du Comité d'organisation, avant l'ouverture des vérifications administratives.
- des Commissaires Sportifs entre l'ouverture de ces vérifications et jusqu'à la publication de la liste des équipages admis au départ.

Seule la FFSA peut autoriser le changement des deux membres de l'équipage.

- 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 seules juridictions sportives reconnues par le Code Sportif International, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de chaque rallye.
- 3.1.9.** Lorsque le comité d'organisation refusera un engagement, il devra le signifier à l'intéressé dans les 8 jours qui suivront la réception de cet engagement et au plus tard 5 jours avant le rallye. Ce refus devra être motivé.
- 3.1.10.** Le nombre maximum des engagés figure dans le règlement particulier de chaque rallye. Pour les rallyes régionaux, le nombre maximum de partants est limité à 150.
- 3.1.11.** Les droits d'engagement sont fixés dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 3.1.12.** La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement.

3.2. EQUIPAGES

- 3.2.1.** Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes.
- 3.2.2.** Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.
- 3.2.3.** Ils seront libres de se répartir le temps de conduite (sous réserve que leurs licences les y autorisent).
- 3.2.4.** L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraînera l'exclusion.
- 3.2.5.** Sous peine d'exclusion, les combinaisons ignifugées homologuées sont obligatoires pour les membres de l'équipage, ainsi que le port de gants ininflammables pour le pilote. Les sous-vêtements ignifugés sont recommandés. Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits. La réglementation FIA est obligatoire dans les épreuves internationales.
- 3.2.6.** Des contrôles antidopage ou d'alcoolémie pourront être effectués au cours ou à l'issue du rallye.
- 3.2.7.** Un briefing écrit obligatoire pour les équipages sera prévu par les organisateurs. Un briefing oral pourra être prévu en complément. Les horaires devront figurer dans le règlement particulier du rallye.
- 3.2.8.** Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse entreprise par le concurrent ou les membres de l'équipage sera jugée par les Commissaires Sportifs qui pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.
- 3.2.9.** **Le port du casque est interdit en dehors des épreuves spéciales.**

3.3. ORDRE DE DEPART

- 3.3.1.** Pour la 1ère étape du rallye, le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.

Pour les étapes suivantes, le départ sera donné dans l'ordre du classement provisoire, pénalités routières comprises (éventuellement à l'issue de la dernière ES courue), avec possibilité de reclassement des pilotes prioritaires et des pilotes acceptés en "super rallye" par le Collège des Commissaires Sportifs quand le cas est prévu.

- 3.3.2.** L'attribution des numéros se fera dans l'ordre croissant, en respectant l'ordre suivant :
- Série 1 : Pilotes classés par la FIA (priorité A)
 - Série 2 : Pilotes classés par la FIA. (priorité B)
 - Série 3 : Pilotes prioritaires FFSA Rallyes (priorité A)
 - Série 4 : Pilotes prioritaires FFSA Rallyes (priorité B)
 - Série 5 : Pilotes désignés comme performants par l'organisateur en fonction de leurs résultats précédents (limités à une dizaine environ).
 - Série 6 : Tous les autres pilotes dans l'ordre croissant des classes suivantes :

A8W, A7S, A7K, A8, R3, GT10, N4, A6K, R2, A7, F214, Z, N3, GT9, A6, A5K, F213, N2, F212, R1, N1, F211

Dans chaque classe, il sera tenu compte des performances des équipages (pilotes et voitures) ainsi que du classement des pilotes dans les divers championnats, coupes ou trophées.

3.3.2.1. Définition des pilotes Prioritaires FFSA

Sont pilotes prioritaires FFSA les pilotes ci-après :

Priorité A

- **Dans tous les rallyes**
 - Les pilotes français prioritaires FIA.
 - Les deux premiers des Championnats de France des Rallyes des deux années précédentes.
 - Les pilotes engagés dans un rallye par un concurrent constructeur ou importateur ou assimilé par la FFSA (pour le rallye concerné uniquement).
- **De plus, dans les Rallyes Terre**
 - Les deux premiers des Championnats de France des Rallyes Terre des deux années précédentes.

Priorité B

Peuvent être désignés "Pilote prioritaire B" dès lors qu'ils en feraient la demande expresse auprès de la FFSA avant le **31 mars 2010**, les pilotes répondant aux critères suivants :

- Les 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} des Championnats de France des Rallyes et des Rallyes Terre des deux années précédentes.
- Les pilotes ayant quitté leur classement prioritaire "A" depuis moins de 3 ans.
- Le premier du classement Promotion du Championnat de France des Rallyes de l'année précédente.
- Le premier de chaque rallye du Championnat de France des Rallyes et des Rallyes Terre de l'année en cours avec effet immédiat.
- Le vainqueur de la Coupe de France des Rallyes de l'année précédente.
Toutefois, cette priorité (sur demande du pilote) sera limitée à la période de qualification de la Coupe de France.

En complément de l'application de ces critères, la FFSA conserve la possibilité de classer dans l'une de ces deux catégories, tout pilote, notamment étranger, dont le palmarès le justifierait.

Les pilotes prioritaires FFSA perdent leur priorité s'ils sont engagés avec une voiture de classes N1, N2, A5, F2000/11, F2000/12, GT9, R1, Z ou dans une Coupe de Marque.

3.3.3. L'ordre de départ initial restera inchangé tant que n'aura pas été effectué environ 10% du kilométrage total des épreuves spéciales.

3.3.4. À l'issue de chaque étape et lors de tout reclassement, le Collège des Commissaires Sportifs pourra repositionner à sa propre discrétion les pilotes prioritaires FIA et FFSA pour ce qui concerne les ordres de départ de l'étape suivante. Ces pilotes devront être reclassés par le Collège des Commissaires Sportifs, au moins derrière l'ensemble des pilotes prioritaires régulièrement classés.

3.3.5. Le Comité d'organisation fournira à chaque équipage les 2 plaques du rallye et les 2 panneaux portant les numéros de compétition 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, sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).

3.3.7. Les panneaux de portières fournis par les organisateurs, devront obligatoirement être apposés pendant toute la durée du rallye, sur chacune des 2 portières avant de la voiture.

3.3.8. A tout moment du rallye, la constatation de :

3.3.8.1. L'absence d'un seul panneau de portière ou d'une seule plaque de rallye entraînera une pénalisation de 160 € (60 € en régional) par constat.

3.3.8.2. L'absence simultanée des 2 panneaux de portières ou plaques de rallye, entraînera l'exclusion.

3.3.9. Les noms du pilote et du copilote ainsi que le drapeau de la nationalité apparaîtront sur les deux ailes avant et/ou sur les vitres arrières latérales de la voiture (hauteur maximum : 10 cm), sous peine d'une pénalisation de 80 € (30 € en régional).

Une fiche d'identité comportant le groupe et la classe de la voiture engagée, ainsi que les photos des pilotes et copilotes devra être apposée sur la vitre arrière gauche de la voiture. Dans le cas d'un licencié handicapé, un pictogramme figurera à côté du nom dudit licencié.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

A. Rallyes internationaux

Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe J du Code Sportif International pour les voitures de Tourisme (groupe A), y compris les "World Rally Cars" et les voitures de production (groupe N). La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.

▪ **Les voitures de Production (groupe N) sont réparties en 4 classes de cylindrée**

- Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm³
- Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³

▪ **Les voitures de Tourisme (groupe A) sont réparties en 4 classes de cylindrée**

- Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
- Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³.

B. Rallyes nationaux

Sont autorisées les voitures homologuées, à la date des vérifications techniques, qui correspondent aux prescriptions de l'Annexe J du Code Sportif International pour les voitures du Groupe A (y compris WRC, Super 2000, Kit-Car, Super 1600, les voitures du groupe R (R1A, R1B, R2B, R2C, R3C, R3D, R3T), les voitures du groupe N et aux prescriptions de la FFSA pour les voitures des Groupes F2000 (inclues les F2000 Spéciales), FRC, FA, FN, GT de Série 2 roues motrices **et Z**

C. Rallyes régionaux

A l'exception des WRC toutes les voitures admises en Rallyes Nationaux sont admises en Rallyes Régionaux.

