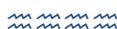


DECISIONS REGLEMENTAIRES SUITE AU COMITE DIRECTEUR DU 16 NOVEMBRE 2016

RALLYE	2
1.1. Championnat de France des Rallyes	2
1.1.1. Règlement Standard des Rallyes	2
1.1.2. Championnat de France des Rallyes.....	3
1.1.3. Officiel	5
1.2. Championnat de France des Rallyes Junior	5
1.3. Championnat de France des Rallyes 2^{ème} division	6
1.4. Championnat de France des Rallyes Terre	6
1.4.1. Championnat de France des Rallyes Terre	6
1.4.2. Officiel	8
1.5. Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain	9
1.5.1. Règles Spécifiques Rallyes Tout-Terrain.....	9
1.5.2. Championnat de France des Rallyes Tout-terrain	9
1.6. Coupe de France des Rallyes	12
1.7. Sécurité Rallye	14
1.8. Energies Nouvelles	15
1.8.1. Formation	15
1.8.2. Règles Spécifiques Régularité Energies Nouvelles sur Routes Ouvertes ou Fermées... 16	16
1.8.3. Sécurité Energies Nouvelles	25
TECHNIQUE	27
1.9. Règlementation Technique Groupe A (Annexe J 255)	27
1.10. Règlement Technique F2000	27
1.11. Equipements de Sécurité	29
1.11.1. Harnais de sécurité.....	29
1.11.2. Révisions des extincteurs	29
1.11.3. Coupe-Circuit.....	30
1.12. Passeports Techniques	30
1.12.1. Mise en place du récépissé d'obtention de passeport.....	30
1.12.2. Mise en place d'une vignette châssis	31
DESIGNATION DES ORGANISATEURS DE FINALES	31
1.13. Coupe de France des Rallyes	31



RALLYE

1.1. Championnat de France des Rallyes

1.1.1. REGLEMENT STANDARD DES RALLYES

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

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

3.1.10. Le nombre maximum des engagés figure dans le règlement particulier de chaque rallye.
~~Pour les rallyes régionaux, le nombre maximum de partants est limité à 150~~

4.1. VOITURES ADMISES

Les voitures de Tourisme ou de Grande production de Série du Groupe R sont réparties en **5 6** classes de cylindrée :

- Classe R1 : R1A jusqu'à 1 400 cm³
et R1B plus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
- Classe R2, FR2: R2B plus de 1 400 cm³ et jusqu'à 1 600 cm³
et R2C plus de 1 600 cm³ et jusqu'à 2 000 cm³
- **Classe R2J**
- Classe R3 : R3C jusqu'à 2 000 cm³, R3D diesel suralimenté jusqu'à 2 000 cm³
et R3 T suralimenté jusqu'à 1 620 cm³
- Classe R4 Cylindrée corrigée de plus de 2 000 cm³
- Classe R5

4.6. IDENTIFICATION DES VOITURES

4.6.1. Conformément aux nouvelles dispositions d'identification des voitures de rallyes (...)

A l'avant de la voiture, le numéro d'identification fourni par l'organisateur doit être positionné à droite du pare-brise (voir article 4.1.1.)

- Pour tous les rallyes (**sauf CFR Terre, CFR Tout-Terrain et Finale**), la surface de la plaque d'immatriculation avant (520 mm x 110 mm) à sa position d'origine, est réservée exclusivement à l'organisateur qui dispose de cet emplacement pour y apposer éventuellement une identification promotionnelle. En aucun cas il ne pourra être acheté ou utilisé par les concurrents.

A cet effet, chaque voiture devra être équipée à l'avant (à l'emplacement initialement prévu sur le modèle de série pour la plaque d'immatriculation) d'un support, d'une surface au moins égale à la plaque d'immatriculation (520 mm x 110 mm) permettant le positionnement de l'identification promotionnelle.

L'absence de cette plaque entraînera les pénalités prévues à l'article 5.4 du présent règlement.

Les concurrents, dont les spécificités techniques figurant sur la fiche d'homologation de leur voiture, ne permettraient pas de respecter les dispositions ci-dessus, seront autorisés à apposer la publicité sur la face avant de la voiture, de manière visible.

Dans ce cas, l'emplacement devra au préalable avoir été validé par le Commissaire en charge de la publicité ou le Commissaire Technique Responsable.

5.2. Pour tous les Rallyes ~~Nationaux~~ (hors Championnat de France des Rallyes et Championnat de France des Rallyes Terre) ~~et Régionaux~~, les concurrents devront apposer sur leur voiture les panneaux de portière conformes au dessin figurant ci-dessous : (...)

6.4.1. Pendant toute la durée du rallye en dehors des ES, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation en France, ainsi qu'aux prescriptions spécifiques édictées par les autorités publiques à l'occasion des reconnaissances ou du rallye, notamment s'agissant des limitations de vitesse. Tout équipage qui ne se conformera pas à ces prescriptions, se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :

- 1^{ère} infraction : une pénalité en espèces de 160 € (~~80 € en régional~~);
- 2^{ème} infraction : une pénalité en temps de 5 mn (~~1 mn en régional~~);
- 3^{ème} infraction : exclusion.

7.3.5. Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle ~~et à proximité immédiate de la table de contrôle~~. Ce pointage pourra être effectué, équipage à bord.

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

- pour retard : 10 secondes par minute ~~pour les rallyes internationaux et nationaux, 5 secondes par minute pour les rallyes régionaux;~~
- pour avance : 60 secondes par minute ~~pour les rallyes internationaux et nationaux, 30 secondes pour les rallyes régionaux.~~

1.1.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

3.3. ORDRE DE DEPART

La liste des numéros de compétition sera établie par l'organisateur et proposée au Président de la Commission Championnat de France des Rallyes pour validation.

