

REGLES SPECIFIQUES RALLYE DE REGULARITE SUR ROUTES OUVERTES

Un rallye de régularité sur routes ouvertes reprend l'ensemble du règlement standard des rallyes excepté pour les articles suivants.

Un Rallye de Régularité sur Routes Ouvertes (RRO) est obligatoirement inscrit seul au calendrier de la FFSA. Il est ouvert soit à des catégories historiques, soit aux catégories modernes (Loisir Tourisme, Loisir Prestige ou Energies Nouvelles) conformément à l'article 4 du présent règlement.

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

- 1 Directeur de Course
- 1 Commissaire Sportif
- 1 Commissaire délégué aux relations avec les concurrents
- 1 officiel (DC ou CS) exclusivement dédié à la surveillance des moyennes en temps réel
- 1 Commissaire Technique (spécifique à la catégorie)

1.3. VERIFICATIONS

1.3.4. VERIFICATIONS

Pour toutes les catégories :

- Permis de conduire.
- Carte grise de la voiture ou certificat d'immatriculation, (fournir la photocopie qui servira à départager les ex-aequo).
- Licences en cours de validité ou Titre de Participation.

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.

Pour les catégories historiques :

- Laissez-passer de véhicule pour parcours de régularité.
- Laissez-passer (FIA pour véhicules avant le 31/12/1990).
- Laissez-passer (FFSA pour véhicules à partir du 01/01/1991).

Pour les catégories modernes

- Permis de conduire.
- Carte grise de la voiture ou certificat d'immatriculation, (fournir la photocopie qui servira à départager les ex-aequo).
- Attestation d'assurance.
- Vignette de contrôle technique.

En cas de non-présentation de ces documents, les Commissaires Sportifs pourront prononcer toute pénalité allant jusqu'au refus de départ.

1.3.5. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Elles portent sur la vérification de la marque et du modèle de la voiture, la conformité apparente avec le groupe dans lequel elle est engagée et la conformité des éléments de sécurité de série.

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

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

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1.11. Les droits d'engagement sont fixés par le règlement particulier de l'épreuve

3.2. EQUIPAGES

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

Le premier pilote doit être en possession d'un permis de conduire.

Pour être autorisé à conduire la voiture pendant l'épreuve, un équipier doit être titulaire du permis de conduire.

L'âge minimum d'un équipier est de 10 ans.

Tous les membres de l'équipage doivent être titulaires :

- soit d'une licence en cours de validité valable pour le rallye concerné,
- soit d'un Titre de Participation Régularité Routes Ouvertes.

3.2.5. Non applicable

3.2.9. Non applicable

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ADMISES

Sont admises les voitures de série conformes à la législation routière en France :

▪ Régularité Historique

- Voitures éligibles (périodes et classes) jusqu'au 31/12/1990 telles que définies dans l'annexe K du code sportif de la FIA.
- Voiture de Tourisme de série, conformes à la législation routière en France jusqu'au 31 décembre 1996.
- Voitures de Grand Tourisme de série (GT) conformes à la législation routière en France construites jusqu'au 31 décembre 1996.

- **ou Régularité Loisir Prestige**
 - voitures de Grand Tourisme (GT) de série (à moteur thermique uniquement), conformes à la législation routière en France, construites après le 31 décembre 1996.

- **ou Régularité Loisir Tourisme**
 - voitures de Tourisme de série (à moteur thermique uniquement), conformes à la législation routière en France, construites après le 31 décembre 1996.

- **ou Régularité Energies Nouvelles**
 - voitures à énergies non polluantes, conformes à la législation routière Française.
 - Véhicules 100% électriques,
 - Véhicules à hydrogène,
 - Véhicules mixte (hydrogène + électrique),
 - Véhicules solaires,
 - Véhicules à air comprimé,
 - Véhicules hybride,
 - Véhicules GPL.

Toutes les voitures doivent être conformes à la législation routière française pour un usage normal sur route ouverte dans leur intégralité.

- Extincteur : obligatoire, en cours de validité (capacité minimum 2 kg) (Liste technique N°6)
- Ceintures de sécurité : elles sont obligatoires si le véhicule est muni, d'origine, des points d'ancrage correspondants.
- Gilets fluorescents : un par membre d'équipage
- Triangle

4.3. ASSISTANCE

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

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

L'itinéraire horaire restera secret. Les reconnaissances sont strictement interdites. Cependant le règlement particulier et l'itinéraire horaire ainsi qu'un itinéraire tracé sur une carte devront être obligatoirement déposés en même temps que la demande de permis d'organisation auprès de la FFSA.

Le roadbook sera remis aux équipages lors des vérifications administratives.

L'insertion des données du roadbook dans tout appareil électronique, permettant de faire apparaître la trace du parcours avec ou sans horaire de passage idéal, est formellement interdite.