▪ **Les voitures de Production (groupes N et FN confondus) sont réparties en 4 classes de cylindrée**

- Classe 1 : jusqu'à 1 400 cm³
- Classe 2 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe 3 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- Classe 4 : au-dessus de 2 000 cm³

▪ **Les voitures de Tourisme (groupes A et FA confondus) sont réparties en 9 classes de cylindrée**

- Classe 5 : jusqu'à 1 400 cm³
- Classe 5K : Kit-Car jusqu'à 1 400 cm³
- Classe 6 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe 6K : Kit-Car, FRC, S 1600 au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe 7 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- Classe 7K : Kit-Car au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- Classe 7S : S 2000

- o Classe 8 : au-dessus de 2 000 cm³
- o Classe 8W : WRC (A et FA) – non admises en régional

Rappel :

- o Les voitures à moteur atmosphérique dont la cylindrée nominale est supérieure à 3000 cm³ avec plus de 2 soupapes par cylindre, sont interdites en Rallye.
- o Les voitures de la classe A8 portant sur la première page de leur fiche d'homologation FIA la mention THIS FORM IS NOT VALID IN GROUP A (cette fiche n'est pas valide en Groupe A) sont admises en Groupe A dans les Rallyes Nationaux et Régionaux.
 - Exemple : Mitsubishi Evo VIII MR, Evo IX, Subaru WRX STX....
- Les voitures de Tourisme ou de Grande production de Série du Groupe R sont réparties en 3 classes de cylindrée :
 - o Classe R1 : R1A jusqu'à 1 400 cm³ et R1B plus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - o Classe R2 : R2B plus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³ et R2C plus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
 - o Classe R3 : R3C jusqu'à 2 000 cm³, R3D diesel suralimenté jusqu'à 2 000 cm³ et R3 T suralimenté jusqu'à 1 600 cm³

Nota : les classes R1, R2 et R3 appartiennent au Groupe R pour lequel sont attribués les points et les éventuelles primes dans les mêmes conditions que celles prévues pour les autres groupes et classes.

Les voitures du groupe GT de série sont réparties en 2 classes de cylindrée

- o Classe 9 : jusqu'à 2 000 cm³
- o Classe 10 : au-dessus de 2 000 cm³
- **Les voitures du groupe F 2000 sont réparties en 4 classes de cylindrée**
 - o Classe 11 : jusqu'à 1 150 cm³
 - o Classe 12 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 400 cm³
 - o Classe 13 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
 - o Classe 14 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- **Les voitures du groupe Z sont réparties en 1 classe de cylindrée**
 - o **Classe 15**

L'adjonction d'un carénage de protection inférieure et de bavettes transversales (dans les conditions de l'article 252.7.7 de l'Annexe J au Code Sportif International) est autorisée dans tous les rallyes.

Classification des voitures

Afin notamment de permettre de comptabiliser les points de qualification pour la Finale de la Coupe de France des Rallyes, les organisateurs devront faire figurer sur l'ensemble des documents du rallye (liste des engagés, ordre des départs, classements), outre le Groupe et la Classe des voitures, le Type dans le groupe : WRC, FRC, S2000, Kit-Car, S1600, GT10 ou, le cas échéant, si la voiture n'appartient à aucun de ces types, la mention 4x4.

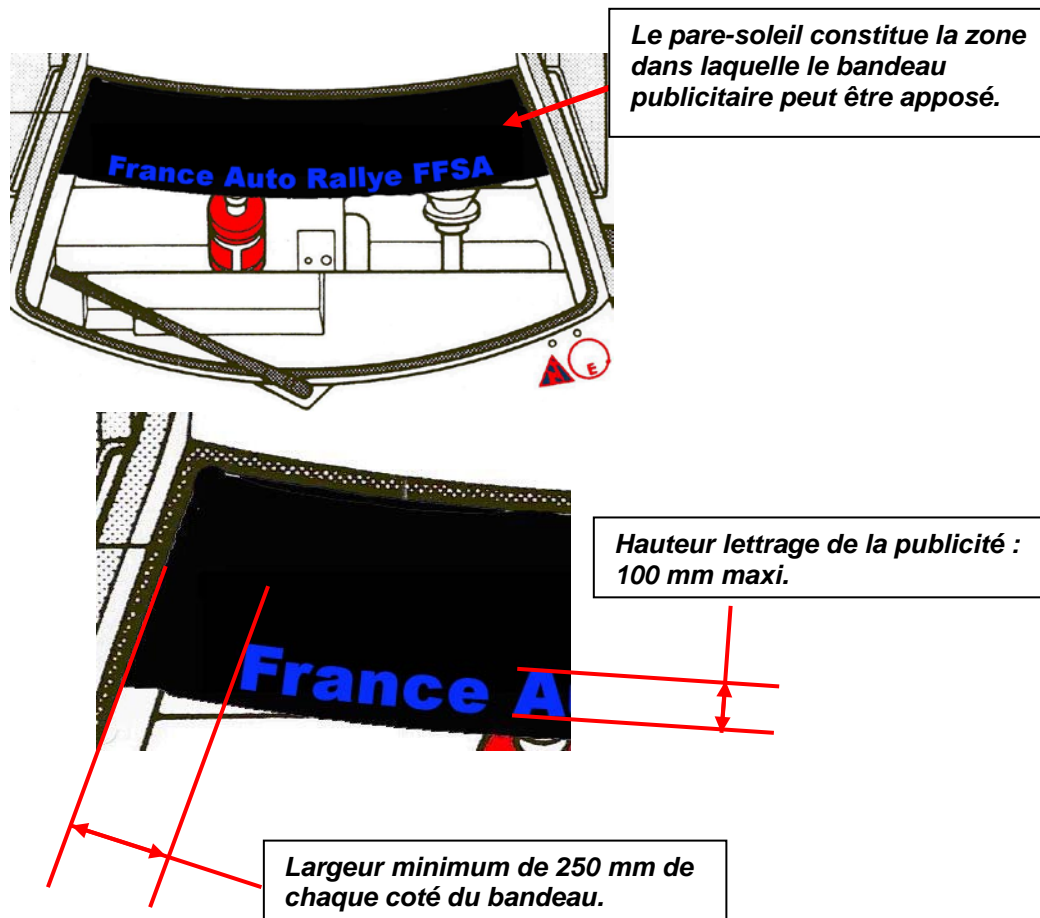
Il est recommandé que ces différents types soient d'avance identifiés sur les formulaires d'engagement.