Bénéficieront d'une priorité de positionnement dans l'ordre de départ :

- Les pilotes inscrits au CFR et/ou Classement Promotion,
- Les pilotes prioritaires (FIA et FFSA), ainsi que les pilotes classés dans les divers Championnats, Coupes ou Trophées,
- Les Coupes de Marque seront positionnées prioritairement. Le 1^{er} concurrent et le dernier concurrent des Coupes de Marque bénéficieront d'un écart d'au moins 2', pour le 1^{er} avec celui qui le précède, pour le dernier avec celui qui le suit.

4.1. VOITURES AUTORISEES

- Groupe A et FA, y compris WRC (2.0 et 1.6T homologuées avant le 1^{er} septembre 2016), S2000 2.0 Atmo et S2000 1.6T(RRC), Super 1600,
- Groupe R,
- Groupe N et FN, N2 Série
- GT+
- Groupe F 2000,
- GT de Série,
- Les voitures des Coupes de Marque admises par la FFSA dans ce Championnat.
- Les kit car sont admises à participer sans marquer de points

4.3.1. Zone d'assistance éloignée

4.3.1.1. Généralités

Si la distance entre deux parcs d'assistance dépasse pour une raison justifiée (ES éloignée, promotion dans une ville, ...) la distance maximale de 150 km de liaison et/ou 60km d'ES, des zones d'assistance éloignées réservées au ravitaillement en carburant, aux changements de roues, à l'installation de lumières supplémentaires et au changement de pièces (uniquement celles transportées dans la voiture) pourront être autorisées après accord ~~du Président de la Commission concernée~~ **de la personne désignée à cet effet par la FFSA.**

Ces zones réglementaires, signalées et contrôlées pourront inclure une station-service.

Elles doivent :

- être délimitées par un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie,
- **être surveillées par des juges de faits**
- avoir une durée de 15 minutes pour toute voiture,
- permettre de ravitailler,
- permettre de procéder aux changements de roues fournis par un véhicule d'assistance (moins de 3,5 T),
- être accessibles uniquement au personnel d'équipe autorisé, comme indiqué à l'Art. 4.3.1.2., aux officiels du rallye et aux médias munis de laissez-passer appropriés.

4.3.1.4. Dans une zone d'assistance éloignée, le retailage des pneumatiques est interdit.

6.1. DESCRIPTION

Un rallye comptant pour le CFR comprendra 2 ou 3 étapes, selon le découpage conseillé ci-après :

- le vendredi après-midi et le samedi,
- ou le samedi et le dimanche,
- ou le vendredi après-midi, le samedi et le dimanche matin.
- La longueur d'une épreuve spéciale est libre.
- Le kilométrage total d'Épreuves Spéciales est compris entre 180 et 220 km.
- Le nombre de passages est limité à 4.
- ~~Seul un rallye VHC peut être organisé en double d'un rallye de Championnat de France.~~

7.3.1.16. Nouveau départ après abandon / Rallye 2

(Application au CFR Terre, CFR Tout-Terrain, CFR 2^{ème} division et CFR VHC)

Tout concurrent ayant abandonné, ou mis hors course pour un retard supérieur au maximum autorisé entre deux contrôles horaires, en fin de section ou en fin d'étape, peut réintégrer le rallye aux conditions suivantes :

- avoir signifié par écrit* à un Chargé des Relations Avec les Concurrents (à l'aide du document figurant dans le Road Book) son intention de réintégrer le rallye.
- avoir soumis avec succès sa voiture au contrôle des Commissaires Techniques au minimum 30 minutes avant l'heure de départ de la première voiture pour l'étape suivante.

*** NB :** ce document devra être transmis au Collège des Commissaires Sportifs dès que possible, et au plus tard 30 minutes avant la publication de la liste de départ (2^{ème} étape et ou 3^{ème} étape)

Pour l'étape où l'abandon ou la mise hors course ont été prononcés, un concurrent réintégrant le rallye se verra affecté :

- pour chaque épreuve spéciale non terminée, ou non effectuée, du plus mauvais temps réalisé augmenté de 5 minutes,
- pour l'étape non terminée, d'une pénalité de 3 heures.
- Ils ne pourront prétendre à aucun prix ni attribution de points, sauf les Points de Bonus de départ.

Les concurrents réintégrant le rallye dans le cadre du Rallye 2 seront reclassés après la dernière voiture de leur catégorie (groupe/classe) et dans l'ordre croissant de leur numéro par le Collège des Commissaires Sportifs.

Préalablement, et si besoin, le Collège des Commissaires Sportifs aura traité d'éventuelles demandes de repositionnement des concurrents toujours en course.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra modifier cette méthode de classement :

- pour les pilotes prioritaires FIA et FFSA,
- pour les autres pilotes en fonction de leurs performances réalisées au cours de l'étape.

En tout état de cause, le Collège des Commissaires Sportifs pourra à tout moment retirer sans motif le bénéfice de cette réintégration dans le rallye, cette décision n'étant pas susceptible d'un appel sportif.

→ Officiels

Désigner un "Responsable Rallye 2" en Direction de Course qui recevra les appels des concurrents qui souhaitent reprendre le départ du rallye.

7.5.17. Sécurité des Concurrents

Ajouter un point sur les drapeaux utilisés en rallye et notamment la spécificité du drapeau jaune en France. (A faire figurer également dans le road book + briefing).

▼ La proposition de réduire à 2 le nombre de passages en reconnaissances est rejetée. En outre, le Comité Directeur, souhaite que la règle actuelle soit étendue à TOUS les rallyes, à savoir 2 ou 3 passages en reconnaissances.