Le non-respect de l'itinéraire ou la possession de notes autres que celles de l'organisation est susceptible d'entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à la disqualification.

6.1.1. Le rallye de régularité se déroule exclusivement sur routes ouvertes à la circulation.

6.2. RECONNAISSANCES

Les reconnaissances sont interdites.

6.3. CARNET DE CONTRÔLE

6.3.5. Les fiches éventuelles des zones de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.

6.4. CIRCULATION

6.4.1. Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans le pays traversé. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités ci-dessous :

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

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

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. DEPART

L'intervalle de départ entre les voitures sera d'une minute. Il pourra être ramené à 30 secondes, à la discrétion du Directeur de Course.

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

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

7.1.8. Tous les équipages recevront une documentation complète comprenant toutes les informations nécessaires pour effectuer l'itinéraire correctement (exemple : dessins, cartes, road book etc.).

Toutes les distances doivent être données avec précision, ainsi que les moyennes en fonction du secteur couvert.

7.2. DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTRÔLES

7.2.1. Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées des zones de régularité sont indiqués au moyen de sigles standardisés agréés par la FIA et la FFSA dont le modèle sera repris dans le règlement particulier de l'épreuve.

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

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

7.3. CONTRÔLES DE PASSAGE – CONTRÔLES HORAIRES

7.3.1. CONTROLE DE PASSAGE

A ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser et ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage entraînera une pénalisation selon un barème prévu dans le règlement particulier de l'épreuve.

L'organisateur peut prévoir des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire.

7.3.2. CONTROLES HORAIRES

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation par un membre de l'équipage. L'équipage peut attendre son heure idéale avant le panneau de pré signalisation si celui-ci est prévu par le règlement particulier.

L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur.

L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison du barème prévu dans le règlement particulier.

7.5. ZONES DE REGULARITE

L'organisateur devra donner les moyennes, (prévoir de diminuer les moyennes d'environ moins 3km/h par temps de pluie faible et de moins 5 km/h par temps de pluie forte. Prévoir aussi de diminuer les moyennes la nuit.

La moyenne maximale dans une zone de régularité est de 50 Km/h.

Prévoir une zone d'étalonnage sur l'itinéraire du rallye « road book » entre le podium et la première zone de régularité d'un minimum de 3 Kms ou plus, en évitant les giratoires.

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).

Lors de ces zones les concurrents sont tenus au respect d'une vitesse moyenne qui leur est imposée par l'organisateur technique, chaque zone pouvant faire l'objet de plusieurs moyennes successives en fonction du profil de la route.

Pour établir un classement l'organisateur effectue des prises de temps à des endroits tenus secrets, le chronométrage pouvant être effectué de différentes façons : manuel, au moyen de boîtiers électroniques ou de système GPS.

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

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

b) Lorsque le départ est donné sous le régime de l'autostart les pointages au sein de la zone de régularité peuvent être effectués par le biais des contrôleurs chargés du chronométrage, et en cas de chronométrage électronique, il est souhaitable que deux commissaires soit placés dans la zone dont un en fin de secteur.

7.5.1. Les équipages doivent parcourir les zones de régularité selon une ou plusieurs vitesses moyennes fixées par l'organisateur. La longueur minimum d'une zone de régularité est de 3 km. Des prises de temps peuvent être opérées en tous points de la zone à l'exception des deux premiers kilomètres chaque seconde d'écart par rapport à l'heure idéale de passage entraînant un point de pénalité. Les organisateurs ont la faculté de prévoir le doublement des pénalités pour avance, soit une seconde d'avance entraînant 2 points de pénalité.

- L'organisateur technique devra adapter les vitesses moyennes au profil de la route et ne pas hésiter à les modifier si nécessaire plusieurs fois par secteur. Elles ne doivent en aucun cas excéder 50 km/h.
- Les véhicules des concurrents pouvant afficher des performances très hétérogènes en fonction de leur âge et de leur puissance, il est souhaitable que le règlement propose deux moyennes différentes au choix des participants afin de mettre tout le monde sur un pied d'égalité dans des conditions de sécurité optimales.
- Pour les épreuves hivernales il est conseillé aux organisateurs de prévoir des moyennes de repli inférieures applicables en cas d'intempéries.

Les lignes d'arrivée et toute ligne de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiquées. Un sigle "fin de la zone de contrôle" sera établi à une distance maximale de 500 m après la ligne d'arrivée d'une zone de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de zone de régularité.

L'organisateur devra préciser le régime des parcs de son épreuve dans son règlement particulier.

7.5.2. Si un équipage interrompt le rallye à n'importe quel moment en ne suivant pas son itinéraire, le concurrent doit avertir la direction de course et 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 de la section ou de l'étape suivante.

