



Règlement Standard des Rallyes (ASPHALTE, TERRE, 4X4)

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. CONCURRENTS ET PILOTES

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

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

- 4.1. Véhicules admis
- 4.2. Pneumatiques
- 4.3. Limitation de changements de pièces
- 4.4. Assistance

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 DE L'EPREUVE

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

ARTICLE 8. PENALITES

- 8.1. Récapitulation des Pénalisations
- 8.2. Réclamations - Appels

ARTICLE 9. CLASSEMENTS

ARTICLE 10. PRIX

ANNEXES

- 1 - Itinéraire/horaire
- 2 - Tableau de signalisation des contrôles
- 3 - Terminologie
- 4 - Chargé des relations avec les concurrents

ARTICLE 1. ORGANISATIONS

1.1. Officiels

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

1.2. Eligibilité

Selon le règlement particulier de chaque rallye. Un rallye ne pourra accepter qu'une seule Coupe de Marque (exceptés les Rallyes du Championnat de France des Rallyes sur Terre).

1.3. Vérifications

- 1.3.1. Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet avec sa voiture aux vérifications administratives et techniques conformément au programme de chaque rallye. Les équipages se présentant en retard se verront infliger les pénalités suivantes :

Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 30 mn 100 francs

- de 30 mn à 1 heure 200 francs

- par heure supplémentaire 100 francs

(jusqu'à fermeture du contrôle toute heure commencée étant due).

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.

- 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. L'équipage devra présenter la fiche d'homologation du véhicule 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 du véhicule, conformité apparente du véhicule avec le groupe dans lequel il est engagé, conformité des éléments de sécurité essentiels, titre de circulation, passeport technique pour les licenciés FFSA.).

- 1.3.5. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'un véhicule, un délai pourra être donné par les commissaires sportifs pour la mise en conformité de ce véhicule.

- 1.3.6. S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'un véhicule ne correspond pas, dans sa configuration de présentation, au groupe et/ou classe dans lesquels il a été engagé, ce véhicule pourra, sur proposition des commissaires techniques, être muté par décision des Commissaires Sportifs dans un groupe et/ou classe rectificatifs.

- 1.3.7. Le départ sera refusé à tout véhicule non conforme.

- 1.3.8. Il sera procédé à l'identification de l'équipage (chaque membre devra être muni de 2 photos récentes de format d'identité 4 cm x 4 cm).

- 1.3.9. Il sera procédé à l'identification de la voiture (facultative en rallyes hors Championnats). Le châssis et le bloc-moteur pourront subir, à tout moment un marquage spécifique, à la discrétion des organisateurs et ou du directeur de course.

- 1.3.10. Toute voiture, pour être autorisée à prendre le départ, devra être obligatoirement munie d'arceaux de sécurité conformes aux spécifications de la FFSA, d'un ou de deux extincteurs d'incendie, en conformité avec l'Annexe "J" et des autres dispositifs de sécurité spécifiés par la FFSA. Le départ sera refusé à tout véhicule qui ne serait pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FFSA.

L'utilisation des films anti-déflagrants translucides et incolores sur les vitres latérales, pour plus de sécurité, est fortement recommandée. Elle sera obligatoire en 2002.

- 1.3.11. A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires 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 de mise hors course.



- 1.3.12. 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, la mise hors course immédiate.
- 1.3.13. 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.
- 1.3.14. *Contrôle Final*
- 1.3.14.1. Dès son arrivée chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier sa conformité avec celui présenté à la vérification du départ, infliger s'il y a lieu certaines des pénalisations prévues à l'art. 8.
- 1.3.14.2. L'absence d'une des marques d'identification prévues à l'art 1.3.9. entraînera l'exclusion.
- 1.3.14.3. Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la voiture pour les équipages classés aux premières places des classements généraux et/ou de chaque groupe, ainsi qu'éventuellement pour tout autre équipage, 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.

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. L'indemnité maximum, par sinistre, de cette assurance a un plafond de 40 000 000 francs pour les dommages corporels et de 2 000 000 francs pour les dommages matériels. L'assurance prendra effet depuis le moment du départ et cessera à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon, de l'exclusion ou de la mise hors course, sauf si l'abandon ou la mise hors course survient au cours d'une épreuve spéciale, auquel cas la garantie ne s'exercerait qu'à la fin de cette épreuve de classement.
- 2.1.2. Les véhicules d'assistance, 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. CONCURRENTS 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.
 - "Equipe", soit pour le pilote soit pour le copilote.
- 3.1.3. Est admise toute personne physique ou morale, titulaire d'une licence valable 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. Toute personne qui désire participer au rallye doit adresser au secrétariat du rallye une demande d'engagement (adresse complète, n° de téléphone et télécopie, etc.). Les détails relatifs au copilote peuvent être complétés jusqu'au moment des vérifications.
Si cette demande est envoyée par télécopie, l'original devra parvenir à l'organisateur une semaine au plus tard après la clôture des engagements.
La date de clôture des engagements devra être fixée comme ci-après :
- le lundi de la semaine précédant la semaine du début du rallye :
 - pour le Championnat de France des Rallyes.
 - le vendredi de la semaine précédant la semaine du début du rallye :
 - pour le Championnat de France des Rallyes sur terre
 - pour le Championnat de France des Rallyes 4x4.
 - le lundi de la semaine du début du rallye : pour les autres rallyes.
- 3.1.6. Pour les concurrents étrangers, le bulletin d'engagement doit être obligatoirement visé par leur Autorité Sportive Nationale.
- 3.1.7. 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 librement remplacer le véhicule déclaré par un autre de même groupe et de même classe.

- 3.1.8. 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 (ou la FIA pour les rallyes internationaux) peut autoriser le changement des deux membres de l'équipage.
- 3.1.9. Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous 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.
- 3.1.10. 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 la compétition.
- 3.1.11. Le nombre des engagés maximum figure dans le règlement particulier de chaque rallye. Le nombre maximum de partants en rallyes régionaux est limité à 150. La liste des engagés devra être publiée et reçue à la FFSA au plus tard,
- le vendredi de la semaine précédant la semaine du début du rallye :
 - pour le Championnat de France des Rallyes
 - le lundi de la semaine du début du rallye :
 - pour le Championnat de France des Rallyes sur terre
 - pour le Championnat de France des Rallyes 4x4
 - le jeudi de la semaine du début du rallye :
 - pour les autres rallyes.
- 3.1.12. Les droits d'engagement sont fixés dans le règlement particulier de chaque rallye.
- 3.1.13. La demande d'engagement ne sera acceptée que si elle est accompagnée du montant des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'Autorité Sportive Nationale du concurrent.