1.1.3. OFFICIEL

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LA PROPOSITION SUIVANTE

Un Commissaire Technique Délégué Adjoint sera désigné sur le CFR 2017, au titre de la formation. Ses frais de déplacements seront pris en charge par la FFSA.

1.2. Championnat de France des Rallyes Junior

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES PROPOSITIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

Primes CFR Junior

Classement	Points	Prime
1	25 pts	2 500 €
2	18 pts	2 000 €
3	15 pts	1 600 €
4	12 pts	1 300 €
5	10 pts	1 100 €
6	8 pts	900 €
7	6 pts	800 €
8	4 pts	700 €
9	2 pts	600 €
10	1 pt	500 €
TOTAL		12 000 €

Création d'un challenge basé sur les meilleurs temps effectués en spéciales, afin de distribuer 10 pneumatiques par rallye.

Création d'un Trophée pour les plus de 25 ans :

- Classement séparé du CFR Junior
- Pas de limite d'âge, pas de primes financières, uniquement une dotation d'un rallye au volant d'une voiture de la catégorie R5 en CFR.

1.3. *Championnat de France des Rallyes 2^{ème} division*

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

3.1. Engagements

Le montant des droits d'engagement est fixé à **650€** 800€.

Article 9 Classement

9.1.2 .Le classement final du CFR 2^{ème} division sera établi en tenant compte, pour chaque pilote inscrit, de ses **9** ~~12~~ meilleurs résultats et la totalité des points de bonus.

Un communiqué de presse FFSA sera rédigé en fin de saison.

▼ Le Comité Directeur, à l'unanimité rejette les propositions ci-dessous :

- *Tout rallye du CFR 2^{ème} division compte également pour la CDF coefficient 5* ~~4~~.
→ **Maintien en coefficient 4**
- *Un rallye comptant pour le CFR 2^{ème} division se déroulera sur 60 heures maximum (2 jours ½ maximum) **sur 2 étapes** du début des vérifications à l'heure d'entrée du 1^{er} concurrent dans le parc d'arrivée.*

1.4. *Championnat de France des Rallyes Terre*

1.4.1. CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TERRE

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

3.3. ORDRE DE DEPART

3.3.1. Hors reconnaissances, les départs des 10 premières voitures minimum et des 20 premières voitures maximum seront donnés de 2 minutes en 2 minutes.

Lors de la première étape, le premier concurrent de chaque Coupe de Marque, Coupe, Trophée et/ou Formule de Promotion bénéficiera également d'un écart d'au moins 2 minutes.

Un écart d'au moins 2 minutes sera respecté après le dernier concurrent d'une Coupe de Marque.

3.3.2. L'attribution des numéros se fera dans l'ordre croissant, en respectant l'ordre suivant :

- **Série 1** : Pilotes (10 maximum) issus des engagés dans les classes A8W – R5 – A7S – R4 – A8 – N4 inscrits au Championnat de France désignés comme performants par l'organisateur en fonction de leurs résultats précédents, dans l'ordre du classement du Championnat de la saison précédente pour le premier rallye et dans l'ordre du classement du Championnat de l'année en cours pour les rallyes suivants.
- **Série 2** : Les autres pilotes dans l'ordre des classes : A8W – R5 – A7S – R4 – A8 – N4.
- **Série 3** : Les pilotes inscrits dans les Coupes de Marque, sur proposition des responsables des dites Coupes de Marque.
- **Série 4** : Les pilotes figurant dans le classement du Championnat de France des Rallyes Terre 2 Roues Motrices dans l'ordre du classement du Trophée 2 Roues Motrices de la saison précédente pour le premier rallye et dans l'ordre du classement du Championnat de France des Rallyes Terre 2 Roues Motrices de l'année en cours pour les rallyes suivants et les pilotes désignés comme performants par l'organisateur en fonction de leurs résultats précédents
- **Série 5** : Tous les autres pilotes dans l'ordre des classes suivantes : R3 – R2 – A7K – A7 – A6K – A6 – F214 – N3 – A5K – A5 – F213 – N2 – F212 – R1 – N1 – F211.

Dans chaque série et dans chaque classe les pilotes prioritaires seront placés en premier, en respectant l'ordre suivant : Priorité A FIA – Priorité B FIA – Priorité A FFSA – Priorité B FFSA.

La liste des numéros de compétition sera établie par l'organisateur et proposée à la personne désignée à cet effet par la FFSA pour validation.

Bénéficieront, dans leur groupe, d'une priorité de positionnement dans l'ordre de départ :

- **Les pilotes inscrits au CFR Terre ou Trophée des Manufacturiers,**
- **Les pilotes prioritaires (FIA et FFSA), ainsi que les pilotes classés dans les divers Championnats, Coupes ou Trophées,**
- **Les Coupes de Marque seront positionnées prioritairement. Le 1^{er} concurrent et le dernier concurrent des Coupes de Marque bénéficieront d'un écart d'au moins 2', pour le 1^{er} avec celui qui le précède, pour le dernier avec celui qui le suit.**

4.1. VOITURES AUTORISEES

- Groupe A et FA, y compris WRC (2.0 et 1.6T **homologuées avant le 1^{er} septembre 2016**), S2000 2.0 Atmo et S2000 1.6T (RRC), Super 1600,
- Groupe R,
- Groupe N et FN,
- Groupe F 2000,
- Les voitures des Coupes de Marque admises par la FFSA dans ce Championnat.

4.2.1. Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres pour le tour de reconnaissance.

Pour les voitures soumises au marquage des pneumatiques, il est autorisé d'utiliser des pneumatiques non marqués entre les secteurs suivants :

Parc départ au parc d'assistance

Parc d'assistance au parc fermé de fin d'étape

Parc fermé de nouvelle étape au parc d'assistance

Des séances de marquage seront obligatoirement organisées à l'issue du tour de reconnaissance. Elles débiteront une ½ heure avant l'entrée en parc du premier concurrent et dureront 1 heure maximum.

