

REGLEMENT STANDARD DES RALLYES DE REGULARITE SPORTIVE

Ce règlement complète ou modifie le règlement standard des rallyes.

Un rallye de régularité sportive, historique (VHRS) ou moderne (VMRS), est inscrit au calendrier régional ou national de la FFSA. Il peut être inscrit seul ou en doublure d'un rallye.

Dans le cas où plusieurs rallyes de régularité sont inscrits lors d'une même épreuve, tous ces rallyes de régularité (VHRS, VMRS) doivent avoir un parcours identique.

Seules les voitures à énergies nouvelles (ENRS) évoluant dans le cadre d'un rallye moderne de régularité (VMRS) peuvent bénéficier d'un parcours différent.

Un rallye de régularité sportive reprend l'ensemble du règlement standard des rallyes.

La vitesse ne doit pas être prise en compte pour le classement.

Un rallye de régularité sportive se déroule sur route fermée à la circulation publique.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Selon le règlement particulier de chaque rallye.

La liste des officiels sera composée au minimum de :

(Les officiels peuvent être les mêmes que ceux du rallye support).

- un Collège de Commissaires Sportifs
- un Directeur de Course,
- un Chargé des Relations avec les concurrents,
- un officiel (DC ou CS) exclusivement dédié à la surveillance des moyennes en temps réel,
- un juge de fait par zone de régularité pour apprécier les ralentissements intempestifs (facultatif),
- un Commissaire Technique.

Un observateur pourra être désigné par la FFSA ou par la Ligue Régionale.

1.2. ELIGIBILITE

Selon le règlement particulier.

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.

Documents à présenter : *selon les catégories – voir règles spécifiques.*

Il n’y aura pas de vérifications finales.

1.3.4. Un briefing oral sera obligatoirement organisé par le DC (indiquer l'endroit et l'heure dans le Règlement Particulier) et à cette occasion un briefing écrit sera remis aux équipages contre émargement.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Conforme au règlement standard des rallyes.

2.1. Toute voiture circulant en dehors de l’itinéraire du rallye (tel que prévu dans le road book) devra obligatoirement être remis en conformité avec le code de la route (plaques d’immatriculation visibles) et avec leur propre assurance notamment :

- En cas de sortie du parc fermé,
- En cas de problème dans une zone de régularité nécessitant un retour vers un parc d’assistance ou de regroupement en empruntant un autre itinéraire que celui du rallye.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. DEMANDE D’ENGAGEMENT - INSCRIPTIONS

3.1.1. CONCURRENTS ADMIS

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 ou d'un Titre de Participation délivré pour l'épreuve considérée.

3.2. EQUIPAGES

3.2.1. Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes.

Licences admises :

- Licence nationale concurrent conducteur régularité (NCCR)
- Licence nationale concurrent conducteur (NCC)
- Licences internationales routes (ICCA, ICCB, ICCCR, ICCDRO) et compétition à vitesse limitée (ICVL)

Titres de participation admis :

- Régional Régularité [TPRR(E)]
- National Régularité [TPNR(E)]

Pour toute demande de Titre de participation, le demandeur devra fournir obligatoirement un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport automobile.

3.2.2. Les 2 membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote.

Le pilote doit être titulaire du permis de conduire. L'âge minimum d'un copilote est de 16 ans.

3.2.3. Pour être autorisé à conduire la voiture pendant le rallye un copilote doit être titulaire du permis de conduire. Ils seront libres de se répartir le temps de conduite (sous réserve que leurs licences les y autorisent).

3.2.6. Des contrôles antidopage ou d'alcoolémie pourront être effectués au cours ou à l'issue 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 la disqualification.

3.2.9. Le port du casque est interdit en dehors des zones de régularité.

Une tolérance de 500 mètres, avant le CH et après le point Stop est accordée. Cette zone sera délimitée par les panneaux d'entrée et de sortie de « zone casque ».