3.2. Equipages

- 3.2.1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes (sauf règlement particulier des épreuves d'endurance et rallye 4x4).
- 3.2.2. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.
- 3.2.3. Ils devront obligatoirement être titulaires d'une licence valable pour l'année en cours et 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. Une feuille spécifique, considérée comme "carte d'identité", comportant les photos d'identité récentes (4 cm x 4 cm) et les signatures des 2 membres de l'équipage, ainsi que tous les détails relatifs à la voiture, devra être visiblement apposée à l'intérieur du véhicule, sur la vitre arrière gauche, pendant toute la durée du rallye, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La "carte d'identité" est facultative dans les rallyes hors Championnats.
- 3.2.6. 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 synthétique ou acrylique, ainsi que les chaussettes synthétique ou caoutchouc sont interdits. La réglementation FIA est obligatoire dans les épreuves internationales.
- 3.2.7. Un contrôle antidopage pourra être effectué au cours ou à l'issue du rallye.
- 3.2.8. Un briefing obligatoire pour les pilotes prioritaires pourra être prévu par les organisateurs, au départ et à l'arrivée des rallyes du Championnat de France. Les horaires devront figurer dans le règlement particulier du rallye.
- 3.2.9. Toute manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse, entreprise par le concurrent ou les membres de l'équipage, sera jugée par les Commissaires Sportifs qui pourra prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

3.3. Ordre de départ

3.3.1. Le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, le plus petit partant en tête.

3.3.2. L'attribution de ces numéros se fera 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 "Rallye" FFSA. (priorité A)

Série 4 : Pilotes prioritaires "Rallye" FFSA. (priorité B)

Série 5 : Tous les autres pilotes.

A l'intérieur de chaque série, l'ordre des départs est laissé à la discrétion de l'organisation.

Définition des pilotes Prioritaires FFSA :

Sont pilotes prioritaires FFSA les pilotes ci-après :

Priorité A :

1 - Les pilotes prioritaires FIA.

2 - Les 3 premiers du Championnat de France des Rallyes et du Championnat de France des Rallyes sur terre des trois années précédentes.

3 - Les pilotes engagés dans un rallye par un concurrent constructeur ou importateur ou assimilé par la FFSA (pour le rallye concerné uniquement).

Priorité B :

1 - Les 10 premiers du Championnat de France de l'année précédente et les 5 premiers du Championnat de France des Rallyes de l'année en cours avec effet immédiat.

2 - Les 5 premiers du Championnat de France des Rallyes Promotion de l'année précédente et les 5 premiers de l'année en cours avec effet immédiat.

3 - Les 3 premiers de du Championnat de France des Rallyes Super 1600 de l'année précédente et les 3 premiers de l'année en cours avec effet immédiat.

4 - Les 3 premiers de chaque rallye du Championnat de France de l'année précédente, et du Championnat de France de l'année en cours avec effet immédiat.

5 - Le vainqueur de la Coupe de France des Rallyes de l'année précédente.

6 - Les Champions de France des Rallyes sur Terre des trois années précédentes.

7 - Les 5 premiers du Championnat de France des Rallyes sur Terre de l'année précédente et de l'année en cours au jour de l'épreuve avec effet immédiat.

8 - Les 3 premiers du Championnat de France 2 roues motrices des Rallyes sur Terre de l'année précédente.

9 - Les pilotes prioritaires des ASN étrangères (pour le rallye concerné uniquement)

Les pilotes prioritaires FFSA perdent leur droit de priorité s'ils sont engagés avec une voiture de classes N1, N2, A5, F2000/11, F2000/12, F15, F16, F17, GT9 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 du parcours ainsi que des épreuves spéciales.

3.3.3.1. Pour les rallyes du Championnat de France des Rallyes sur Terre, les heures de départ des 20 premiers pilotes seront espacées d'au moins 2 minutes pour toutes les étapes.

3.3.4. À l'issue de chaque étape, les commissaires sportifs pourront reclasser à leur 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 les 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 (3 panneaux pour les rallyes de Championnat de France). Dans tous les rallyes, deux plaques de rallye sont obligatoires. Elles devront s'inscrire dans un rectangle de 43 x 21,5 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 500 francs (200 francs en régional).

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

3.3.7.1. Dans les rallyes du Championnat de France, le numéro sur le toit est obligatoire (lisible de l'arrière).

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

3.3.8.1. L'absence d'un seul panneau de compétition ou d'une seule plaque de rallye entraînera une pénalisation de 1 000 francs (400 francs en régional) par constat.

3.3.8.2. L'absence simultanée des 2 panneaux de compétition 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 arrière latérales de la voiture (hauteur maximum : 15 cm), sous peine d'une pénalisation de 500 francs (200 francs en régional)

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. Véhicules Admis

A. Rallyes internationaux

1. Sont admis les véhicules homologués, 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.
2. 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.
3. 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 et régionaux

1. Sont admis les véhicules homologués, à la date des vérifications techniques, qui répondent aux prescriptions de l'Annexe "J" du Code Sportif International pour les voitures du groupe A, y compris les " World Rally Cars " (pour les rallyes du Championnat de France et Championnat de France des Rallyes sur Terre) les voitures du groupe N et aux prescriptions de la FFSA pour les voitures des groupes F, F2000, FN, FA, GT de série et "French Rally Cars" (pour les rallyes du Championnat de France, et sans compter de points pour les rallyes du Championnat de France des Rallyes sur Terre). Les " World Rally Cars " sont autorisés en rallyes nationaux sans compter de points à la Coupe de France. La proclamation des résultats sera faite dans chaque groupe et classe.
2. 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 (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf rallyes du championnat de France des Rallyes sur Terre et les voitures du groupe FN).
3. Les voitures de Tourisme (groupes A et FA confondus) 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 (limitée à 2 500 cm³ en régional sauf rallyes du Championnat de France des rallyes sur terre et les voitures du groupe FA).
4. Les voitures du groupe GT de série sont réparties en 2 classes de cylindrée :
Classe 9 : jusqu'à 2 000 cm³
Classe 10 : au-dessus de 2 000 cm³.
5. Les voitures du groupe F 2000 sont réparties en 4 classes de cylindrée :
Classe 11 : jusqu'à 1 150 cm³
Classe 12 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 400 cm³
Classe 13 : au-dessus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 14 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³.
6. Les voitures du groupe F sont réparties en 5 classes de cylindrée :
Classe 15 : jusqu'à 1 150 cm³
Classe 16 : au-dessus de 1 150 cm³ et jusqu'à 1 300 cm³
Classe 17 : au-dessus de 1 300 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
Classe 18 : au-dessus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
Classe 19 : au-dessus de 2 000 cm³

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) sont autorisés dans tous les rallyes.



LIMITATION DES PNEUMATIQUES

Définition des pneumatiques limités en nombre des articles 4.2.1. et 4.2.2.

1. Les pneumatiques à sculptures moulées homologués FIA (17 à 25% d'entailement)
Les pneumatiques à sculptures moulées d'un taux d'entailement supérieur à 25% suivant la règle FIA
2. 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 3/4 de la bande de roulement

Km spéciales

- | | | | |
|-----------------------|----|-----------------------|----|
| • jusqu'à 220 : | 14 | • plus de 300 à 340 : | 20 |
| • plus de 220 à 260 : | 16 | • plus de 340 à 380 : | 22 |
| • plus de 260 à 300 : | 18 | • plus de 380 : | 24 |

Définition des pneumatiques libres en nombre des articles 4.2.1. et 4.2.2.