Les pneumatiques seront soumis au marquage et leur nombre limité à 12 par rallye.

Le marquage concernera les pilotes classés aux dix premières places du Championnat. Pour le 1^{er} rallye de l'année, le classement de l'année précédente sera retenu.

Néanmoins, dans un souci d'équité sportive, tout pilote prioritaire, ou non, engagé 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.

La décision de marquage sera prise par la FFSA et portée à la connaissance du concurrent au plus tard lors des vérifications techniques.

~~Le marquage de ces pneumatiques, sera effectué par l'organisation sur les roues démontées de la voiture sous contrôle du Commissaire Technique fédéral.~~

~~Les horaires et lieux devront figurer dans le règlement particulier de chaque rallye.~~

~~Le démarquage ne sera pas autorisé.~~

~~Le retailage est libre.~~

~~En cas d'infraction, le concurrent concerné sera exclu.~~

~~Le marquage consistera à enregistrer le numéro figurant sur l'étiquette "code barres" vulcanisée apposée sur le flanc du pneumatique lors de sa fabrication.~~

~~Toute absence d'une étiquette code barres sur le pneumatique lors d'un contrôle sera considérée comme une non-conformité technique et fera l'objet d'un rapport au Collège des Commissaires Sportifs faisant état de cette non-conformité.~~

~~Il n'y aura pas de modification ou complément de l'enregistrement.~~

~~Si un pneumatique possédait une étiquette "code barres" sur chacun de ses flancs, il ne sera effectué qu'un seul enregistrement par pneumatique et il ne sera pas permis de retourner les pneumatiques sur les jantes.~~

~~Il sera permis d'enregistrer des pneumatiques déjà enregistrés lors d'un rallye précédent.~~

~~Les pneumatiques devront toujours être installés de telle sorte que l'étiquette "code barres" soit directement visible.~~

~~A tout moment du rallye le nombre de roue de secours à bord des voitures sera de un minimum et deux maximum.~~

~~Si les pneumatiques de la voiture sont soumis au marquage, la(es) roue(s) de secours devra(ont) également être marquée(s).~~

~~Toutefois, la(es) roue(s) de secours pourra(ont) être installée(s) dans la voiture sans que l'étiquette "code barres" soit nécessairement visible.~~

4.6. IDENTIFICATION DES VOITURES

Pour les rallyes du Championnat de France Rallyes Terre, la surface de la plaque d'immatriculation avant (520 mm x 110 mm) à sa position d'origine, est réservée à la FFSA qui dispose de cet emplacement pour y apposer éventuellement une identification promotionnelle. En aucun cas il ne pourra être acheté ou utilisé par les concurrents.

A cet effet, chaque voiture devra être équipée à l'avant (à l'emplacement initialement prévu sur le modèle de série pour la plaque d'immatriculation) d'un support, d'une surface au moins égale à la plaque d'immatriculation (520 mm x 110 mm) permettant le positionnement de l'identification promotionnelle.

L'absence de cette plaque entraînera les pénalités prévues à l'article 5.4 du présent règlement.

Les concurrents, dont les spécificités techniques figurant sur la fiche d'homologation de leur voiture ne permettraient pas de respecter les dispositions ci-dessus, seront autorisés à apposer la publicité sur la face avant de la voiture, de manière visible. Dans de cas, l'emplacement devra, au préalable, avoir été validé par le Commissaire en charge de la publicité ou le Commissaire Technique Responsable ou le Promoteur du Championnat.

1.4.2. OFFICIEL

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LA PROPOSITION SUIVANTE

Un Commissaire Technique Délégué Adjoint sera désigné sur le CFR Terre 2017, au titre de la formation.

Ses frais de déplacements seront pris en charge par la FFSA

1.5. Championnat de France des Rallyes Tout-Terrain

1.5.1. REGLES SPECIFIQUES RALLYES TOUT-TERRAIN

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES AUTORISEES

(...)

Groupe T1A

Voitures prototypes à châssis tubulaires, essence et diesel, 4 roues motrices

- classe 1 0 à 2000 cm3 4 roues motrices exclusivement
- classe 2 2001 à 3000 cm3
- classe 3 3001 à 3600 cm3
- classe 4 Plus de 3600 cm3, T1A-FFSA, T1 FIA et ,T1RR et T3 (FIA, SSV)

Groupe SSV

Side by Side Vehicule

- classe 2 Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique : cylindrée de 0 à 880cm3
- classe 3 Véhicule SSV modifié à moteur atmosphérique: cylindrée de 0 à 880cm3
- classe 4 Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique : Cylindrée de + de 880cm3 à 1050cm3
- classe 5 Véhicule SSV de modifié à moteur atmosphérique: Cylindrée de + de 880cm3 à 1050cm3
- classe 6 Véhicule SSV de série avec moteur suralimenté: Cylindrée de 0 à 1000cm3 maxi
- classe 7 Véhicule SSV modifié avec moteur suralimenté: Cylindrée de 0 à 1000cm3 maxi
- classe 8 Véhicule SSV Plus : Cylindrée de 0 à 1050cm3 maxi

7.6. PARC FERME

En complément de la réglementation générale des rallyes, lors d'un parc fermé de fin d'étape, sous accord de l'organisateur et du directeur de course, les voitures ne disposant pas de porte étanche (filet) ou les voitures SSV sont autorisés à mettre une bâche sur la voiture pour la protéger des éventuelles intempéries.

L'accord devra être fait sous forme d'un communiqué à l'ensemble des concurrents ou être signifié sur le règlement particulier de l'épreuve.