Groupe A					Groupe N			
Cylindrée	Classe & type	Exemple de voiture	Rallye National	Rallye Régional	Classe & type	Exemple de voiture	Rallye National	Rallye Régional
Cylindrée nominale de plus de 2500 cm ³ / 4 soup. ou 3000 cm ³ / 2 soup.	A8 / FA 8	BMW 330d, BMW M3 E36	INTERDITE	INTERDITE	N4	BMW 330d	INTERDITE	INTERDITE
Cylindrée nominale de moins de 2500 cm ³	WRC A8W/FA8W	Subaru WRC, 307 WRC, 206 WRC, Corolla WRC	Admise sans marquer de points	INTERDITE				
	A8 4RM & 2RM	Subaru WRX & STI, Mitsu EVO 8 & 9, BMW 320 E46	Admise et marque des points	Admise et marque des points	N4 4RM & 2RM	Subaru WRX & STI, Mitsu EVO 6 à 9, BMW 320 E46 (2,2L)	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	FA8 4RM & 2RM	Subaru 555 N° 5480, Escort Cosworth, BMW 320 E46, R5 GT Turbo	Admise et marque des points	Admise et marque des points	FN4 4RM & 2RM	Mitsu Evo 5, Subaru 555 N° 5480, Escort Cosworth, R5 GT Turbo	Admise et marque des points	Admise et marque des points
Cylindrée corrigée de moins de 2000 cm ³	S2000 A7S	207 S 2000, Fiat Uno Grande	Admise sans marquer de points	Admise et marque des points	N3 FN3	Clio RS & Ragnotti 206 RC Honda Civic	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	A7 K FA7 K	Maxi Mégane (FA7K) 306 Maxi (FA7K), Clio Maxi (FA7K)	Admise et marque des points	Admise et marque des points				
	A7	GrA 2 L non-Kit-Car	Admise et marque des points	Admise et marque des points				
Cylindrée corrigée de moins de 1600 cm ³	A6 K FA6 K	106 Maxi (FA6K), Saxo Kit-Car (FA6K), Super 1600, 206 Volant, C2 Challenge	Admise et marque des points	Admise et marque des points	N2 FN2	Saxo VTS, 205 GTI 110 ch, 106 Rallye, Suzuki Swift	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	A6	GrA 1600 non-Kit-Car	Admise et marque des points	Admise et marque des points				
Cylindrée corrigée de moins de 1400 cm ³	A5	GrA 1400 non-Kit-Car	Admise et marque des points	Admise et marque des points	N1 FN1	106 Rallye, Fiat Seicento	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	A5 K FA5 K	106 Rallye Kit-Car (FA5K)	Admise et marque des points	Admise et marque des points				
Groupe R					GT de Série			
Cylindrée	Classe & type	Exemple de voiture	Rallye National	Rallye Régional	Cylindrée	Classe & type	Rallye National	Rallye Régional
Cylindrée corrigée de moins de 2000 cm ³	R3D	Fiat Punto 1.9 MGT	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée corrigée plus de 2000 cm ³	GT 10	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	R3T	pas de voiture actuellement	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée corrigée moins de 2000 cm ³	GT 9	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	R3C	Renault Clio, Honda Civic, Peugeot 207	Admise et marque des points	Admise et marque des points	F 2000			
Cylindrée corrigée de moins de 1600 cm ³	R2C	pas de voiture actuellement	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée	Classe & type	Rallye National	Rallye Régional
	R2B	Citroën C2	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée corrigée moins de 2000 cm ³	F2-14	Admise et marque des points	Admise et marque des points
Cylindrée corrigée de moins de 1400 cm ³	R1B	pas de voiture actuellement	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée corrigée moins de 1600 cm ³	F2-13	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	R1A	pas de voiture actuellement	Admise et marque des points	Admise et marque des points	Cylindrée corrigée moins de 1400 cm ³	F2-12	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	FRC				Cylindrée corrigée moins de 1150 cm ³	F2-11	Admise et marque des points	Admise et marque des points
	Rallye National	Admise dans la classe du Groupe A correspondant à leur cylindrée corrigée. Marquent des points			Groupe Z			
	Rallye Régional	Admise dans la classe du Groupe A correspondant à leur cylindrée corrigée. Marquent des points			Rallye National & Régional	BMW M3 2,3 L, Sierra Cosworth, Toyota GT4	Admise sans marquer de point	

4.1.1. Vitres

- Il est interdit d'apposer quoique ce soit sur les parties vitrées de l'habitacle des voitures en dehors :
- des films antidéflagrants définis dans la réglementation technique,
 - des numéros, plaques et identifications prévus aux règlements,
 - d'un bandeau de lunette arrière d'une hauteur maximum de 10 cm mesuré le long de la surface de la vitre dans l'axe médian de la voiture.
 - d'un pare-soleil dont les dimensions et l'opacité sont libres, un bandeau publicitaire d'une seule ligne dont la hauteur (lettrage et dessin) ne sera pas supérieure à 100 mm pourra être apposé sur le pare-soleil.

La position en hauteur du bandeau publicitaire sur le pare-soleil est libre, un espace de 250 mm de large entre le bandeau et le montant de pare-brise devra être laissé libre pour la publicité de l'organisateur, ceci de chaque côté du bandeau publicitaire (voir schéma ci-dessous).



4.2. PNEUMATIQUES : REGLEMENTATION DE L'UTILISATION DES PNEUMATIQUES

Chaque organisateur pourra limiter l'utilisation des pneumatiques en s'inspirant des règlements des Championnats de France.

Définition des pneumatiques limités en nombre

- Les pneumatiques à sculptures moulées homologués FIA (17 à 25 % d'entaillage). Les pneumatiques à sculptures moulées d'un taux d'entaillage supérieur à 25 % suivant la règle FIA.
- Les slicks retaillés quel que soit le dessin.
- A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1.6 mm, ceci sur au moins $\frac{3}{4}$ de la bande de roulement.

Définition des pneumatiques libres en nombre des articles 4.2.1 et 4.2.2

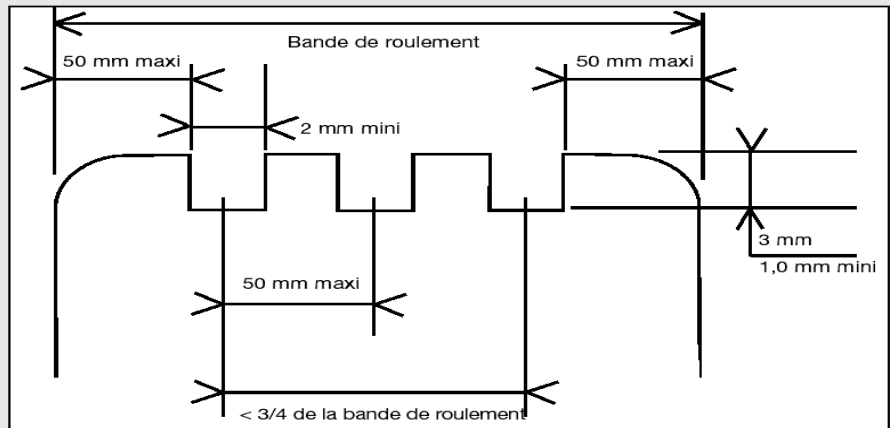
- Les pneumatiques moulés "pluie" figurant sur la liste de référence FFSA 2007 (dont le taux d'entaillage est supérieur à 30 %).
- Les slicks retaillés au minimum suivant le dessin « pluie » figurant sur la liste de référence FFSA 2008.
- Les manufacturiers, importateurs ou distributeurs devront déposer le dossier technique concernant chaque pneumatique "pluie" auprès du Service Technique de la FFSA au plus tard 4 semaines avant la date des vérifications techniques de l'épreuve au cours de laquelle ce pneumatique pourra être utilisé.
- Les informations relatives à la constitution du dossier technique sont disponibles auprès du Service Technique de la FFSA.

DÉFINITIONS DES SLICKS RETAILLÉS

Pneus sculptés à la main dans les conditions énoncées ci-dessous :

- profondeur de la sculpture d'un pneu neuf : 3 mm minimum
- profondeur de la sculpture à tout moment de l'épreuve : 1,6 mm minimum
- largeur de la sculpture : 2 mm minimum
- largeur entre deux lignes de sculpture : 50 mm maximum
- largeur entre les lignes extérieures et l'épaulement : 50 mm maximum
- nombre de lignes : variable.

La largeur entre les deux lignes extérieures du pneu ne doit pas excéder les trois quarts de la bande de roulement.



4.2.1. Rallyes internationaux

- pneus à sculptures moulées type FIA exclusivement.

Rallyes nationaux et régionaux

- Groupe A/FA et N/FN, **F2000 et Z** : pneus à sculptures moulées type FIA.
- GT de série : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retaillés.

- 4.2.2. Le contrôle des slicks retaillés (voir Art. 4.2.3) sera assuré par chaque organisateur. Le pneu équipant la roue de secours est libre-mais d'un type autorisé.

A tout moment du rallye, le nombre de roue de secours à bord des voitures sera de UN, cette valeur étant à la fois le maximum et le minimum et elle devra être du même type que les roues dont la voiture est équipée, y compris pour les voitures homologuées sans roues de secours.