3.3. ORDRE DE DEPART

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 la moyenne choisie dans le bulletin d'engagement ou après modification lors des vérifications administratives (Haute, Intermédiaire, Modérée (si prévue par l'organisateur), Basse).

3.3.3. L'ordre de départ initial restera inchangé jusqu'à la fin du rallye.

3.3.4. L'ordre de passage des doublures de régularité est laissé à la discrétion des organisateurs, à l'exception des rallyes de régularité inscrits en doublure d'un Championnat de France des Rallyes.

Un véhicule d'encadrement (0) à minima, (00 recommandé) passera entre chaque rallye pour vérifier que toutes les voitures du rallye précédent ont correctement parcouru la zone de régularité et qu'aucune voiture ne génère de gêne sur le parcours en cas d'abandon.

Il doit y avoir un véhicule 0 entre le VHC et la régularité et/ou le moderne ainsi qu'entre le moderne et/ou le VHC et la régularité.

Il n'y a pas d'obligation de faire passer un véhicule 0 entre les différents plateaux de régularité (VHRS, VMRS).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

Selon catégorie – voir règles spécifiques.

L'organisateur pourra refuser d'admettre une voiture qui ne satisfait pas à l'esprit et à l'aspect de la catégorie concernée.

Les voitures doivent être conformes au code de la route des pays traversés.

4.2. EQUIPEMENTS

4.2.1. PNEUMATIQUES

Les pneumatiques utilisés seront marqués E ou DOT par le fabricant.

Le retailage des pneumatiques est interdit.

À tout moment du rallye, le nombre de roue de secours à bord des voitures sera d'un minimum et deux maximum.

4.2.2. EQUIPEMENTS DE SECURITE

Un extincteur de 2 Kg minimum, un triangle de signalisation ainsi que 2 gilets fluorescents jaunes sont obligatoires.

Lors des zones de régularité, les membres de l'équipage doivent être équipés de casques adaptés à la pratique du sport automobile (minimum norme CE).

Le port de vêtement recouvrant entièrement les bras et les jambes est obligatoire. Les matières particulièrement inflammables (nylon ...) sont prohibées, y compris pour les chaussures.

En aucun cas, les organisateurs ne peuvent obliger les concurrents, même ceux ayant choisi la moyenne haute, à être équipés ni de siège baquet, ni de harnais, ni d'arceau.

4.2.3. EQUIPEMENT ELECTRONIQUE

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

4.2.4. PHARES

L'ajout de phares additionnels est autorisé et être strictement limité à un maximum de 4 (quatre) phares par voiture.

Leur allumage/extinction devra se faire dans le respect des règles fixées par le Code de la Route.

4.3. ASSISTANCE

Conforme au règlement standard des rallyes ou au règlement particulier du rallye de support.

ARTICLE 5. IDENTIFICATION DES VOITURES ET PUBLICITE

5.1. IDENTIFICATION DES VOITURES

Conforme aux dispositions d'identification des voitures de rallye (décret n° 2012 – 312 du 5/3/12), notamment en cas de participation de véhicules qui ne sont plus conformes avec leur homologation routière.

5.2. PUBLICITE

Conforme au règlement standard des rallyes ou au règlement particulier du rallye de support.

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.

L'intervalle idéal entre chaque voiture est d'une minute, cependant, pour favoriser la fluidité du rallye, le Directeur de Course peut réduire cet intervalle à un minimum de 30 secondes.

6.2. RECONNAISSANCES

Conforme au règlement standard des rallyes en ce qui concerne les jours, durée, nombre de passages, véhicules et équipements.

Si un ou plusieurs rallye(s) de régularité (VHRS et/ou VMRS), est (sont) inscrit(s) en doublure d'un rallye, les reconnaissances pour les concurrents de ladite (desdites) doublure(s) ne seront autorisées qu'avec une voiture de série conforme à la législation routière en France (conformément à l'article 6.2.2 du règlement standard des Rallyes).