1.5.2. CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TOUT-TERRAIN

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

1.1. OFFICIELS

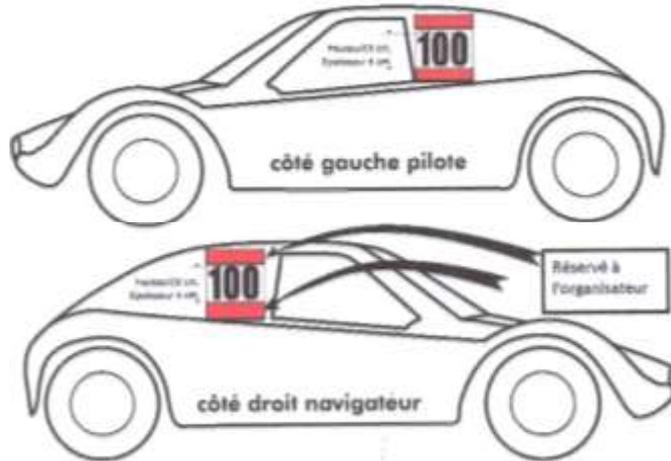
- 1 Directeur de Course.
- 1 Directeur de Course adjoint + 1 adjoint à la Direction de Course par nombre d'ES.
- 1 Commissaire Sportif sera choisi parmi une liste définie par la FFSA.
- 1 Commissaire responsable de la publicité.
- 1 Commissaire Technique Délégué désigné par la FFSA.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Les concurrents participant à un rallye du CFRTT devront apposer sur leur voiture les panneaux de portières conformes au plan d'identification figurant ci-dessous :

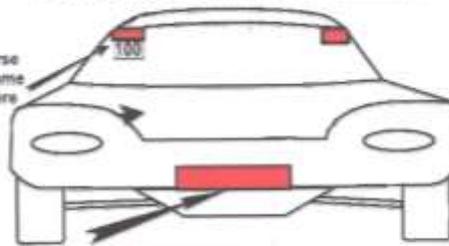
Publicité obligatoire

Non rachetable



Publicité facultative rachetable

Petit N° de course obligatoire comme sur plaque arrière



Réservé à la FFSA OBLIGATOIRE

	Hauteur 23 cm	100
	Épaisseur du trait : 4 cm	

9.1. CLASSEMENT PILOTES

Dans chaque rallye, il sera extrait du classement général final :

- un classement Championnat de France (T1A)
- un classement Trophée rallye 4X4 (T2 - T2B – T2B+)
- un classement Challenge 2 roues motrices (T1B)
- un classement Challenge SSV (SSV classe 2 à 8)
- ~~un classement Coupe de France SSV Team~~

9.1.1 Attribution des points Championnat de France, Challenge 2 roues motrices et Challenge SSV

Lorsqu'une classe et/ou un groupe comportent moins de 3 partants, le nombre de points attribués au classement de ceux-ci sera divisé par 2 sauf si le pilote est classé dans les 5 premiers du classement général du rallye. ~~du Championnat de France ou du Challenge 2 roues motrices ou du Challenge SSV de la course.~~

9.1.2 Attribution des points Trophée Rallye 4X4

Lorsqu'une classe et/ou un groupe comportent moins de 3 partants, le nombre de points attribués au classement de ceux-ci sera divisé par 2 sauf si le pilote est classé dans les 5 premiers du classement général du rallye Trophée Rallye 4x4 de la course.

9.1.3 ~~Attribution des points Coupe de France SSV TEAM~~

~~Voir règlement Coupe de France SSV Team~~

9.2 POINTS DE BONUS

Applicables à tous les classements :

- 2 points seront attribués aux équipages ayant pris le départ du rallye (figurant sur la liste des autorisés à prendre le départ).
- **1 point sera attribué au vainqueur (pour le Championnat, Challenges et Trophée) de la dernière ES courue, sauf en cas d'interruption de celle-ci.**
- 3 points seront attribués aux équipages figurant au classement final du rallye.

Ces points seront acquis définitivement et ne pourront être décomptés, sauf en cas d'exclusion.

1.6. Coupe de France des Rallyes

↪ Modifier le barème du nombre de qualifiés pour ne pas pénaliser les Ligues concernées par la réforme territoriale.

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION IMMEDIATE]

9.8. Qualification pour la Finale

Ce barème est établi en fonction du nombre de classés dans chaque Ligue de l'année précédente.

Moins de 100 classés	7 qualifiés
De 101 à 150 classés	8 qualifiés
De 151 à 220 classés	9 qualifiés
De 221 à 300 classés	10 qualifiés
De 301 à 400 classés	11 qualifiés
De 401 à 500 classés	12 qualifiés
Plus de 500 classés	13 qualifiés

Moins de 100 classés et aucun rallye organisé dans la Ligue	6 qualifiés
Moins de 100 classés	8 qualifiés
De 100 à 200 classés	10 qualifiés
De 201 à 300 classés	14 qualifiés
De 301 à 400 classés	18 qualifiés
De 401 à 500 classés	20 qualifiés
De 501 à 600 classés	21 qualifiés
De 601 à 700 classés	22 qualifiés
De 701 à 800 classés	23 qualifiés
Plus de 800 classés	24 qualifiés

A ce nombre de qualifiés s'ajoutent :

- les qualifiés d'office, jeunes et féminines.
- 3 qualifiés supplémentaires pour la Ligue ayant remporté la Finale de l'année précédente.
- 2 qualifiés supplémentaires pour la Ligue ayant terminé second de la Finale de l'année précédente.
- 1 qualifié supplémentaire pour la Ligue ayant terminé 3^{ème} de la Finale de l'année précédente.
- **3 qualifiés supplémentaires pour la Ligue organisatrice de la Finale bénéficiera du nombre de qualifiés équivalent à la ligue ayant le plus de qualifiés y compris les bonus.**

(...)