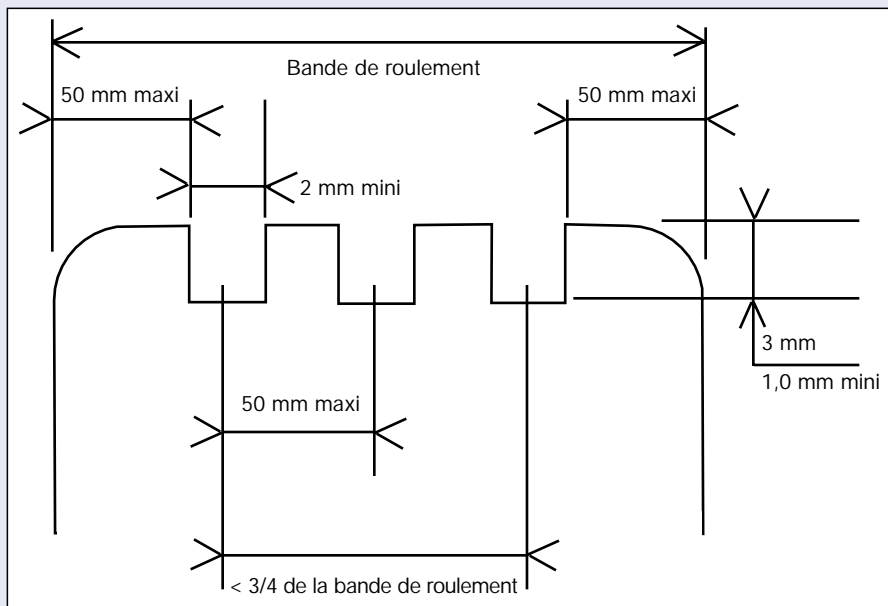
1. Les pneumatiques moulés "pluie" figurant sur la liste de référence FFSA 2001 (dont le taux d'entailement est supérieur à 30%)
2. Les slicks retaillés au minimum suivant le dessin "pluie" figurant sur la liste de référence FFSA 2001

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. *Championnat de France des Rallyes.*

- Rallyes inscrits en international : pneus à sculptures moulées type FIA exclusivement.
- Rallyes inscrits en national :
 - Groupe A/FA et N/FN : pneus à sculptures moulées type FIA exclusivement.
 - Groupe F/F2000 et GT de série : pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retallés.
- Le nombre de pneumatiques est limité pour les véhicules des pilotes prioritaires FFSA et FIA, et les pilotes participants au Championnat de France "Promotion" (voir limitation des pneumatiques).
- Le nombre de pneumatiques est libre pour les autres véhicules.

4.2.2. *Championnat de France des Rallyes et Championnat de France des Rallyes sur Terre.*

Dans un souci d'équité sportive, tout pilote non prioritaire engagé dans un rallye avec une voiture semblant offrir une qualité de préparation et de performance élevée, pourra être soumis à la règle de limitation des pneumatiques concernant ce rallye.

Cette décision sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du pilote au plus tard aux vérifications techniques

Le marquage de ces pneumatiques, obligatoire, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture. Le démarquage de 4 pneus neufs est autorisé sur chaque rallye du championnat de France. Deux séances de marquage (au minimum) seront obligatoirement organisées : la première pendant les vérifications de départ, la seconde à la fin de la première étape. Les horaires et les lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.

Au départ des épreuves spéciales, si une voiture est équipée de 4 pneus, les roues de secours doivent être également marquées. Si une voiture est équipée de 4 pneus non soumis à marquage, les roues de secours doivent être du même type.

En cas d'infraction le concurrent concerné sera mis hors course.

4.2.3. *Championnat de France des Rallyes sur Terre*

Dans les rallyes du Championnat de France, les pneumatiques sont limités à 12 pour les véhicules des pilotes prioritaires FFSA et FIA, et les dix premiers du classement provisoire du Championnat de France, et d'éventuels concurrents désignés par la FFSA.

Des séances de marquage seront obligatoirement organisées à l'issue des tours de reconnaissances, et avant le départ de la deuxième étape si l'ensemble du parcours a été reconnu durant la première étape. Les horaires et lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.

Les pneus équipés "anti-crevaisson" (ATS / Michelin, Mousse / Pirelli, ou autres) sont interdits en Championnat de France des Rallyes sur Terre.

4.2.4. *Coupe de France des Rallyes nationaux et régionaux*

- Groupes A/FA et N/ FN : Pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retallés.
- Groupe F/F2000 : Pneus à sculptures moulées type FIA ou slicks retallés.

4.2.5. Le contrôle des slicks retallés (voir Art. 4.2.3) sera assuré par chaque organisateur.

Le (les) pneu(s) équipant la (les) roue(s) de secours est (sont) libre(s) mais d'un type autorisé.

4.2.6. *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 : mise hors course.

4.3. *Limitation de changements de pièces*

4.3.1. Dans les rallyes du Championnat de France et du Championnat de France des Rallyes sur Terre le remplacement des éléments mécaniques : turbo, boîte de vitesses, boîte de transfert, viscocoupleur et pont, est interdit pour tous les véhicules.

4.3.2. Le marquage par plombage sera obligatoirement effectué sur les voitures des pilotes prioritaires FFSA et des dix premiers du classement provisoire du Championnat de France des Rallyes et du Championnat de France des Rallyes sur Terre avant le rallye concerné. Les autres voitures pourront être marquées par l'organisation. En cas d'infraction le concurrent concerné sera mis hors course.

4.4. *Assistance*

4.4.1. Pendant toute la durée du rallye, sont permis librement les réparations et ravitaillements, hormis dans les cas expressément interdits par une disposition du présent règlement.

Les éventuelles zones d'assistance interdite seront indiquées dans le road-book. A l'intérieur de ces zones toute réparation ou tout ravitaillement ne pourra être effectué que par les moyens du bord et exclusivement par l'équipage.

La bonne observation de ces prescriptions sera vérifiée par des juges de fait et toute infraction fera l'objet d'une sanction pouvant aller jusqu'à la mise hors course.



4.4.2. *Championnat de France des Rallyes :*

Pendant toute la durée du rallye, les réparations et ravitaillements ne sont pas permis, hormis dans les zones et/ou parc d'assistance indiquées dans le road-book et le règlement particulier de chaque rallye. Pendant tout le déroulement du rallye, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs ou zones d'assistance. Cependant, les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment autre que lorsque cela est spécifiquement interdit (régime de parc fermé). 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.

4.4.2.1. *Parcs d'assistance :*

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie (les distances de 25m mentionnées dans l'annexe 1 sont réduites à 5m). 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.

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

4.4.3. *Définition de l'assistance interdite :*

- 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
- Une voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.

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

4.4.5. Une roue de secours est obligatoire dans les groupes N, FN et GT de série pendant toute la durée du rallye, sous peine de mise hors course. La roue de secours n'est pas obligatoire pour les véhicules homologués sans roue de secours.

4.4.6. Il est interdit aux pilotes de chauffer leurs pneus, sur l'ensemble de l'itinéraire, par déplacement anormal de leur véhicule.

Sanctions :

- 1ère infraction : 1 minute de pénalité,
- 2e infraction : mise hors course.

Les couvertures chauffantes sont interdites en régional.