- 4.2.3. Pénalisation en cas d'infraction à la réglementation :

Sur rapport du Directeur de Course, la pénalisation appliquée par le Collège des Commissaires Sportifs sera :

- 1ère infraction : 20 secondes, 1 minute, 3 minutes, selon gravité.
- 2ème infraction : exclusion.

4.3.1.1. Assistance

Un seul parc d'assistance par étape sera mis en place.

Ce parc devra être situé entre le parc de départ de chaque boucle ou tour et l'épreuve spéciale qui suit.

Pour tous les rallyes, la distance maximum entre 2 parcs d'assistance sera de :

- 110 km environ, dont 60 km en ES
- 130 km environ, dont 50 km en ES
- 150 km environ, dont 40 km en ES

La distance entre deux parcs d'assistance ne peut être supérieure à 150 km.

- 4.3.1.2. Pendant toute la durée du rallye, aucune réparation ou ravitaillement par une assistance n'est autorisé en dehors du parc d'assistance.

En dehors du parc d'assistance, à l'exclusion des zones soumises au régime de parc fermé, toute réparation pourra être effectuée par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage, sans intervention ni apport extérieur.

Cette éventuelle intervention devra obligatoirement être effectuée sur l'itinéraire exact du rallye ou sur des aires dégagées adjacentes, sous réserve que la voiture soit directement visible par un officiel circulant sur l'itinéraire du rallye.

La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de faits et toute infraction fera l'objet d'une pénalité du Collège des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

4.3.2.1. Parcs d'assistance

Les parcs d'assistance seront indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront obligatoirement signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie (les distances de 25 mètres mentionnées dans l'annexe 2 sont réduites à 5 mètres). La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

4.3.2.3. Dans chaque parc d'assistance il est demandé aux concurrents :

- de tenir à proximité immédiate et de manière visible de l'emplacement de chaque voiture de course, un extincteur pour foyers A, B et C d'une capacité minimale de 5 kg, ayant fait l'objet d'un contrôle depuis moins de 2 ans,
- de disposer sous chaque voiture de course une bâche étanche (3 m x 5 m minimum) et résistante aux hydrocarbures d'une surface au moins égale à celle de la voiture,
- de prendre en charge l'enlèvement de leurs déchets au plus tard lorsqu'ils quittent le parc d'assistance.

La pénalité pour défaut d'extincteur et/ou de bâche dans les parcs est de 200 €

Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur.

4.3.3. Définition de l'assistance interdite

- Voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye,
- L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente,
- Le stationnement d'un véhicule d'assistance et le positionnement ou l'installation de tous matériaux, pièces détachées, outils ou matériel sur l'itinéraire excepté dans un parc ou zone d'assistance,
- Le transport ou la détention de carburant à bord du véhicule en dehors du ou des réservoirs, du circuit de carburant et des ses annexes autorisés par le règlement, est strictement interdit.
- Intervention sur une voiture autrement que par un membre de l'équipage.

Dans le cas où le parcours et l'horaire du rallye sont communs sur un tronçon routier, la circulation des véhicules d'assistance y sera autorisée à la condition que ceux-ci ne soient pas à proximité immédiate des voitures de course, et que ce tronçon ne soit utilisé qu'aux seules fins de se déplacer pour rejoindre le point d'assistance suivant.

Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme "assistance interdite", relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des articles 152/153 du Code Sportif International par les Commissaires Sportifs.

4.3.4. La transmission d'informations, de boisson et de nourriture à, ou de la part de l'équipage, est autorisée.

4.3.5. Tout mouvement anormal de la voiture sur la chaussée, qu'il soit latéral ou longitudinal est strictement interdit, qu'il s'agisse de chauffe des pneumatiques, de frein ou pour toute autre raison.

Pénalités :

- 1^{ère} infraction : 1 minute de pénalité,
- 2^{ème} infraction : exclusion.

Les couvertures chauffantes sont interdites en régional.

4.3.6. Toute assistance par voie aérienne est interdite sous peine d'exclusion.

4.3.7. Les voitures des pilotes prioritaires doivent être équipées d'une prise rapide pour le prélèvement de carburant.

4.4. PROCEDURE DE PESEE DES VOITURES

La pesée des voitures s'effectue dans le respect de l'annexe J de l'année en cours et notamment des articles 252.2.2 & 255.4.3 et dans le respect des règlements techniques FFSA propres à chaque Catégorie ou Groupe.

Pour les voitures soumises à une double pesée avec et sans équipage (WRC, Super 1600, etc.), la pesée des voitures sera faite en relevant les deux valeurs définies par l'article 255-6.2 qui doivent être respectées indépendamment l'une de l'autre.

Afin de réaliser la pesée dans les meilleures conditions et de manière compatible avec un écart de 1 minute entre les concurrents, il est expressément demandé aux équipages de respecter la procédure suivante :

- respecter scrupuleusement les indications du Commissaire Technique responsable de la manœuvre. L'équipage constatant qu'il va être soumis à la pesée doit immédiatement détacher les harnais de sécurité et ôter les casques ou les systèmes d'intercommunication ;
- le pilote arrête la voiture devant le Commissaire Technique responsable de la manœuvre, en avant des bascules ;
- les Commissaires Techniques Adjoins placent les bascules devant les roues, sans que la voiture ne bouge ;
- le pilote fait monter la voiture sur les plateaux des bascules à l'aide du moteur ;
- une fois la voiture placée en position de pesée, et au signal du Commissaire Technique responsable de la manœuvre, le pilote arrête le moteur et bloque la voiture (vitesse engagée ou frein à main) ;
- pour les voitures de la catégorie Super 1600, seule la valeur de la pesée "équipage à bord" est relevée et notée sur la feuille de pesée ;
- au signal, les deux membres de l'équipage descendent rapidement ;
- la valeur de la pesée "à vide" est relevée et notée sur la feuille de pesée ;
- le pilote remonte à bord, met en route et descend lentement des bascules, dans la direction indiquée par le Commissaire Technique responsable de la manœuvre ;
- le copilote prend connaissance des mesures et signe la feuille de pesée. Le copilote remonte à bord tandis que s'approche la voiture suivante.

4.5. ECHAPPEMENT

Pour toutes les voitures utilisées en rallye sur le territoire français, le bruit ne devra pas excéder 100dB à 75% du régime moteur maximum.

4.6. PLAQUES D'IMMATRICULATION

A tout moment du rallye, toutes les voitures engagées devront posséder une plaque d'immatriculation placée à l'avant et une seconde placée à l'arrière.

Celles-ci devront être conformes aux dispositions applicables en France ou à celles du pays d'origine du concurrent (voir ci-dessous l'extrait de l'arrêté du 1^{er} juillet 1996).

Elles seront apposées de manière visible aux emplacements suivants :

- à l'arrière, celui prévu à l'origine par le constructeur ;
- à l'avant, celui prévu à l'origine par le constructeur ou à défaut si le pare-choc avant ne comporte plus d'emplacement adapté, la plaque devra être apposée sur une surface sensiblement verticale (moins de 15° d'inclinaison par rapport à la verticale) et le centre de la plaque ne devra pas être placé à plus de 80 cm de l'axe longitudinal de la voiture.

Arrêté du 1^{er} juillet 1996 (ci-après) relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules NOR : EQU9600829A (Arrêté du 27 avril 2007 art. 1^{er} JO du 10 mai 2007).

Dimensions des plaques

En France, la plaque arrière doit être jaune ou blanc réfléchissant avec des inscriptions noires et mesurer soit 110 mm x 520 mm, soit 275 mm x 200 mm. La plaque avant doit être blanc réfléchissant avec des inscriptions noires et une taille soit de 110 mm x 520 mm, soit de 100 mm x 455 mm. La police de caractères est aussi homologuée et doit être totalement lisible. Le fond des plaques d'immatriculation des véhicules immatriculés dans une série normale peut intégrer le symbole européen complété par la lettre F, dans les conditions mentionnées à l'annexe I de l'arrêté du 1^{er} juillet 1996 ainsi qu'à l'annexe II de l'arrêté du 1^{er} mars 2004. Toutefois, cette disposition est obligatoire pour les plaques d'immatriculation des véhicules immatriculés pour la première fois ou faisant l'objet d'un changement d'immatriculation en série normale à compter du 1^{er} juillet 2004.