En cas de désistement d'un pilote qualifié, chaque Ligue pourra désigner un remplaçant parmi les suppléants de sa Ligue dans la limite des ~~30~~ **40** premiers classés de la Ligue.

A cette date, chaque Ligue fournira à l'organisateur de la Finale, la liste des pilotes retenus pour y participer.

4.6. IDENTIFICATION DES VOITURES

Pour la Finale de la Coupe de France des Rallyes, la surface de la plaque d'immatriculation avant (520 mm x 110 mm) à sa position d'origine, est réservée à la FFSA qui dispose de cet emplacement pour y apposer éventuellement une identification promotionnelle. En aucun cas il ne pourra être acheté ou utilisé par les concurrents.

A cet effet, chaque voiture devra être équipée à l'avant (à l'emplacement initialement prévu sur le modèle de série pour la plaque d'immatriculation) d'un support, d'une surface au moins égale à la plaque d'immatriculation (520 mm x 110 mm) permettant le positionnement de l'identification promotionnelle.

L'absence de cette plaque entraînera les pénalités prévues à l'article 5.4 du présent règlement.

Les concurrents, dont les spécificités techniques figurant sur la fiche d'homologation de leur voiture ne permettraient pas de respecter les dispositions ci-dessus, seront autorisés à apposer la publicité

sur la face avant de la voiture, de manière visible. Dans de cas, l'emplacement devra, au préalable, avoir été validé par le Commissaire en charge de la publicité ou le Commissaire Technique Responsable.

CARACTERISTIQUES

	NATIONAL		REGIONAL
	COEF 4	COEF 3 & HORS COUPE	COEF 2 & HORS COUPE
Durée (Vérifications incluses)	48 heures maximum du début des vérifications à l'heure d'entrée du 1 ^{er} concurrent dans le parc d'arrivée		36 heures maximum du début des vérifications à l'heure d'entrée du 1 ^{er} concurrent dans le parc d'arrivée
Longueur totale maximum du parcours	Libre		280 km
Longueur totale des ES	de 110 à 160 km	De 70 à 140 km	de 30 à 40 km
Longueur maximum d'une ES	25 km Libre		8 km Libre
Longueur minimum d'une ES	Libre		
Nombre max de passages en Spéciale	4 Libre		
Nombre max de passages autorisés en reconnaissance	2 ou 3		
Durée des reconnaissances maximum	2 x 2 jours		1 x 2 jours
Droits d'engagement maximum (avec publicité organisateur)	700 €	610 €	375 €

▼ Le Comité Directeur, à l'unanimité rejette les propositions ci-dessous :

ARTICLE 4.1. VOITURES AUTORISEES

- **Les FA8W sont admises à participer aux rallyes régionaux, sans marquer de points à la Coupe de France** (les A8W restent interdites en régional).
- **Les GT+ sont admises à participer à tous les rallyes nationaux, sans marquer de points à la Coupe de France.**

1.7. Sécurité Rallye

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

Sécurité Point Stop

7.5.3 Arrivée des Épreuves Spéciales

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

A une distance de 200 à 500 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et 1/10^{ème} éventuellement) même dans le cas d'un chronométrage la cellule ou moyen automatique, l'indication au point "STOP" du temps effectué pourra être à la seconde. Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la fiche de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant.

L'organisateur devra mettre en place un dispositif efficace, entre l'arrivée et le point STOP, pour obliger les concurrents à ralentir (Exemple : chicane, ralentisseurs, rétrécissement ou tout autre agencement de sécurité en fonction de la configuration de la route.).

Zones autorisées au public

TITRE III – REGLES DE SECURITE POUR LES RALLYES

Toutes les Zones autres que les zones "autorisées" doivent être considérée comme "interdites".

Pour la mise en œuvre pratique de ces dispositions, il est proposé d'utiliser le Guide d'Utilisation des RTS mis en œuvre par la FFSA et accessible sur le site www.ffsa.org rubrique sécurité rallye.

A-Zones réservées aux personnes qui assistent, à titre onéreux ou non à une manifestation, sans participer à l'organisation de celle-ci.

Zones autorisées au public

Il est préférable de choisir ces zones aux endroits accessibles par voies balisées à cet effet, autres que les accès aux épreuves spéciales pour les concurrents et autres que les voies d'évacuations sanitaires. Ces zones devront avoir une zone de stationnement ou un stationnement sur un côté de la voie si celle-ci est suffisamment large pour permettre le passage d'un véhicule, malgré le stationnement. Les zones autorisées seront délimitées à des distances de sécurité à définir par l'organisateur technique.

Elles doivent être adaptées à la topographie du site

Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables au rallye (presse, programmes, etc...) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public. Elles sont délimitées par de la rubalise verte ou du filet vert (type chantier)

Toutefois, certaines zones difficilement accessibles ou dépourvues de voie d'accès à partir d'une aire de stationnement pourront être délimitées conformément aux RTS.

Si l'accès ne peut se faire que par la route de course, le cheminement ne sera autorisé qu'avant le passage de la voiture Tricolore et l'évacuation ne sera autorisée qu'après la voiture à damier.

L'organisateur jugera de l'opportunité de communiquer ou non sur l'emplacement de ces zones auprès du public.

Zones de refueling

Annexe 1

Balisage - Eléments de signalétique

Des panneaux de refueling **Entrée zone refueling** et **sortie zone refueling** seront normalisés et positionnés à l'entrée et à la sortie de la zone.

➔ A ajouter dans la liste des panneaux obligatoires dans les RTS.