4.4.7. Toute assistance par voie aérienne est interdite sous peine de mise hors course.

4.4.8. Les véhicules des pilotes prioritaires doivent être équipés d'une prise rapide pour le prélèvement de carburant.

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,
- ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- n'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition,
- n'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

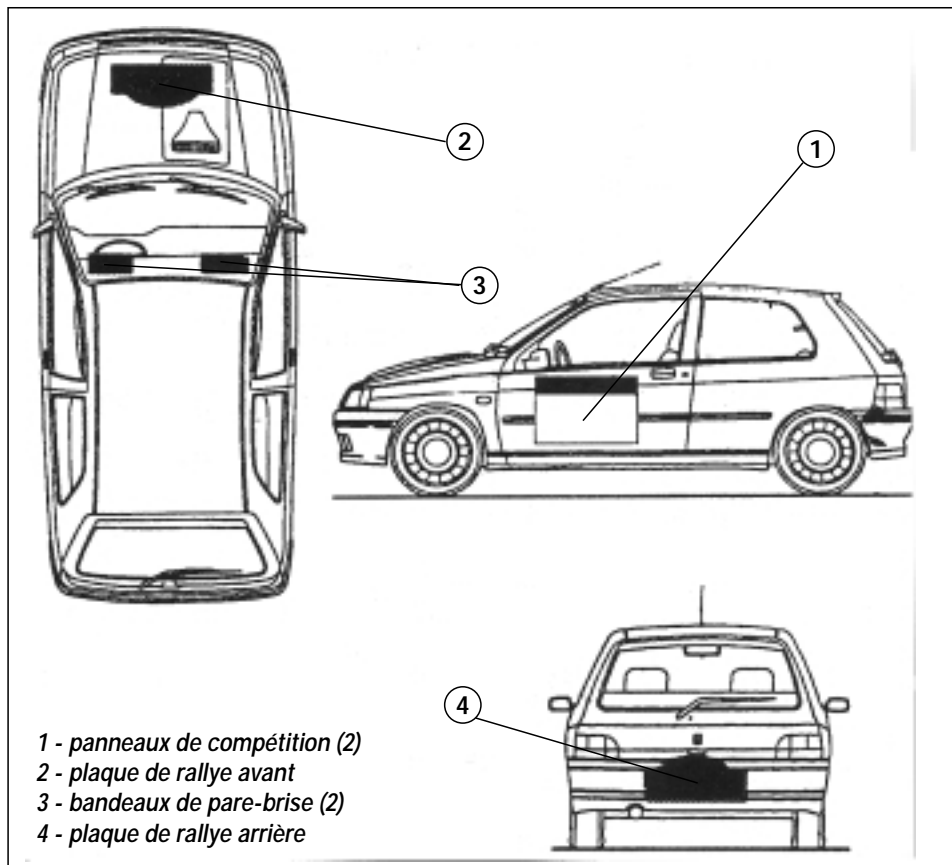
5.2. Les emplacements réservés aux organisateurs pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

- Un espace de 12 x 50 cm situé au-dessus du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche).
- Un espace de 12 x 50 cm situé au-dessous du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche). (L'ensemble des panneaux de portière ne pourra en aucun cas être découpé et devra être collé exclusivement sur les portes avant des véhicules.)
- Les deux plaques de rallye 43 x 21,5 cm

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 1 000 francs pour le 1er constat (400 francs en régional) et une pénalité de 5 000 francs en cas de récidive (1 000 francs en régional).

5.5. Les publicités devront figurer comme sur le dessin ci-après :



5.6. 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.

5.7. *Championnat de France des Rallyes, Championnat de France des Rallyes sur Terre, Finale de la Coupe de France des Rallyes :*

5.7.1. Pour les équipages participant aux Rallyes du Championnat de France des Rallyes, du Championnat de France des Rallyes sur Terre ou à la Finale de la Coupe de France des Rallyes, les emplacements réservés à la FFSA pour la publicité collective obligatoire non rachetable sont :

- Un espace 20 x 52 cm situé en avant du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche).
- Un espace de 12 x 50 cm situé au-dessus du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche).
- Un espace de 12 x 50 cm situé au-dessous du numéro de course (porte avant droite, porte avant gauche).

Les deux plaques de rallye de 43 x 21,5 cm maximum.

L'ensemble des panneaux de portière ne pourra en aucun cas être découpé et devra être collé exclusivement sur les portes avant des véhicules.

Les espaces publicitaires situés en avant et en dessous des numéros de course ne sont pas imposés aux concurrents étrangers participant aux rallyes comptant pour les Championnats FIA.

5.8. 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 entraînera une pénalité de 10 000 francs pour le 1er constat et une pénalité de 20 000 francs en cas de récidive à chaque constat supplémentaire effectué en cours de rallye.



Les publicités sur les panneaux de portière devront figurer comme sur le dessin ci-contre : La publicité collective obligatoire non contractuelle réservée à la FFSA et aux organisateurs des rallyes du Championnat de France, du Championnat de France des Rallyes sur Terre et de la Finale de la Coupe de France figure en grisé.

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 - F - F2000 et GT de série.
 - un rallye national réservé à une Coupe de Marque.
 - un rallye international ou national réservé aux véhicules historiques (VHC et/ou VHS).
- 6.1.2. Il ne peut être organisé en rallye de doublure d'un rallye national qu'un rallye VH réservé aux véhicules historiques (VHC et/ou VHS).
- 6.1.3. Il ne peut pas être organisé un rallye de doublure d'un rallye régional.
- 6.1.4. Tous 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

- 6.2.1. Dans tous les rallyes asphaltes, 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 reconnaissance est limité à 4 au maximum.

- 6.2.2. *Voitures*
- voitures de série,
 - pneus de série homologués route (tout pneu compétition est interdit),
 - autocollant translucide avec la mention "Reconnaissance" et un numéro d'ordre.

- 6.2.3. *Équipements*
- 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.

- 6.2.4. L'organisateur aura l'obligation d'effectuer des contrôles. La méthode sera libre, mais un rapport spécifique sur les voitures contrôlées devra être joint au rapport de clôture. L'organisateur transmettra au Directeur de Course les dossiers pour application de sanctions :
- 1ère infraction : 20 secondes, 1 minute, 3 minutes, selon gravité,
 - 2e infraction : interdiction de prendre le départ.

Ces pénalisations seront infligées par le Directeur de Course, dès le début des vérifications. Au cas où, sur réclamation faite par le concurrent intéressé auprès des Commissaires Sportifs, celui-ci confirmerait cette pénalité, l'appel formé contre la décision du Collège des Commissaires Sportifs ne pourra, en aucun cas, avoir effet suspensif.

- 6.2.5. Dans les rallyes sur terre, la reconnaissance du parcours se fera uniquement dans le cadre d'un tour de reconnaissance faisant partie intégrante du rallye. Toute présence d'un membre de l'équipage sur une épreuve spéciale en dehors de ce tour de reconnaissance et du passage en épreuve spéciale sera pénalisée. Des contrôles inopinés avant et pendant l'épreuve seront effectués. En cas d'infraction le dossier sera transmis au Directeur de Course pour interdiction de prendre le départ. Toute forme de notes préexistantes sur le parcours est interdite.