Extrait du Journal Officiel du 27 mars 2004 NOR : EQU0301814A	Cas général		
	AV	AV & AR	AR
	sur 1 ligne	sur 1 ligne	sur 2 lignes
Hauteur de la plaque (sans bavette)	100 ± 2	110 ± 2	200 ± 2
Hauteur utile de la plaque	90 ± 2	100 ± 2	190 ± 2
Longueur de la plaque (hors tout)	455 ± 2	520 ± 2	275 ± 2
Longueur utile de la plaque	445 ± 2	510 ± 2	265 ± 2
Rayon de raccordement	6 à 12		
Hauteur (*) des chiffres et des lettres	70 à 80		
Largeur (*) des chiffres et des lettres (autres que W et M) W et M	32 à 46 40 à 54		
Entraxe entre les chiffres ou entre les lettres (A) (recommandé) (1)	Minimum 45		
Entraxe entre les blocs (B) recommandé (1)	Minimum 65		
Largeur (*) du trait	10 à 12		
auteur du symbole européen	90 ± 1	100 ± 1	90 ± 1
Largeur du symbole européen	40 ± 1	45 ± 1	40 ± 1
Espacement entre le symbole européen et le bord utile de la plaque	0		
Espacement entre le symbole européen et le premier chiffre	minimum 5		
Espacement entre le bord utile de la plaque et le caractère	minimum 5		

ARTICLE 5. PUBLICITE

- 5.1.** Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :
- soit autorisée par la réglementation FFSA et les règlements de la FIA,
 - soit en conformité avec l'article 4.1.1. du présent règlement,
 - ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
 - n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
 - soit conforme au plan d'identification FFSA lorsque celui-ci est applicable.
- 5.2.** Pour les Rallyes Nationaux (hors Championnat de France et Championnat de France Terre) et Régionaux, les concurrents devront apposer sur leur voiture les panneaux de portière conformes au dessin figurant ci-dessous :



Nota : le logo FFSA obligatoire figurant sur les panneaux de portières pourra être réalisé en impression monochrome.
L'ensemble des panneaux de portière ne pourra en aucun cas être découpé et devra être collé exclusivement sur les portes avant des voitures.

En plus des plaques de rallye et des panneaux de portière, l'organisateur pourra délivrer un jeu de 3 numéros adhésifs de 22 cm de haut et de couleur orange qui seront à apposer :

- sur la lunette arrière ou la vitre du hayon en haut à droite ;
 - sur chaque vitre latérale arrière (porte ou custode) en haut et vers l'avant.
- Cette disposition est obligatoire en Championnat de France des Rallyes Terre.

- 5.3.** Les emplacements réservés aux organisateurs des rallyes pour la publicité facultative rachetable figureront sur deux bandeaux de 10 cm (hauteur) x 25 cm (largeur) à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise.
- 5.4.** Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités pendant toute la durée du rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraînera une pénalité de 160 € pour le 1^{er} constat (80 € en régional) et une pénalité de 320 € en cas de récidive (160 € en régional).
- 5.5.** Le Comité d'Organisation devra être informé de toute action publicitaire ou de promotion s'appuyant sur le rallye concerné et son image de marque. Chaque concurrent est responsable de ses partenaires.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

L'itinéraire horaire fait l'objet d'une annexe au règlement particulier de chaque rallye. Le découpage de cet itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et le road book.

- 6.1.1.** Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye international que :
- un rallye national qui comprend uniquement et obligatoirement tous les groupes non admis en international, à savoir FA - FN - F2000, GT de série **et Z**.
 - un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).
 - un rallye international ou national de régularité.
- 6.1.2.** Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye national qu'un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC).
- 6.1.3.** Il ne peut pas être organisé un rallye de doublure d'un rallye régional.
- 6.1.4.** Les rallyes de doublure pourront avoir les mêmes caractéristiques que les rallyes internationaux et/ou nationaux, y compris les droits d'engagement.

6.2. RECONNAISSANCES

Les pénalités en temps attribuées lors des reconnaissances ne seront pas prises en compte pour les ordres de départ, mais seront comptabilisées dans les divers classements.

- 6.2.1.** Dans tous les rallyes asphalte, dans le but de limiter les nuisances, les concurrents et équipages auront l'obligation de respecter au cours des reconnaissances le code de la route (notamment la vitesse et le bruit) et les prescriptions et interdictions suivantes :
- Le nombre de passages en reconnaissances est limité à trois au maximum.
 - Tout retour en arrière, tout fractionnement et/ou bouclage en cours de reconnaissances des épreuves spéciales est interdit.
 - Tout accès à une Epreuve Spéciale devra obligatoirement se faire par son départ.
- 6.2.2. Voitures**
- Voitures de série,
 - Pneus de série homologués route (tout pneu compétition est interdit),
 - Autocollant avec la mention "Reconnaissance" et un numéro d'ordre. Le port de cet autocollant sur les véhicules de reconnaissances est obligatoire.
 - Les concurrents devront fournir à l'organisateur l'identification formelle de leur véhicule de reconnaissances (modèle, couleur, immatriculation) pour obtenir leur Road Book.
 - En cas de changement de véhicule pendant les reconnaissances, le concurrent devra au préalable en informer l'organisateur.
 - Un contrôle de la conformité des véhicules de reconnaissances pourra être effectué à tout moment des reconnaissances.
 - Aucun véhicule d'accompagnement n'est autorisé.
- 6.2.3. Equipements**
- Autorisation de 2 phares additionnels au maximum,
 - Autorisation d'un appareil de mesure (trip master),
 - Autorisation d'un lecteur de carte,
 - Interdiction du casque et des écouteurs,

- Autres équipements additionnels interdits.
- La prise d'images vidéo par l'équipage au cours des reconnaissances est autorisée. L'organisateur pourra fournir un DVD des épreuves spéciales lors de la publication de l'itinéraire.

6.2.4. L'organisateur aura l'obligation d'effectuer des contrôles. La méthode sera libre, mais un rapport spécifique ainsi que les fiches de contrôle des véhicules contrôlés devront être transmis au Directeur de Course, au Collège des Commissaires Sportifs et à l'Observateur. Des contrôles de vitesse pourront également être effectués sur le parcours des Epreuves Spéciales ou de liaison.

La FFSA a la possibilité d'effectuer des contrôles.

6.2.5. Durée

Dans les rallyes nationaux et internationaux, la durée des reconnaissances est limitée à 4 jours (recommandé 2 jours) selon le règlement particulier.

Dans les rallyes régionaux, la durée des reconnaissances est limitée à 2 jours selon le règlement particulier.

6.2.6. Equipages

Chacun des membres des équipages devra fournir deux jeux de photos d'identité récentes et nettes. Seuls les deux membres de l'équipage pourront être présents à bord de leur véhicule de reconnaissances. Si l'un des deux membres de l'équipage ne pouvait pas participer aux reconnaissances, une demande de dérogation afin de le remplacer devra être faite auprès de l'organisateur du rallye.

6.2.7. Pénalités

- Reconnaissances en dehors des jours et heures autorisés ou non respect du nombre maximum de passages ou présence à bord du véhicule au cours des reconnaissances et du rallye d'un autre cahier de notes que celui fourni par l'organisateur du rallye lorsque c'est le cas :
 - départ refusé,
 - amende identique à la valeur des droits d'engagement du rallye,
 - demande de sanction disciplinaire auprès de la FFSA.

Les trois pénalités sont cumulées.

- Autres infractions :

- 1^{ère} infraction, selon la gravité:

- 1 mn
- ou 3 mn
- ou départ refusé
- ou/et amende du montant de l'engagement au rallye concerné.