Signalisation des Contrôles

Règlement Standard / RTS

SIGNALISATION DES CONTROLES



Voitures d'encadrement

Règlement Standard / RTS

7.1.9. VOITURES D'ENCADREMENT

Précision : Info sono **Sécurité**

1.8. Energies Nouvelles

1.8.1. FORMATION

▼ Les propositions ci-dessous sont renvoyées respectivement à la Commission Juges et Arbitres et à la Commission Technique :

Formation des commissaires de route

- Former le responsable formation de la ligue qui formera à son tour le responsable formation ASA.
- Possible formation à la Commission Juges & Arbitres 2017.

Formation des commissaires technique

- Former le responsable formation de la ligue qui formera à son tour le responsable formation ASA.
- Formation en deux temps :
 - 1- Ce que le commissaire doit contrôler
 - 2- Les connaissances techniques

1.8.2. REGLES SPECIFIQUES REGULARITE ENERGIES NOUVELLES SUR ROUTES OUVERTES OU FERMEES

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

Les termes "**Energies Alternatives**" seront remplacés par "**Energies Nouvelles**"

Le présent règlement complète le règlement standard des rallyes.

Seuls les articles mentionnés ci-dessous le modifient ou le complètent.

Le règlement standard est disponible sur le site internet de la FFSA :

<http://www.ffsa.org/pages/SecuriteReglementationHomologation/ReglementationSportive/Rallye.aspx>

Une compétition de régularité « énergies nouvelles » vise à valoriser le compromis performance / autonomie (consommation – indice énergétique) ainsi que la fonction stockage de l'énergie. Cette compétition peut être inscrite en doublure d'une autre épreuve (vitesse ou régularité).

ARTICLE 1. ORGANISATION

1.1. OFFICIELS

Selon le règlement particulier de chaque compétition.

Ils comprennent au minimum

- un Collège de Commissaires Sportifs de 3 membres dont un Président.
- un Directeur de Course, complété d'adjoints fonction du découpage de la compétition
- un Chargé des Relations avec les concurrents,
- un Commissaire technique spécialisé Énergies alternatives, complété d'adjoints fonction du nombre de concurrents inscrits, et des différentes énergies utilisées (voir article C des prescriptions générales)

Si l'épreuve Energie Alternative est en doublure d'une autre épreuve, en fonction du nombre de concurrents inscrits, ces officiels peuvent être communs.

Chaque officiel sera titulaire de la licence FFSA appropriée.

Si l'épreuve Energie Alternative est en doublure d'une autre épreuve, en fonction du nombre de concurrents inscrits, ces officiels peuvent être communs.

Un observateur pourra être désigné par la FFSA.

1.2. ELIGIBILITE

Selon le règlement particulier de chaque compétition.

1.3. VERIFICATIONS

1.3.1. Les vérifications effectuées avant le départ concernent le concurrent, l'équipage et le véhicule. Elles sont administratives et techniques.

- Vérifications administratives : elles portent sur le permis de conduire en cours de validité pour le conducteur, les licences ou titres de participation pour l'équipage, et pour le véhicule, la carte grise ou le titre de circulation, l'attestation d'assurance, la vignette de contrôle technique.
- Vérifications techniques : elles portent sur la vérification de la marque et du modèle du véhicule, la conformité apparente avec la catégorie dans laquelle il est engagé si l'organisateur a prévu diverses catégories (poids, type d'énergie, carburant alternatif utilisé, capacité des réserves d'énergies (en Kwh pour les batteries), etc.), la conformité des éléments de sécurité essentiels (extincteur, triangle de pré signalisation, gilets), Il sera vérifié et notifié la présence ou non d'une roue de secours.

1.3.4. Tout équipage participant à la compétition, ou à défaut, un représentant mandaté, doit se présenter aux vérifications administratives. L'équipage, ou un représentant mandaté, devra présenter sa voiture aux vérifications techniques, conformément au planning horaire de la compétition. Les équipages se présentant en retard se verront infliger les pénalités prévues aux Prescriptions Générales

FFSA. Il est conseillé aux organisateurs d'établir des convocations nominatives à chaque concurrent précisant leur heure de présentation aux vérifications.

A l'issue des vérifications, les voitures devront être placées dans un parc de départ, (*Sous régime de parc fermé*) quel que soit l'intervalle entre la fin des vérifications et le départ de la compétition. Dans ce cas, les lieux et horaires d'ouverture du parc de départ devront figurer dans le programme de la compétition. A l'issue des vérifications, les heures et ordre de départ seront publiés (tableau d'affichage officiel).

1.3.8. Il pourra être procédé à l'identification de la voiture. Le châssis, le(s) transformateur(s) d'énergie, et le système de stockage pourront subir, à tout moment, un marquage spécifique à la discrétion du Directeur de Course.

1.3.9. A tout instant au cours de la compétition, des vérifications complémentaires, pourront être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage, que la voiture. Le concurrent (ou le pilote lorsque le concurrent n'est pas à bord) est responsable à tout moment de la compétition de la conformité technique de sa voiture sous peine d'exclusion.

Lors des vérifications, et durant l'épreuve, tout véhicule laissant paraître un quelconque danger, ou tout élément pouvant présenter un danger, pourra être exclu par le collège des Commissaires Sportifs, sur proposition du directeur de course, et après avis d'un commissaire technique.

ARTICLE 3. CONCURENENTS ET PILOTES

3.2. EQUIPAGES

3.2.1. Un équipage est composé d'un premier pilote et d'un ou plusieurs équipiers. La composition de l'équipage devra être définie dans le règlement Particulier de l'épreuve et précisée sur le formulaire d'engagement.

Pour être autorisé à conduire la voiture sur route ouverte (liaison), tout équipier doit être titulaire du permis de conduire. Les membres d'équipage doivent porter leurs documents avec eux.

L'âge minimum d'un équipier est de 16 ans. Dans ce cas, il doit être titulaire d'un Titre de Participation Régularité.

3.2.2. Licences

Voir guide du licencié.