- 6.2.6. *Durée :*
- Dans les rallyes nationaux et internationaux, la durée des reconnaissances est limitée à 6 jours (recommandé 4 jours) selon le règlement particulier, pour tous les pilotes (pilotes prioritaires inclus). Ces jours devront obligatoirement se terminer, au plus tard, la veille des vérifications. L'organisateur aura l'obligation d'effectuer des contrôles.

Sanctions :

- 1ère infraction : 5 minutes.
- 2ème infraction dans les 12 mois : interdiction de prendre le départ et transmission du dossier à la commission de Discipline FFSA.

Dans les rallyes régionaux, la durée des reconnaissances est limitée à 3 jours (recommandé 2 jours) selon le règlement particulier. Les sanctions seront les mêmes que ci-dessus.



6.3. Carnet de Contrôle

- 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 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 personnellement 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, 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 1 000 francs (400 francs en régional).
 - 2^e infraction : une pénalité en temps de 5 mn (1 mn en régional).
 - 3^e infraction : mise hors course.
- 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 de mise hors course 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 l'équipage, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course :
- 6.4.5.1. De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou les empêcher de dépasser.
- 6.4.5.2. De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

7.1. Départ

- 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 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 leur ordre d'énumération.
- 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 dans les rallyes hors Championnats, décrivant en détail l'itinéraire à suivre, lequel est obligatoire sous peine d'exclusion. La date de distribution de ce road-book figure dans le règlement particulier de chaque rallye. Le road-book, devra être disponible 1 mois avant le début du rallye ou au moment du début des reconnaissances, dans le cas de reconnaissances réglementées. Dans les rallyes sur terre, le road-book (spéciales et liaisons) devra être disponible une heure avant le départ de chaque étape. Un road-book "assistance" devra également être disponible. Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.
- 7.1.9. *Voitures zéro et voiture balais*
Les voitures zéro d'organisation (voitures ouvrees), devront porter un panneau de 50 x 50 cm sur le capot avant ou les deux portes avant, mentionnant SECURITE ou le numéro 000, 00 ou 0. A la fin du rallye, la voiture balai devra arborer un panneau de mêmes dimensions sur lequel figurera un drapeau à damiers.

Chaque voiture zéro pourra être équipée d'un gyrophare sur le toit, d'une sirène et devra être équipée d'un moyen de liaison permanent avec la Direction de Course.

Les pilotes ou copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes et pouvoir fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Dans tous les rallyes internationaux, nationaux et régionaux le passage des voitures officielles se fera comme ci-après.

- Voiture tricolore (facultatif) entre 1h30 et 1h00 avant le passage de la 1ère voiture
- Voiture info entre 1h00 et 45 mn
- Voiture 000 (facultatif) entre 30 mn et 15 mn
- Voiture 00 entre 20 mn et 10 mn
- Voiture 0 entre 15 mn et 05 mn
- Voiture balai avec damier immédiatement après la dernière voiture.

Toute autre identification est interdite, les horaires pouvant être modulés par le Directeur de la Course. Une licence FFSA est obligatoire pour les membres de l'équipage des voitures 0 et 00.

Les voitures 0 et 00 pourront être en configuration "course". Dans ce cas, les équipages devront être équipés de combinaisons et casques. Les voitures pourront être des voitures de série ou des voitures autorisées en rallye asphalte ou terre. Pour les rallyes 4X4, les voitures pourront être des voitures de série ou améliorées.

- 7.1.10. Un briefing obligatoire du Directeur de Course à l'attention des conducteurs de toutes les voitures officielles mises à sa disposition (voiture tricolore, sécurité, info, ouverture, balai...) doit être prévu.

7.2. Dispositions Générales Relatives aux Contrôles.

- 7.2.1. Tous les contrôles, c'est-à-dire : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés FIA.
- 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'assistances).
- 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, 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 du Championnat de France des Rallyes et du Championnat de France des Rallyes sur Terre, pourront prévoir, à l'arrivée du rallye, le reclassement des dix premiers du classement général, afin que ces derniers se présentent dans l'ordre du classement au podium d'arrivée.

7.3. Contrôles de Passage (C.P) - Contrôles Horaires (C.H) - 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

A 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 le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôles horaires.

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 le véhicule 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 du véhicule 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. Sauf modification dans le règlement particulier de chaque rallye, sachant que la pénalisation pour avance doit être au minimum le double de la pénalisation pour retard, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

- a) pour tout retard : 10 sec par mn ou fraction de mn (5 sec en régional).
- b) pour toute avance : 1 mn par mn ou fraction de mn.

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. Enfin toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures 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 par le Directeur de Course au Collège des Commissaires Sportifs qui prononcera toute sanction convenable.

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 :

- a) 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 m environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires),
 - à une distance de 50 à 200 m, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
 - enfin, 50 m plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.

b) Au C.H. 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.

c) Après son pointage au C.H., l'équipage se rendra 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.).

d) 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. 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 entraînera la mise hors course de l'équipage.

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

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 du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

7.4. Contrôle 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 h

- 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. A 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 (excepté pour les rallyes du Championnat de France des Rallyes sur Terre, reclassement à l'issue de la 1^{re} section).

7.5. Epreuves Spéciales (E.S.)

- 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 les rallyes comptant pour le Championnat de France des Rallyes, le chronométrage sera effectué obligatoirement au dixième de seconde. La présence au départ des épreuves spéciales d'une photocellule (ou moyen automatique) couplée à un chronomètre à imprimante est obligatoire. En ce qui concerne l'arrivée la présence d'une photocellule n'est pas obligatoire.

Dans tous les rallyes, quel que soit le kilométrage de spéciales retenu pour le classement, la totalité des points sera attribuée.

En Championnat de France des Rallyes 4X4, le kilométrage total des épreuves spéciales effectivement parcouru devra être au moins de 60 km.

- 7.5.2. Au cours de ces épreuves, 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 son véhicule avec le moteur en marche sera mis hors course avec effet immédiat. Toute voiture ne pouvant démarrer à ce moment-là dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée vers un endroit sûr. Dans le cas où le chronométrage est effectué par une photocellule (ou moyen automatique) couplée à un chronomètre à imprimante, si le concurrent ne part pas dans les 5 secondes, l'heure de départ sera alors 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 sec, 15 sec, 10 sec et les 5 dernières secondes une à une.

- 7.5.5.2. Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat du véhicule.

Dans le cas d'un départ à la photocellule ou moyen automatique : à environ 1 mètre après la ligne de départ sera placée une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante. Le passage devant la cellule déterminera l'heure de départ de l'ES (exprimée en heures, minutes, secondes et dixièmes).

Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés de la manière suivante :

- à la minute pour le secteur de liaison
- au dixième de seconde pour le temps réel réalisé dans l'épreuve spéciale. Le classement de l'épreuve spéciale sera donc calculé en tenant compte de l'heure d'arrivée (heures, minutes, secondes et éventuellement dixièmes) diminué de l'heure de départ (heures, minutes, secondes, dixièmes).