En outre, la voiture utilisée en reconnaissances ne devra pas arborer les autocollants fournis (numéros de portières, plaques de rallye, publicité obligatoire, etc., ...), à l'exception de ceux prévus dans le cadre des reconnaissances (conformément à l'article 6.2.2 du règlement standard des Rallyes).

Dans le but de réduire les nuisances et dans la mesure du possible les reconnaissances sont déconseillées.

6.2.4. CONTROLES

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 zones de régularité ou de liaison.

La FFSA a la possibilité de diligenter des contrôles inopinés.

6.2.7. PENALITES

Conformes au règlement standard des rallyes.

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. La non-remise du carnet de contrôle à chaque contrôle horaire ou de passage, regroupement ou à l'arrivée, sera pénalisé et pourra aller jusqu'à l'exclusion.

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

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

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

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

6.3.9. Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête des Commissaires Sportifs qui jugeront en dernier ressort.

6.4. CIRCULATION

Cf Règlement Standard des Rallyes

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.2. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES.

7.2.1. Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des zones de régularité, 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). Les lignes de chronométrage intermédiaires ne seront pas indiquées. Une zone de contrôle (point stop) sera établie à une distance maximale de 200 à 500m environ après la ligne d'arrivée (fin) d'un secteur de zone de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de cette zone de régularité.

La ligne de chronométrage d'arrivée d'une zone de régularité peut ne pas être celle du road book mais ne pourra pas se situer au-delà de cette dernière.

Le point stop pour la fin d'une zone de régularité sur route fermée sera le même que celui du rallye de support (moderne/VHC).

L'absence de pointage à un CH sera pénalisée de 10 minutes.

- Par minute d'avance, une pénalisation de 1 minute.
- Par minute de retard, une pénalisation de 10 secondes.

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 de disqualification :

- De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
- De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

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

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

7.3.5. 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. Ce pointage pourra être effectué, équipage à bord.

7.3.11. Toute différence entre l'heure de pointage et l'heure réelle sera pénalisée par la Direction de Course à raison de :

- pour retard
 - 10 secondes par minute
- pour avance :
 - 60 secondes par minute

7.5. ZONES DE REGULARITE (ZR)

L'organisateur devra donner les moyennes : une moyenne haute, une moyenne intermédiaire, une moyenne basse. La Direction de Course pourra prévoir de diminuer les moyennes d'environ 3km/h en cas de faible pluie et de 5 km/h en cas de forte pluie. Elle pourra également prévoir d'augmenter les moyennes. Les organisateurs qui le souhaitent pourront prévoir une 4^{ème} moyenne : modérée (qui se situera entre la moyenne intermédiaire et la moyenne basse).

Le tableau des moyennes sera remis aux concurrents à l'issue des vérifications administratives, le week end du rallye.

La moyenne maximale dans une zone de régularité est de 75 Km/h.

Prévoir une zone d'étalonnage d'un minimum de 3 km ou plus, sur le parcours de liaison entre le podium et la première zone de régularité en évitant les giratoires si possible.

Si possible au début et à la fin de la zone d'étalonnage prévoir un endroit pour stationner un véhicule sans gêner la circulation.

Les zones de régularité doivent être mesurées avec précision (ne pas couper les virages et rouler le plus à droite possible).

Toujours dans la limite d'une moyenne maximale de 75 km/h, la moyenne pour les LPRS et/ou LTRS pourra être augmentée de quelques km/h par-rapport à celle retenue pour les VHRS.

Le chronométrage des zones de régularité est obligatoire.

Des chronométrages secrets intermédiaires sont obligatoires dans les zones de régularité.

Le système de chronométrage peut être :

Chronométrage manuel (Les appareils de chronométrage doivent être rigoureusement synchronisés avec l'horloge parlante (<https://horlogeparlante.com>) entre eux).

- Par la pose de balises dans la zone
- Par des relevés de points GPS

Le relevé des temps se fera à la seconde pour tout système de chronométrage satellite (GPS).