- 2^{ème} infraction :

- interdiction de prendre le départ,
- demande de sanction à la FFSA
- amende du double du montant de l'engagement au rallye concerné.

Les trois pénalités sont cumulées.

Le montant des amendes est conservé par l'organisateur.

Ces pénalités seront infligées par le Collège des Commissaires Sportifs.

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 pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ de la section 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 l'exclusion.

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 l'exclusion.

- 6.3.5.** Les fiches des épreuves spéciales 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 des Commissaires Sportifs qui jugeront en dernier ressort.

6.4. CIRCULATION

- 6.4.1.** Pendant toute la durée du rallye en dehors des ES, 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 :
- 1^{ère} infraction : une pénalité en espèces de 160 € (80 € en régional).
 - 2^{ème} infraction : une pénalité en temps de 5 mn (1 mn en régional).
 - 3^{ème} infraction : exclusion.
- 6.4.2.** Un carnet de contrôle des infractions sera remis à chaque équipage. Ce carnet devra obligatoirement être restitué en fin de rallye avec le carnet de bord sous peine d'exclusion de l'équipage.
- 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 d'exclusion, 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 l'exclusion :
- 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

- 7.1.1.** L'équipage peut entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant son heure de départ.
- 7.1.2.** L'heure idéale de départ figurera sur le carnet de contrôle de chaque équipage.
- 7.1.3.** Tout arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou d'une étape ou secteur de liaison, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant au départ du rallye ou d'une étape avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.
- 7.1.4.** Les équipages ayant 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'une étape ou d'une section s'ils se présentent dans ce délai de 15 minutes, l'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle. L'intervalle prévu entre les équipages doit être respecté.

- 7.1.5.** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine d'exclusion, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans l'ordre du parcours.
- 7.1.6.** Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.
- 7.1.7.** Les heures et minutes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle de l'horloge parlante française (téléphone : 36 99).
- 7.1.8.** Tous les équipages recevront un road book (facultatif en régional et en national), décrivant en détail l'itinéraire à suivre, obligatoire, sous peine d'exclusion. Le road book devra comporter, chronologiquement, l'intégralité du rallye (y compris le tour de reconnaissance pour les rallyes sur terre et les rallyes TT).
La date de distribution de ce road book figure dans le règlement particulier de chaque rallye.
Dans les rallyes terre, le road book (spéciales et liaisons) devra être disponible une heure avant l'heure idéale de départ du concurrent à chaque étape. Une information "assistance" devra également être disponible lors des vérifications administratives. Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.

7.1.19 Voitures d'encadrement et VIP

Identification (panneaux de portières)	Organisation	Tricolore	AUTORITE ORGANISATEUR TECHNIQUE BALISAGE	Sono, Info et Vidéo	OBSERVATEUR(S) - Comité, FFSA et FIA	V.I.P.	OOO	OO	O	1ère voiture	BALAI
Timing (1)	ORG 1, ORG 2, RADIO, etc.....	TRICO ou drapeau national	AUT	SONO 1 et SONO 2, VIDEO	OBS	VIP1, VIP2, VIP3, VIP4	OOOA, OOOb, OOOC, OOOD	OOA, OOB	O	H=O	BALAI ou DAMIERS
Mission	Entre H-90 et H-80	de H-90 à H-75, selon les rallyes	H-60	H-45	H-40	H-35 à H-39	H-30 à H-25	H-15 à H-20	H-10		Aussitôt après la dernière voiture de course
Obligation	Mise en place des dispositifs	Vérifications de la mise en place	Validation des ES par autorité. Balisage complémentaire si nécessaire	Information du public, rappel des règles de sécurité	Cotation de l'épreuve par la FFSA et/ou FIA	Promotion de l'épreuve	Vérification du dispositif général, du fonctionnement des CH et CP, et de la position du public par rapport au règle de sécurité				Ouverture des routes, gestions des abandons, fermeture des contrôles
Nombre maximum d'occupants	OUI, au moins 1	OUI	OUI	Au moins 1 Vidéo facultative	selon rallyes	NON	NON (au moins 1 recommandée)	OUI, au moins 1	OUI		OUI
Licences (2)	NON, sauf un Directeur de Course dans la voiture tricolore	4	Selon convenance (3 maximum)	3	3	2	2	2	2		4
Interlocuteur	NON, sauf un Directeur de Course dans la voiture tricolore					OUI pour les pilotes	OUI (Un Directeur de Course recommandé en voiture OOA)				OUI
Moyens de transmission	Radios VHF + tel mobile	Radios VHF	Radio VHF	Radio VHF ou tel mobile	Radio VHF	Tel mobile	Radio VHF sur 000A, tel sur les autres	Radio VHF + Tel mobile	Radio VHF + Tel mobile		Radio VHF + Tel mobile
CARNET DE BORD			FACULTATIF				OUI				NON
CHRONOMETRAGE											NON
Assurance des voitures											
<p>Assurance R.C. : comprise dans l'assurance RC manifestations sportives de véhicules terrestres à moteur, tous dommages causés aux tiers + dommages aux véhicules de l'état affectés au service d'ordre. La couverture dommage des voitures d'encadrement n'est pas comprise dans la RC manifestations sportives. Si un contrat est souscrit auprès d'un assureur, l'organisateur devra veiller à ce que le contrat soit fait avec l'utilisation réelle de la voiture (les contrats habituels excluent la participation à des compétitions, entraînements, assistance, etc..)</p>											
CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES - FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DES RALLYES											
Nombre	1	1	Selon convenance	2 + 1 vidéo facultative	selon rallye	de 0 à 4	de 0 à 4	1 à 2	1		1
CHAMPIONNAT DE FRANCE RALLYES TERRE - CHAMPIONNAT DE FRANCE RALLYES TOUFTERRAIN											
Nombre	1	1	Selon Convenance	2 + 1 vidéo facultative	selon rallye	0 à 2	de 0 à 3	1 à 2	1		1
RALLYE NATIONAL											
Nombre	1	1	Selon Convenance	1 ou 2, vidéo facultative	selon rallye	0 à 2	de 0 à 3	1	1		1
RALLYES REGIONAUX											
Nombre	1	1	Selon Convenance	1 ou 2, vidéo facultative	selon rallye	0 à 2	de 0 à 3	1	1		1

Le timing peut être adapté par la Direction de Course en fonction du déroulement du rallye, mais l'ordre doit rester le même, Sauf cas prévus, n'importe quelle licence (encadrement ou participant) sauf titres de participation & licences karting.

L'attention des organisateurs est attirée sur la nécessité de sélectionner les pilotes et les officiels de ces voitures pour leur sérieux et la connaissance du rallye. Toute voiture ne respectant pas les règles de sécurité sera arrêtée par le Directeur de Course.

L'organisateur devra impérativement prévoir avant le départ, un briefing pour les équipages des voitures alliant des voitures VIP à la voiture balai. L'absence à ce briefing pourra entraîner le refus de prendre le départ.

Dans le cas où les ouvriers concurrents sont autorisés, le timing sera compris entre H-80 et H-70. Ces voitures doivent être assurées par le soin des occupants. Le nombre d'occupants est limité à 2, titulaires d'une licence FFSA.