- 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 ne donne le signal, sera pénalisé de 10 sec à la 1^{ère} infraction et de 1 mn à la 2^e infraction. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions 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 d'appareils de pointage obligatoirement avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres sans imprimante obligatoire.

- 7.5.10. A une distance de 100 à 300 m 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, minute, seconde et 1/10e 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 chronomètres 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, dixièmes 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 sanctionnée par les Commissaires Sportifs qui prononceront automatiquement la mise hors course 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 la mise hors course sur demande du Directeur de Course, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.
- 7.5.16. *Interruption d'une épreuve spéciale :*
- 7.5.16.1. Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera momentanément ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement de l'épreuve pourra cependant être obtenu en affectant à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de course.
- 7.5.16.2. Ce classement pourra être établi même si un seul équipage seulement a pu effectuer le parcours dans des conditions de course normales.
- 7.5.16.3. L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course de l'exposé des motifs de l'interruption.
- 7.5.16.4. 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.
- 7.5.16.5. Enfin, tout équipage responsable ou coresponsable 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 fictif 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 derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle se verra infliger une pénalité financière à la discrétion des Commissaires Sportifs. 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. En cas de panne ou d'accident dont les conséquences n'entraînent pas une attention médicale immédiate, le signe OK vert du carnet d'itinéraire (road-book) doit être clairement montré aux trois voitures suivantes minimums, ainsi qu'à tout hélicoptère tentant de prêter assistance. La croix rouge et le signe "OK" vert devront être distribués séparément à l'équipage qui devra impérativement les placer à portée de main, ceci pour des raisons de sécurité.
- 7.5.18. *Lignes directrices – Sécurité rallyes*
- 7.5.18.1. *Zones public*
Localisation des zones public
Ces zones seront localisées conformément aux articles 15 et 19 de l'arrêté du 3 novembre 1976 portant réglementation technique des compétitions automobiles et des compétitions des véhicules à 2 roues et tricycles à moteur. 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, avec l'aide des pouvoirs publics.

Ces zones seront reconnaissables à leur délimitation constituée d'un grillage plastique ou tout dispositif similaire. Leur aménagement est à la discrétion de l'organisateur technique.

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 à leur délimitation par de la rubalise ou par tout autre moyen adapté au terrain. En outre ces zones seront signalisées par des panneaux d'interdiction. Les barrières métalliques et autres dispositifs lourds et non solidaires sont à éviter, ceux-ci pouvant constituer un danger en cas de collision d'une voiture.

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 Fermé

7.6.1. Conditions générales : pendant le régime du 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 la mise hors course.

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 et jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations.

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'un véhicule 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 la mise hors course. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de la mise hors course 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 art. 7.6.6.1. et 7.6.6.2.
- 7.6.9. Après avoir garé leur voiture, l'équipage devra obligatoirement couper leur moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la mise hors course.
- 7.6.10. Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine de mise hors course.

ARTICLE 8. PENALITES - RECLAMATIONS - APPELS

8.1. Récapitulation des Pénalisations

1. Départ refusé

- 1.3.2. Présentation aux vérifications au-delà du délai maximum
- 1.3.7. Véhicule non conforme
- 1.3.10. Dispositifs de sécurité manquants ou non conformes aux prescriptions
- 3.1.13. Non-paiement des droits d'engagement
- 3.2.1. Equipage non composé de 2 personnes
- 3.2.3. Equipage non titulaire de licence
- 6.2.4. 2e infraction à la réglementation des reconnaissances
- 6.2.5. Non-respect de la réglementation des reconnaissances
- 6.2.6. Durée des reconnaissances, 1er infraction
- 7.1.3. Retard au départ du rallye dépassant 15 mn

2. Mise hors course

- 1.3.11. Non-conformité technique
- 1.3.12. Marques d'identification absentes
- 1.3.13. Marques d'identification retouchées
- 3.2.4. Abandon d'un membre de l'équipage ou admission d'un tiers à bord
- 3.2.6. Non-port de combinaison et gants
- 3.3.7. Absence de 2 panneaux de compétition ou plaques de rallye
- 4.2.6. Infraction à la réglementation des pneumatiques
- 4.3. Infraction à la réglementation de changements de pièces
- 4.4.1. Assistance en zone interdite
- 4.4.5. Absence de roue de secours
- 4.4.6. Chauffage des pneus, 2e infraction
- 4.4.7. Assistance par voie aérienne
- 6.3.3. Rectification sur le carnet de contrôle non approuvée par un commissaire
- 6.3.4. Absence de visa ou non remise du carnet de contrôle
- 6.3.5. Défaut de fiches d'épreuves spéciales
- 6.4.1. Code de la route - 3e infraction
- 6.4.2. Non-restitution du carnet d'infractions
- 6.4.4. Remorquage ou transport du véhicule
- 7.1.5. Absence de passage à un contrôle
- 7.1.8. Non-respect de l'itinéraire
- 7.2.5.1. Arrivée d'une mauvaise direction à un contrôle
- 7.2.5.2. Repénétration après pointage
- 7.3.16.1. Retard supérieur au délai maximum
- 7.5.2. Non-port de casque homologué, combinaison, gants
- 7.5.3. Circulation en sens inverse des épreuves
- 7.5.4. Véhicule moteur arrêté au départ d'une épreuve spéciale
- 7.5.4. Véhicule ne pouvant se mouvoir au départ d'une épreuve spéciale
- 7.5.9. Arrêt entre le panneau avertisseur et le panneau Stop d'une épreuve
- 7.5.11.1. Par faute de l'équipage, pas d'inscription de temps au départ d'une épreuve
- 7.5.13. Assistance en épreuve spéciale
- 7.5.15. Incapacité de départ en épreuve spéciale
- 7.6.1. Réparation ou ravitaillement sous régime du parc fermé
- 7.6.6.1. Réparation autorisée en parc fermé mais dépassant le délai de mise hors course
- 7.6.9. Infraction au régime du parc fermé
- 7.6.10. Pirouettes et figures diverses dans les parcs fermés



3. Pénalités en temps

4.4.6.	Chauffe des pneus - 1ère infraction	1 mn
6.2.4.	1ère infraction à la réglementation des reconnaissances	20 sec, 1 mn ou 3 mn
6.4.1.	Code de la route - 2ème infraction en régional	5 mn 1 mn
7.1.3.	Retard au départ d'une étape ou section ou parc d'assistance jusqu'à limite tolérance, par minute en régional	10 sec 10 sec
7.3.11.	Chaque mn de retard à un contrôle horaire en régional	10 sec 5 sec
	Chaque mn d'avance à un contrôle horaire	1 mn
7.5.8.	Faux départ en épreuve spéciale, 1ère infraction	10 sec
	2ème infraction	1 mn
7.5.11.2.	Fiche non pointée à l'arrivée d'une épreuve spéciale	5 mn
7.6.6.1.	Réparations dans parc fermé, pour chaque mn	1 mn
7.6.8.	Délai réparations excédant heure de départ, par mn	1 mn