Les carnets de bord des concurrents doivent être impérativement remplis avec leur heure d'arrivée.

Une notice d'installation des boitiers sera remise aux concurrents. Ils devront respecter impérativement ces instructions (branchement sur allume cigare interdit)

Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que le système est en fonction au départ de l'épreuve (voyants allumés)

Si le PC Temps ne reçoit aucune information du boitier d'un concurrent suite à un mauvais branchement ou l'oubli de mise en fonction du système, il encourt les mêmes pénalités que s'il n'avait pas effectué une ou plusieurs zones de régularité.

Le nombre de prise de temps intermédiaire est libre, sachant que le premier point ne peut pas être avant le 2 kilomètres.

La ligne de chronométrage arrivée d'une zone de régularité, peut ne pas être celle du road book.

En cas de dépassement de plus de 10% de sa moyenne le concurrent encourt :

- 1^{ère} infraction : le Collège des Commissaires Sportifs sanctionnera par une pénalité financière de 160 €
- 2^{ème} infraction : le Collège des Commissaires Sportifs signifiera la disqualification.

Il est impératif que les chronométreurs soient sensibilisés sur l'importance de leurs mesures.

Changement de moyenne sur une zone de régularité :

Selon le profil et les dénivelés de la zone de régularité, il est préconisé, voire recommandé, de changer une ou plusieurs fois la moyenne. (Voir tableau pour exemple ci-joint)

Pour les zones de régularité s'effectuant de nuit, descendre la moyenne.

Tous problèmes pouvant survenir avant le départ du premier concurrent dans une zone de régularité, le Directeur de Course pourra décider un changement de moyenne qui sera communiqué au contrôle horaire précédent l'épreuve.

Tout ralentissement intempestif ou arrêt pendant la zone de régularité, en particulier aux abords de la ligne d'arrivée, est interdit et pénalisé par le Collège des Commissaires Sportifs.

Pour chaque seconde au-dessous ou bien au-dessus du temps imparti : 1 seconde de pénalité.

Exemple :

Moyenne définie 60 km/h

Longueur du secteur de zone de régularité 10 km (exemple sans chronométrage intermédiaire)

Temps idéal : 10mn.

a) Temps réalisé : 9 mn. 39 sec. = 21 secondes de pénalité.

b) Temps réalisé : 10 mn. 31 sec. = 31 secondes de pénalité.

7.5.4. ZONE DE REGULARITE NON EFFECTUEE

Si un équipage interrompt le rallye à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, il doit avertir la direction de course. Il pourra être admis de nouveau dans le rallye au départ de la section ou de l'étape suivante (prise d'un nouveau carnet de bord). Dans ce cas, le concurrent doit être présent au parc de départ 30 minutes avant le départ du premier concurrent.

Pour chaque zone de régularité non réalisée ou sautée, l'équipage concerné, se verra pénalisé de 1800 points (soit 30 minutes) additionnés au plus mauvais résultat du concurrent ayant effectivement parcouru la zone de régularité.

Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir sauté le contrôle horaire au départ d'une zone de régularité.

7.5.16. INTERRUPTION D'UNE ZONE DE REGULARITE

Lorsque le déroulement d'une zone de régularité sera momentanément ou définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra prendre le dernier point intermédiaire de chronométrage franchi par tous les concurrents pour établir le classement de celle-ci, ou annuler la zone de régularité.

7.6. PARC FERME

Les concurrents pourront quitter les parcs fermés de fin d'étape (Pointage CH fin d'Etape obligatoire). Ils devront présenter leur voiture obligatoirement au parc 30 minutes avant le départ du premier concurrent de l'étape suivante, en ayant remis en conformité les plaques d'immatriculation avant et arrière.

Les parcs de regroupement et de fin d'étape ne sont pas obligatoirement sous le régime de parc fermé. L'organisateur devra préciser le régime des parcs de son épreuve dans son règlement particulier.