7.2. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

- 7.2.1.** Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.
- 7.2.2.** Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs d'assistance).
- 7.2.3.** Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "parc fermé".
- 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 d'exclusion :
- 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 repénétrer 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 concurrent, 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 pouvant aller jusqu'à l'exclusion, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs.
- 7.2.11.** Les signes distinctifs des commissaires de route et du chef de poste figurent dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 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. CONTROLES DE PASSAGE (CP) - CONTROLES HORAIRES (CH) - MISE HORS COURSE**
- 7.3.1. Contrôles de passage**
A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser le carnet de bord dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.
- 7.3.2. Contrôles horaires**
À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.
- 7.3.3.** La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
- 7.3.4.** Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.
- 7.3.5.** Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

- 7.3.6.** L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur.
- 7.3.7.** Celui-ci inscrit alors sur ce carnet soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.
- 7.3.8.** 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, ces temps étant exprimés à la minute.
- 7.3.9.** 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.
- 7.3.10.** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.
- 7.3.11.** Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée **par le Directeur de Course** à raison de :
- pour retard : 10 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 5 secondes par minute pour les épreuves régionales ;
 - pour avance : 60 secondes par minute pour les épreuves internationales et nationales, 30 secondes pour les épreuves régionales.
- 7.3.12.** Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du Directeur de Course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale.
- 7.3.13.** Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.
- 7.3.14.** Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis au Directeur de Course.
- 7.3.15. Heure de départ des contrôles**
- 7.3.15.1.** Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.
- 7.3.15.2.** Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale la procédure suivante sera appliquée :
- Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :
 - panneau avertisseur jaune (début de zone),
 - après 25 mètres environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires),
 - à une distance de 50 à 200 mètres, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
 - enfin, 50 mètres plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.
 - Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes, pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. De plus en cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.
 - Après son pointage au CH, l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Puis, il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire (voir Art. 7.5.4.).

- Si, en cas d'incident, il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire du Collège des Commissaires Sportifs.

7.3.16. Mise hors course

7.3.16.1. La mise hors course interviendra pour tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires ou un retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque section et/ou étape du rallye ou encore un retard total de plus de 30 minutes et entraînera **la mise hors course** de l'équipage, prononcée par le **Directeur de Course**.

7.3.16.2. Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant l'exclusion. Les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant l'exclusion.

Exemple :

- **Secteur de liaison A :**
 - départ 12 h 00 mn temps idéal 1 h 00 mn
 - pointage 13 h 10 mn pénalisation pour retard : 10 mn
 - retard comptant pour **la mise hors course** : 10 mn
- **Secteur de liaison B :**
 - départ 13 h 10 mn temps idéal 1 h 30 mn
 - pointage 14 h 20 mn pénalisation pour avance : 20 mn
 - retard comptant pour **la mise hors course** : 10 mn (pas d'aggravation)
- **Secteur de liaison C :**
 - départ 14 h 20 mn temps idéal 2 h 00 mn
 - pointage 16 h 30 mn nouvelle pénalisation pour retard : 10 mn
 - retard comptant pour **la mise hors course** : 10 mn supplémentaires
- **Total secteurs de liaison A + B + C :**
 - Pénalisation totale (pour retard et avance) : 10 mn + 20 mn + 10 mn = 40 mn
 - Retard total comptant pour **la mise hors course** : 10 mn + 00 mn + 10 mn = 20 mn

7.3.16.3. Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du Directeur de Course. Les équipages en seront informés aussitôt que possible.

7.3.16.4. **La mise hors course** pour dépassement **de ce** délai de mise hors course maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

7.4. CONTROLE 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.

Exemple : 120 voitures au départ du rallye

- 1er regroupement de 4 heures
 - heure de départ du regroupement : 12 h 01 mn
 - heure idéale d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement : 08 h 01 mn
 - heure idéale d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement : 10 h 00 mn
 - heure réelle d'arrivée de la voiture n° 1 au regroupement : 08 h 45 mn
 - heure réelle d'arrivée de la voiture n° 120 au regroupement : 11 h 50 mn

60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye.

 - heure de départ de la voiture n° 1 : 12 h 01 mn
 - heure de départ de la voiture n° 120 : 13 h 00 mn

Les arrêts seront donc respectivement :

 - pour la voiture n° 1 : 03 h 16 mn
 - pour la voiture n° 120 : 01 h 10 mn

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 spéciales. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (Art. 7.6.), 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 fermé.

7.4.4. Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée à ce regroupement. Sinon, les voitures repartent suivant leur ordre d'arrivée. En aucun cas, il ne sera permis de prendre en considération uniquement les temps réalisés pendant les épreuves spéciales, mais seulement le classement établi avec les pénalisations routières.

7.5. EPREUVES SPECIALES (ES)

7.5.1. Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif. Le chronométrage pourra être effectué à la seconde ou au dixième de seconde. Dans tous les rallyes, quel que soit le kilométrage de spéciales retenu pour le classement, la totalité des points sera attribuée.

7.5.2. Au cours de ces épreuves spéciales, sous peine d'exclusion, le port d'un casque et d'une combinaison ignifugée homologuée est obligatoire pour les membres de l'équipage. Le port de gants ignifugés homologués est obligatoire pour le pilote.

7.5.3. Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves spéciales, sous peine d'exclusion.

7.5.4. Le départ sera donné arrêté, le moteur étant obligatoirement en marche sur la ligne de départ. Un équipage ne pouvant présenter sa voiture avec le moteur en marche sera exclu avec effet immédiat.

Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera **mise hors course** avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.

L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le contrôleur au départ.

7.5.5. Les départs des épreuves spéciales seront donnés comme suit :

7.5.5.1. Lorsque la voiture avec son équipage à bord viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste recopiera sur la fiche de l'épreuve l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minutes). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une.

7.5.5.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné et devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.

Dans le cas d'un départ donné à l'aide d'un moyen automatique (feu, etc..), à environ 1 mètre après la ligne de départ, sera placée une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à déceler tout éventuel départ anticipé.

Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés à la minute pour le secteur de liaison et pour le temps de l'épreuve spéciale.

7.5.6. Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne pourra être retardé par le commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.

7.5.7. En cas de retard de la part de l'équipage, le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.

7.5.8. Un faux départ et, notamment, un départ effectué avant que le commissaire ou **une horloge ou un feu** ne donne le signal, sera pénalisé **par la Direction de Course** de 10 secondes à la 1^{ère} infraction et de 1 mn à la 2^{ème} infraction. **Les éventuelles infractions suivantes seront appliquées par le Collège des Commissaires Sportifs.** Cette pénalisation n'exclut pas des pénalités plus graves qui pourraient être infligées par les Commissaires Sportifs et, particulièrement, en cas de récidive.

7.5.9. L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine d'exclusion. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen de chronomètre avec imprimante obligatoirement. Cet appareil sera doublé par un chronomètre à imprimante facultative.

7.5.10. A une distance de 100 à 300 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minutes, secondes et 1/10^{ème} éventuellement). Même dans le cas d'un chronométrage à la cellule ou moyen automatique, l'indication au point "STOP" du temps effectué pourra être à la seconde. Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la fiche de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant.

7.5.11. Si par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes seront appliquées :

7.5.11.1. Pour le départ : exclusion.

7.5.11.2. Pour l'arrivée (Point Stop) : pénalisation de 5 mn.

7.5.12. Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes, (éventuellement) dixièmes de seconde seront ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc.) exprimées en temps.

7.5.13. Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Toute infraction sera pénalisée par les Commissaires Sportifs qui prononceront automatiquement l'exclusion du concurrent fautif.

7.5.14. Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

7.5.15. Tout équipage refusant de partir au départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui ont été attribués, se verra infliger par le Collège des Commissaires Sportifs une pénalisation minimale de 10 mn pouvant aller jusqu'à l'exclusion sur demande du Directeur de Course, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

7.5.16. Interruption d'une épreuve spéciale

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra, s'il le juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve spéciale après rétablissement des conditions normales de course et de sécurité.

Un classement de l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant, à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption, un temps forfaitaire.

Ce temps forfaitaire pourra être calculé comme ci-après :

- Un classement général partiel provisoire, hors pénalisations routières, sera établi à l'issue de la spéciale précédente, les écarts séparant les concurrents du premier classé seront traduits en pourcentage.
Le temps forfaitaire attribué aux concurrents dans l'épreuve interrompue sera égal au temps du premier concurrent augmenté de l'écart (en pourcentage).
Dans le cas où ce type d'incident se produirait dans la première spéciale, c'est le classement de la 1^{ère} section, hors première spéciale qu'il faudrait considérer.
Les Commissaires Sportifs peuvent prendre en considération le nombre d'ES qu'ils jugeront nécessaire.
- Etre le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course, même si un seul équipage a effectué l'épreuve spéciale dans des conditions de course normales.
Dans le cas où les Commissaires Sportifs considéreraient comme anormal, à l'évidence, le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils pourront choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semblera le plus convenable.