4. Pénalités en argent

1.3.1.	Retard aux vérifications par heure ou tranche d'heure :	
	• jusqu'à 30 mn	100 francs
	• de 30 mn à 1 heure	200 francs
	• par heure supplémentaire	100 francs
1.3.14.1.	Absence ou non-fonctionnement de l'un des phares avant prévus par le code de la route ou de l'un des feux arrière ou de l'éclairage de la plaque de police ou des feux du système de freinage ou des clignotants, pour chacun	100 francs
3.3.6.	Par plaque d'immatriculation couverte	500 francs
	en régional	200 francs
3.3.8.1.	Pour chaque plaque de rallye ou panneau de compétition absents	1 000 francs
	en régional	400 francs
3.3.9.	Absences des noms et drapeaux nationalités des équipages	500 francs
	en régional	200 francs
5.4.	Absence ou mauvaise apposition de la publicité, 1er constat	1 000 francs
	en régional	400 francs
	Absence ou mauvaise apposition de la publicité, récidive	5 000 francs
	en régional	1 000 francs
5.8.	Absence ou mauvaise apposition de la publicité en Rallyes du Championnat de France des Rallyes, Championnat de France des Rallyes sur Terre ou à la Finale de la Coupe de France,	
	1er infraction	10 000 francs
	2ème infraction	20 000 francs
	Absence ou mauvaise apposition de la publicité, récidive	5 000 francs
	en régional	1 000 francs
6.4.1.	Code de la Route - 1ère Infraction	1 000 francs
	en régional	400 francs

5. Pénalisations laissées à la discrétion des Commissaires Sportifs

1.3.3.	Absence de fiche d'homologation
3.2.5.	Absence de carte d'identité à bord du véhicule
3.2.9.	Manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse
4.4.2.	Infraction concernant l'assistance.
6.4.5.1.	Blocage intentionnel
6.4.5.2.	Comportement antisportif
7.2.10.	Ne pas suivre les instructions des commissaires
7.3.14.	Infraction à la procédure de pointage à un C.H.
7.5.8.	Récidive de faux départ en épreuves spéciales
7.5.15.	Refus de prendre le départ d'une épreuve spéciale

8.2. Réclamations - Appels

8.2.1.	Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International (Art. 171 et suivants du Code Sportif International).
--------	--

- 8.2.2. Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au Directeur de Course, accompagnée d'une somme de 3 500 francs, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.
- 8.2.3. Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra en outre verser un dépôt de garantie :
- 8.2.3.1. De 5 000 francs pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission, direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc...).
- 8.2.3.2. De 10 000 francs pour une réclamation intéressant l'ensemble du véhicule.
- 8.2.4. Les frais occasionnés par les travaux et par le transport du véhicule seront à la charge du réclamant, si la réclamation n'est pas justifiée et à la charge du concurrent visé par la réclamation, dans le cas contraire.
- 8.2.5. Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications, transport, etc...) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.
- 8.2.6. Les concurrents peuvent faire appel aux décisions, conformément aux Articles 180 et suivants du Code Sportif International (caution de 12 000 francs).

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.
- 9.4. Le classement final est provisoire à la fin du rallye. Il devient définitif 1/2 heure après l'affichage des résultats et approbation par les Commissaires Sportifs (sauf le rallye comptant pour le Championnat du Monde).
- 9.5. A la fin des étapes, des classements partiels pourront être publiés conformément au programme de chaque rallye. Sauf modification dans le règlement particulier de chaque rallye ces classements ne deviennent définitifs qu'après l'affichage du classement à la fin du rallye.
- 9.6. Un classement Amateur Groupe A pourra être prévu dans le règlement particulier de chaque rallye sous réserve des dispositions ci-après :
Ce classement est réservé aux pilotes engagés comme concurrents, licenciés FFSA (licence individuelle ou licence A.S.A) ne figurant pas sur la liste prioritaire "Rallies" FFSA de l'année en cours ou de l'année précédente ou sur une liste prioritaire FIA des 5 dernières années.
Si le rallye compte pour une Coupe de Marque, les pilotes engagés dans la Coupe de Marque ne peuvent participer au classement Amateur Groupe A du rallye.
Seuls les véhicules du groupe A de moins de 2 000 cm³, 2 roues motrices, moteur atmosphérique qui ne sont pas la propriété d'un constructeur ou d'un importateur, sont admis.
Les cas litigieux seront examinés par les Commissaires Sportifs.
- 9.8. Dans tous les rallyes, les classements féminins sont réservés exclusivement aux équipages totalement féminins. Il en est de même pour les classements de tous les Championnats de France des Rallyes Féminins.

ARTICLE 10. PRIX - COUPES

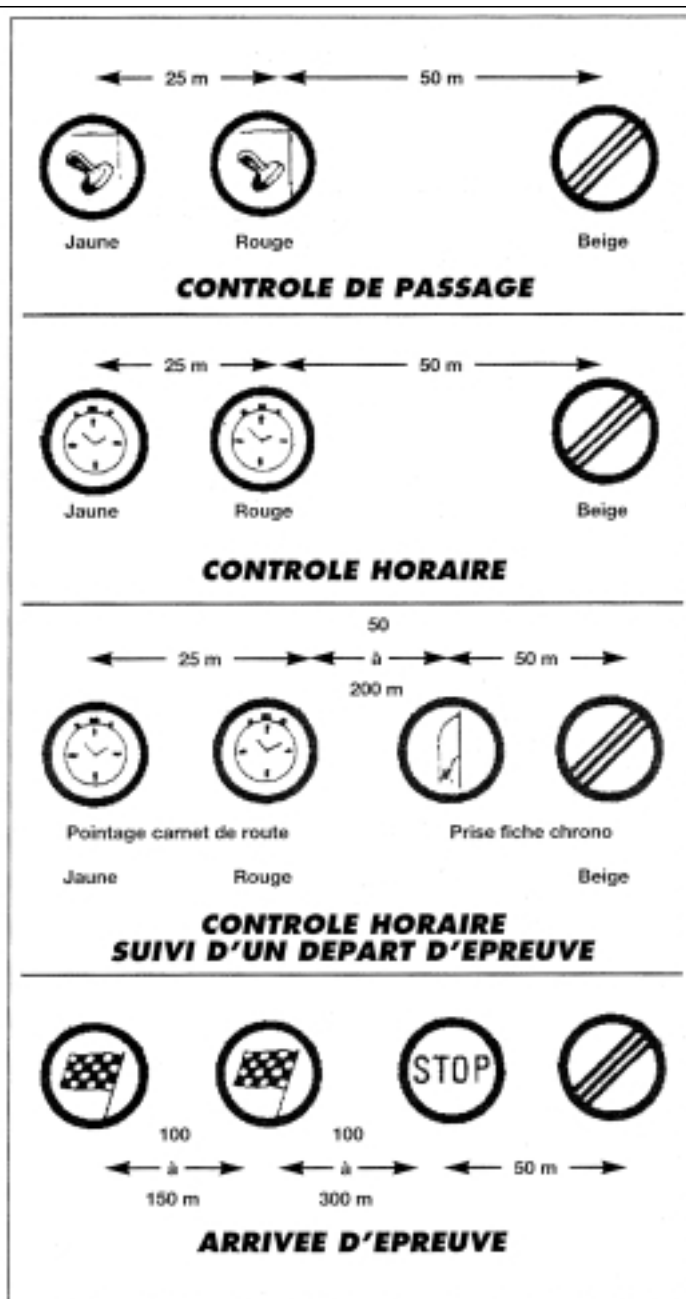
Voir règlement particulier de chaque rallye. En cas de distribution de prix basée sur des critères de nombre, le nombre de base doit être le nombre de partants.