Pour quitter un parc fermé, les voitures doivent être remises en conformité avec le Code de la Route (plaques d'immatriculation) sous couvert de leur propre assurance.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS

Aucune réclamation ne sera admise.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

La méthode de classement est laissée à l'appréciation de l'organisateur et devra être expliquée dans le règlement particulier.

Pour être classés les concurrents doivent pointer obligatoirement aux contrôles horaires des parcs de regroupements et des parcs de fin d'étape et de fin de rallye.

Lors de la publication des classements, l'organisateur n'informerait pas les concurrents de la position des chronométrages intermédiaires, ni des temps idéaux de passage.

Seules les pénalités infligées à ces points intermédiaires seront portées à la connaissance des concurrents.

Exemple de méthode de classement :

Le classement général sera fait pour chaque moyenne.

- Moyenne haute*
- Moyenne intermédiaire*
- Moyenne modérée*
- Moyenne basse*

A titre d'information le classement, toutes moyennes confondues, pourra être affiché à la fin du rallye.

En cas d'exæquo les concurrents seront départagés en fonction de l'âge de la voiture, la plus ancienne désignant le vainqueur. Si des ex-aequo subsistaient il sera considéré la cylindrée de la voiture, la plus petite désignant le vainqueur.




ARTICLE 10. COUPES

Selon règlement particulier.

Les prix en espèces sont interdits.

Moyennes Rallye xxxx 2020

moyennes par temps sec

		moyenne haute	moyenne intermédiaire	moyenne basse
ES 1	XXXXX	60	55	50
ES 2	XXXXX	65	60	55
ES 3	XXXXX	64	59	54
ES 4	XXXXX	65	60	55
ES 5	XXXXX			
	du départ au Km 13,18	59	54	49
				
	du 13,18 Km à l'arrivée	64	59	54
ES 6	XXXXX			
	du départ au Km 16,18	65	60	55
				
	du 16,18Km au 18,68Km	54	49	44
				
	du 18,68Km à l'arrivée	50	45	40
ES 7	XXXXX	64	59	54

Attention en cas de pluie le changement de moyenne ne se fera que sur l'ordre du DIRECTEUR DE COURSE il vous sera communiqué au CH précédent l'épreuve

NOTE D'INFORMATION AUX CONCURRENTS VHRS

Le chronométrage des zones de régularités s'effectuera par un moyen GPS.

Dans toutes les zones de régularités plusieurs points GPS de chronométrage seront relevés.

Toutefois les arrivées lancées qui figurent sur le road book, ne seront pas obligatoirement les arrivées réelles de la zone de régularité.

Moyennes Rallye xxxx 2020

moyennes par temps plus faible moins 3 Km/h

		moyenne haute	moyenne intermédiaire	moyenne basse
ES 1	XXXXXX	57	52	47
ES 2	XXXXXX	62	57	52
ES 3	XXXXXX	61	56	51
ES 4	XXXXXX	62	57	52
ES 5	XXXXXX			
	du départ au Km 13,18	56	51	46
	du 13,18 Km à l'arrivée	61	56	51
ES 6	XXXXXX			
	du départ au Km 16,18	62	57	52
	du 16,18Km au 18,68Km	51	46	41
	du 18,68Km à l'arrivée	47	42	37
ES 7	XXXXXX	61	56	51

Moyennes Rallye xxxx 2020

moyennes par temps plus forte moins 5 Km/h

		moyenne haute	moyenne intermédiaire	moyenne basse
ES 1	XXXXXX	55	50	45
ES 2	XXXXXX	60	55	50
ES 3	XXXXXX	59	54	49
ES 4	XXXXXX	60	55	50
ES 5	XXXXXX			
	du départ au Km 13,18	54	49	44
	du 13,18 Km à l'arrivée	59	54	49
ES 6	XXXXXX			
	du départ au Km 16,18	60	55	50
	du 16,18Km au 18,68Km	49	44	39
	du 18,68Km à l'arrivée	45	40	35
ES 7	XXXXXX	59	54	49