L'application ou non de l'une ou l'autre de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption.

Tout équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres équipages.

7.5.17. Sécurité des concurrents

7.5.17.1. Chaque voiture concurrente doit transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course de son abandon. La non observation de ces règles entraînera pour l'équipage une pénalité financière qui sera à la discrétion des Commissaires Sportifs.

7.5.17.2. Une "croix rouge" et un signe "OK" vert devront être distribués séparément aux équipages qui devront impérativement, pour des raisons de sécurité, les placer à portée de main. En cas de panne ou d'accident dont les conséquences n'entraînent pas une intervention médicale immédiate, le signe OK vert doit être clairement montré aux trois voitures suivantes minimum, ainsi qu'à tout hélicoptère tentant de prêter assistance. Dans le cas contraire, c'est la "croix rouge" qui devra être présentée.

7.5.17.3. Si l'organisateur a prévu des dépanneuses ou d'autres moyens (4x4, appareils de levage, etc.) ces moyens seront utilisés uniquement dans le seul but de libérer la route de course si celle-ci est totalement obstruée. Il n'y a aucune obligation pour l'organisateur et/ou pour la Direction de Course à évacuer des voitures des concurrents quand le passage, même au ralenti, même dans les bas côtés, est possible. En aucun cas l'organisateur n'a à prévoir le dépannage des concurrents.

7.5.18. Lignes directrices – Sécurité rallyes

7.5.18.1. Zones public

Localisation des zones public

Ces zones seront localisées conformément aux Règles Techniques de Sécurité publiées par la FFSA.

Ces zones seront mentionnées dans le dossier déposé à la Préfecture et soumis à l'examen de la Commission Départementale compétente.

Signalisation des zones public

Les zones destinées aux spectateurs seront matérialisées par l'organisateur technique.

Ces zones seront reconnaissables conformément aux Règles Techniques de Sécurité.

7.5.18.2. Autres zones

Les spectateurs devront être informés par l'organisateur technique de ce qu'ils assument seuls la responsabilité de leur présence en dehors des zones destinées aux spectateurs par la mise en place de panneaux ou tout autre moyen.

Des zones interdites au public pourront être définies et matérialisées par l'organisateur technique, avec l'aide des pouvoirs publics.

Ces zones seront reconnaissables conformément aux prescriptions des règles techniques et de sécurité des Rallyes.

7.5.18.3. Officiels et personnels

Les personnes en fonction sur le parcours d'une épreuve spéciale, y compris les journalistes et photographes accrédités, devront porter une chasuble ou être reconnaissables par un signe distinctif. Ce dispositif permettra de faciliter la tâche aux pouvoirs publics pour faire respecter l'interdiction de présence du public.

7.5.18.4. Attestation de conformité

Il est recommandé à l'organisateur technique de faire la demande auprès du représentant de la Commission Départementale ou du Directeur du Service d'Ordre de l'attestation (ou copie) établissant que l'ensemble des dispositions imposées par l'arrêté préfectoral est respecté.

7.6. PARC FERME

7.6.1. Conditions générales : pendant le régime de parc fermé, il est interdit, sous peine d'exclusion, de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Dans les parcs fermés, la pose de housses ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

7.6.2. Les voitures sont en régime de parc fermé :

- 7.6.2.1. Dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- 7.6.2.2. Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.
- 7.6.2.3. Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et à la prononciation de l'ouverture du parc par le Directeur de Course.
- 7.6.3. Le parc fermé est interdit à toute personne, sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.
- 7.6.4. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape, l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne durerait pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.
- 7.6.5. Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure (sous le contrôle d'un commissaire) qui ne pourra ensuite être embarquée dans la voiture.
- 7.6.6. Lorsque les Commissaires Techniques de l'épreuve constateront qu'une voiture semble être dans un état incompatible avec une utilisation routière normale, ils devront en informer immédiatement le Directeur de Course qui pourra demander sa remise en état.
 - 7.6.6.1. Dans ce cas, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison (1 minute = 1 minute de pénalisation). Elles seront donc prises en considération pour le calcul de l'exclusion. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai d'exclusion qui serait alors prononcée.
 - 7.6.6.2. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci recevra éventuellement une nouvelle heure de départ.
- 7.6.7. Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle du commissaire compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape :
 - 7.6.7.1. De changer, par les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé.
 - 7.6.7.2. De faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.
 - 7.6.7.3. Si pour le remplacement du pare-brise, un redressement succinct des parties de carrosserie et/ou d'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'art. 7.6.6.1 sera d'application.
- 7.6.8. Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 7.6.6.1. et 7.6.6.2.
- 7.6.9. Après avoir garé sa voiture, l'équipage devra obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera l'exclusion.
- 7.6.10. Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine d'exclusion.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPELS

- 8.1. Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International (Art. 171 et suivants du Code Sportif International).
- 8.2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course ou au Chargé des Relations avec les Concurrents, accompagnée d'une somme **de 680 €**, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

- 8.3. Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux Articles 180 et suivants du Code Sportif International (caution de **3 300 €**).

ARTICLE 9. CLASSEMENT

- 9.1. Les pénalisations seront exprimées en heures, minutes et secondes.
Le classement final sera établi par addition des temps réalisés dans les épreuves spéciales avec les pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et avec toute autre pénalisation, exprimées en temps. Celui qui aura obtenu le plus petit total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe seront établis de la même façon.
- 9.2. En cas d'ex æquo, sera proclamé vainqueur celui qui aura réalisé le meilleur temps lors de la 1ère épreuve spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les ex æquo, les temps des 2e, 3e, 4e épreuves spéciales, seraient alors pris en considération. Cette règle de départage peut être appliquée à chaque moment du rallye.
- 9.3. Les résultats du rallye seront affichés conformément au programme de chaque rallye, et au plus tard 30 minutes après l'entrée en parc fermé 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 et approbation par le Collège des Commissaires Sportifs.
- 9.5. A la fin des étapes, des classements partiels provisoires seront publiés conformément au programme de chaque rallye.
Le classement intermédiaire de fin d'étape sera établi à l'issue de la dernière ES courue.
Les éventuelles pénalités de la dernière section seront ajoutées le lendemain matin.
- 9.6. Dans tous les rallyes, les classements féminins sont réservés exclusivement aux équipages totalement féminins.
- 9.7. Il est interdit de regrouper des groupes et des classes pour l'établissement des classements.

ARTICLE 10. PRIX - COUPES

Voir règlement particulier de chaque rallye. En cas de distribution de prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

- 10.1. **REMISE DES PRIX**
Dans la mesure où le commencement de la remise des prix a lieu à l'heure prévue, les équipages classés qui n'y participeraient pas au complet, perdront le bénéfice de leur prix.

CARACTERISTIQUES DES RALLYES

	NATIONAL		REGIONAL
	Coupe 1ère division Coef 5 et 4	Coupe 2ème division Coef 3 et Hors Coupe	Coupe Coef 2 et Hors Coupe
Durée (Vérifications incluses)	48 heures maximum du début des vérifications à l'heure d'entrée du 1 ^{er} concurrent dans le parc d'arrivée		36 heures maximum du début des vérifications à l'heure d'entrée du 1 ^{er} concurrent dans le parc d'arrivée
Longueur totale du parcours	Libre		200 km maximum
Longueur totale des ES	de 100 à 180 km	de 60 à 150 km	de 20 à 40 km
Longueur maximum d'une ES	25 km		8 km
Longueur minimum d'une ES	3 km		
Nombre de passages en Spéciale	4 maximum		
Nombre de passages autorisés en reconnaissance	3 maximum		
Durée des reconnaissances	4 jours maximum		2 jours maximum
Droits d'engagement maximum (avec publicité organisateur)	620 €	520 €	260€