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.

ANNEXES

ANNEXE 1 - SIGNALISATION DES CONTRÔLES DE RALLYE



ANNEXE 2 - TERMINOLOGIE

Secteur de liaison :

Tronçon d'itinéraire compris entre 2 contrôles horaires successifs.

Section :

Ensemble des secteurs compris entre : le départ et le 1er regroupement, deux regroupements successifs, le dernier regroupement et l'arrivée d'étape ou du rallye.

Étape :

Chacune des parties du rallye séparée par un arrêt d'au moins 8 heures ou au moins égal à la durée du parcours si celle-ci est inférieure à 7 heures.

Neutralisation :

Temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l'organisation, pour quelque raison que ce soit.

Regroupement :

Arrêt prévu par l'organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent selon les équipages.

Parc fermé :

Zone dans laquelle aucune réparation ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements des Championnats internationaux et par le règlement particulier du rallye.

Additif :

Bulletin officiel faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- par l'organisation, jusqu'au jour des vérifications,
- par les commissaires sportifs du rallye pendant toute la durée de la compétition.

Carnet de contrôle :

Carnet destiné à recueillir les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire. Ce carnet comporte une page par secteur. Il est prévu un carnet de contrôle par section d'étape. Obligatoire dans tous les rallyes.

Épreuve spéciale :

Épreuve de vitesse sur route à usage privé.

ANNEXE 3 - CHARGÉ DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

Missions principales :

Informers les concurrents et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation. Les chargés des relations avec les concurrents peuvent assister aux réunions du Collège des Commissaires Sportifs afin de se tenir informés de toutes les décisions prises. Ils doivent être rapidement identifiables. Pour ce faire ils porteront un badge très apparent.

Présence lors du déroulement de l'épreuve :

Le planning des permanences du chargé des relations avec les concurrents sera affiché au tableau d'affichage officiel et comportera une présence :

- aux vérifications administratives et techniques,
- au secrétariat du meeting,
- au départ des étapes,
- aux parcs de regroupement,
- aux parcs des fins d'étapes.

Fonctions :

Apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées. Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'épreuve.

Concertation :

Éviter la transmission au Collège des Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver dans le cadre d'explications précises une solution satisfaisante à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamation.

(Ex : fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométrateurs). Le chargé des relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des protestations



ANNEXE 4 CARNET D'ITINÉRAIRE STANDARD

OBLIGATIONS

- Sens de lecture de haut en bas.
- La reliure sera faite à l'aide d'une spirale plastique ou métallique permettant une ouverture sur 360 degrés et résistant à de nombreuses manipulations.
- Au début du carnet d'itinéraire, devra figurer une page comprenant l'explication des signes utilisés ; ce lexique sera au moins bilingue.
- Un repère pour étalonner le compteur kilométrique devra être indiqué.
- En haut ou en bas de chaque page, faire figurer : le numéro du secteur (secteur étant compris entre 2 contrôles horaires), le temps imparti, le kilométrage et éventuellement les contrôles de passage.
- Chaque page sera numérotée, la numérotation sera progressive dans un même volume.
- Chaque information sera numérotée et séparée de la suivante par un trait horizontal. (La numérotation sera remise à 0 à chaque contrôle horaire).
- Les informations rapprochées (distance inférieure à 200 m) ne comporteront pas de séparation entre elles.
- Toute indication ne pouvant pas être visualisée sur la route, figurera entre parenthèses.
- Pour chaque contrôle horaire, départ et arrivée d'épreuve spéciale, contrôle de passage, reproduire les signes standardisés et indiquer avec précision la localisation de ces contrôles.
- Les signaux reproduits devront avoir leur emplacement repéré sur le dessin de la route.
- Les principaux panneaux de changement de direction qui existent sur la route devront être encadrés avec, s'il y a un changement de direction, la flèche située dans le sens réel.
- La localisation des différents contrôles devra être indiquée avec précision.
- Chaque secteur commencera sur une nouvelle page.
- Les épreuves spéciales devront ressortir sur le reste du texte (par exemple avec un encadrement ou l'utilisation d'une couleur différente).
- Sur chaque dessin le point d'origine du dessin sera toujours situé en bas.
- Les panneaux d'indication reproduits qui ne correspondent pas à la route à suivre mais qui servent de repères, devront être barrés.
- Les endroits demandant une attention particulière devront être signalés par 1, 2 ou 3 points d'exclamationation.
- La présentation de chaque page devra être suffisamment dégagée pour que les concurrents puissent y insérer leurs propres remarques.
- Un maximum de 6 dessins par page est autorisé.
- Les indications devront être lisibles, (en tenant compte qu'elles doivent être lues la nuit dans une voiture qui bouge).
- Dans le road-book, les points sécurité devront être signalés par le signe suivant : une flèche en forme de Z à l'envers, dans un cercle.
Chaque carnet d'itinéraire doit contenir, de préférence au dos de la couverture, une croix rouge et, de l'autre côté, un signe "OK vert".

SUGGESTIONS

- Indiquer la moyenne des étapes de liaison.
- Indiquer pour les épreuves spéciales, le meilleur temps réalisé lors de l'édition précédente du rallye.

- Faire figurer des points de repère bien discernables : (ex. panneau d'entrée de village).
- Signaler les changements de revêtement (de goudron à terre, de terre à goudron), par un double trait de la ligne verticale centrale.

TOUS LES POINTS QUI NE SONT PAS ABORDÉS SONT LAISSÉS LIBRES À L'ORGANISATEUR.

DES 2 ^{ème} CH 5 Obligatoire au VIGNON	4 ^{ème} Etape Distance 21, 30 km	5 ^{ème} Section Temps imparti 0 à 30 min	6 ^{ème} Secteur Moyenne 20, 30 km/h	Page 14
Distance Secteur / Point	Directions	Informations	Distance Secteur / Point	
14,20 0,00	34	TOURNAI 10-11-12-13-14-15	0,00	
14,75 0,50	35	TOURNAI 1	0,50	
15,00 0,80	36	TOURNAI 2	1,30	
15,35 0,25	37	LYON	1,05	
15,70 0,15	38	TOURNAI 10-11-12-13-14-15	0,90	

DES 2 ^{ème} CH 5 Obligatoire au VIGNON	4 ^{ème} Etape Distance 21, 30 km	5 ^{ème} Section Temps imparti 0 à 30 min	6 ^{ème} Secteur Moyenne 20, 30 km/h	Page 15
Distance Secteur / Point	Directions	Informations	Distance Secteur / Point	
15,70 0,15	38	TOURNAI 10-11-12-13-14-15	0,90	
15,75 0,50	39	TOURNAI 10-11-12-13-14-15	0,90	
16,00 0,25	40	TOURNAI 10-11-12-13-14-15	0,90	