Pour chaque zone de régularité non réalisée ou sautée, l'équipage concerné, se verra pénalisé de 1800 points (équale à 30 minutes puisque 1 seconde égale 1 point), additionnés au plus mauvais temps du concurrent ayant effectivement parcouru la zone de régularité.

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

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

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.

ARTICLE 8P. RECLAMATIONS

Aucune réclamation ne sera admise.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

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

Le classement général sera établi pour chaque moyenne :

- Moyenne haute
- Moyenne intermédiaire
- Moyenne basse

9.2. Si 2 concurrents arrivent ex-aequo à la fin du rallye, il sera tenu compte de la date de la 1^{ère} mise en circulation de la voiture figurant sur la carte grise ou le laissez-passer, la plus ancienne désignera le vainqueur.

Si un ex aequo subsistait il sera tenu compte de la cylindrée de la voiture, la plus petite désignera le vainqueur.

ARTICLE 10. PRIX. COUPES

Aucun prix en espèces ne doit être distribué.

ANNEXE AUX REGLES SPECIFIQUES

SECURITE EN RALLYES DE REGULARITE SUR ROUTES OUVERTES

PREAMULE

Comme leur nom l'indique, la spécificité de ces épreuves réside dans le fait qu'elles se déroulent sur des routes ouvertes à la circulation et dans le respect du Code de la Route.

Ceci implique le respect d'un certain nombre d'obligations de la part des organisateurs et des concurrents.

I. OBLIGATIONS A RESPECTER PAR LES ORGANISATEURS

A-Epreuves ressortant du régime de la déclaration (concentrations)

- Traitement administratif des dossiers : le régime de la déclaration étant relativement léger, il s'en suit une diffusion restreinte des informations au sein des services de l'état. Il est conseillé aux organisateurs de s'assurer par eux-mêmes que l'existence de la réunion a bien été portée à la connaissance des collectivités locales traversées.
- Assurances : ne pas oublier que le décret de 2006 fait obligation à l'organisateur de souscrire une assurance RC pour son propre compte.
- Ce type d'épreuve ne doit pas dégénérer en course de vitesse : il convient de bien sensibiliser les participants au respect du code de la route et ne pas hésiter à les menacer de sanctions.
- Attention aux horaires, car bien que les concurrents ne soient pas astreints à un strict respect des horaires de regroupement, il est nécessaire de prévoir des battements importants pour que nul ne soit tenu de rouler en excès de vitesse suite à une erreur de navigation.

B-Epreuves ressortant du régime de l'autorisation (manifestations)

Nous sommes ici dans une catégorie de manifestations qui se situe entre la promenade pure et la compétition. L'organisateur devra être très attentif à respecter à la lettre et dans l'esprit les règles techniques et de sécurité qui ont été fixées par la fédération et notamment sur les points suivants :

- Ne pas oublier que ces épreuves doivent se dérouler dans le strict respect du code de la route, et veiller en conséquence à ce que les véhicules y soient conformes.
- Le tracé des épreuves, le choix des moyennes, l'existence de moyennes de repli en hiver sous la pluie et la nuit.
- Positionnement des contrôles
- Possibilité de recalage en cas de retard avec si possible une franchise non pénalisée.
- Pointage systématique des concurrents en entrée et sortie de zone de régularité.
- Faciliter les échanges de coordonnées téléphoniques entre organisateurs et concurrents.
- Si l'épreuve n'est pas dotée d'un médecin (cas général) il est souhaitable que les organisateurs rappellent aux concurrents le numéro d'appel du SAMU afin qu'en cas d'accident ils puissent entrer en contact avec le médecin régulateur qui appréciera par téléphone la gravité des lésions. En fonction de ce bilan le SAMU dépêchera sur place les moyens de secours appropriés.

II. OBLIGATIONS POUR LES CONCURRENTS

A-La règle d'or : respect du Code de la Route

Les concurrents ont souvent tendance à considérer que le port de plaques de rallye ou de numéros sur les portières leur confère le droit de se comporter en véhicule prioritaire ! Les sensibiliser lors des briefings et ne pas hésiter à sévir (contrôles).

- Configuration du véhicule : équipement de série, niveau sonore de série
- Comportement routier : respect des limitations sur routes et surtout en agglomérations !
- Ne pas chercher à rattraper un retard inutilement : voir les possibilités de recalage qui sont offertes et ne pas hésiter à les rappeler lors du briefing.

B-Comportement sportif

Les rallyes sur routes ouvertes ne sont pas assortis de prix en espèces. Le plus grand fair-play est souhaitable et les comportements antisportifs doivent être sévèrement punis.

Il appartient aux organisateurs d'être particulièrement vigilants sur l'ensemble de ces points.