Tous les conducteurs et les équipiers à partir de 16 ans doivent :

- soit être en possession d'une licence valable pour la compétition concernée et pour l'année en cours,
- soit obtenir de l'organisateur un Titre de Participation Régularité.

Ces Titres de Participation seront délivrés pendant les vérifications administratives de la compétition et feront l'objet du paiement d'un droit, comme spécifié dans le règlement particulier.

Pour solliciter la délivrance d'un titre de participation, les membres de l'équipage devront présenter un certificat médical de « non contre-indication à la pratique du sport automobile » daté de moins de 6 mois délivré par un médecin inscrit au conseil de l'ordre.

3.3. ORDRE DE DEPART

3.3.1. Pour la 1ère étape de la compétition, le départ sera donné dans l'ordre des numéros de compétition, défini par l'organisateur, le plus petit partant en tête.

Pour les étapes suivantes, le départ pourra être donné dans l'ordre du classement provisoire, pénalités routières comprises (éventuellement à l'issue de la dernière Épreuve, test ou Zone de Régularité courue).

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. VOITURES ELIGIBLES

Ne pourront être inscrits dans une épreuve de régularité Énergies Alternatives que les véhicules homologués pour une circulation sur route ouverte, par un organisme officiel de la CEE. Ce véhicule devra avoir des documents d'immatriculation valides pour une utilisation sur routes publiques. Les

véhicules homologués selon la procédure à « Titre isolé » et immatriculés seront acceptés et pourront concourir dans le Groupe : « Prototypes ».

Les véhicules doivent être de type « fermé ». Les cabriolets et hard top sont exclus.

Le **Poids Total Autorisé en Charge** (PTAC) devra être inférieur à 3,5 T.

L'organisateur aura le droit de refuser un engagement ou d'imposer une moyenne plus faible pour une catégorie définie de véhicule. (Pour les véhicules type utilitaires ou commerciaux, par exemple).

Sont autorisées les catégories et groupes suivants (L'organisateur peut ne retenir qu'une, voire deux catégories. Il a également la possibilité de réunir ces trois catégories en une seule dans le cas où le nombre d'inscrit est inférieur à cinq).

1. Catégorie Hybride (incluant hybride rechargeable) : voiture disposant d'au moins deux transformateurs d'énergies à bord.

2 Catégorie électrique : voiture mue par la seule énergie électrique avec ou sans prolongateur d'autonomie.

3 Catégorie Proto.

Groupe, définissant le nombre de véhicules produits.

- **Groupe 1 : « Véhicules de grande série ».**
 - Au moins 2.500 véhicules d'un type et d'un modèle donné doivent avoir été produits sur une période de 12 mois consécutifs.
- **Groupe 2 : « Véhicules produits en Petite Série ».**
 - Au moins 10 véhicules d'un type et d'un modèle donné doivent avoir été produits sur une période de 12 mois consécutifs.
- **Groupe 3 : « Prototype ».**
 - Véhicule construit à l'unité ou issu d'une production inférieure à 10 véhicules par an.
 - Véhicules n'entrant pas dans un des groupes précédents.
 - Dans ce groupe les véhicules « W Constructeur » sont autorisés, **mais les « W garage » exclus.**
 - Un véhicule prototype, même roulant sous couvert d'un W constructeur, devra présenter, au moins, les éléments spécifiques de sécurité suivants :
 - ceintures de sécurité,
 - triangle,
 - un gilet fluorescent de sécurité par membre d'équipage,
 - un extincteur.

Le concurrent devra apporter la preuve du nombre de véhicules produits lors de son inscription à une épreuve.

La **Catégorie**, définit l'énergie utilisée :

Véhicule électrique

L'énergie mécanique nécessaire au mouvement provient de la transformation d'une énergie électrique dans un moteur électrique de conception diverse.

L'énergie électrique sera fournie par un « pack batterie », installé à bord, à usage de stockage d'énergie électrique et rechargeable.

Sera inclus dans la catégorie des véhicules électriques, tout système sous l'appellation « Prolongateur d'autonomie » ; qui, installé dans le véhicule et à demeure, permet de transformer une énergie chimique en énergie électrique. Ce système alimentera obligatoirement et uniquement le pack batterie du véhicule.

La récupération d'énergie cinétique pour un stockage uniquement dans le pack batterie est autorisée.

Véhicule Hybride

Véhicule disposant, installé à bord, de 2 transformateurs d'énergie distincts. L'énergie finale sera obligatoirement une énergie mécanique, directement utilisable pour le mouvement du véhicule.

Les énergies utilisées seront stockées dans le véhicule et pourront être rechargées dans des conditions précisées par le Règlement Particulier de la compétition.

Tout système interne permettant la récupération d'énergie cinétique et son stockage à bord est autorisé.

Véhicule à énergie renouvelable

Véhicule transformant une énergie chimique d'origine renouvelable, stockée à bord, en énergie mécanique via un Moteur à Combustion Interne (M.C.I.) Toutefois, cette énergie d'origine renouvelable pourra contenir jusqu'à un maximum de 20% d'énergie d'origine fossile. Le concurrent est tenu de prouver l'origine et la composition de son carburant. Si ce carburant n'est pas commercialisé dans un réseau public, il sera tenu d'en assurer l'approvisionnement et d'appliquer les consignes de sécurité nécessaires.

L'ensemble de ces catégories pourront courir ensemble.

Équipements obligatoires

- Extincteur : Un extincteur à main est obligatoire, de type et de capacité adapté à l'énergie utilisée. Pour un véhicule utilisant un « pack batterie », l'extincteur devra être compatible avec le couple chimique employé ainsi qu'avec la tension du circuit de puissance installé.
- Ceintures de sécurité : elles sont obligatoires.
- Gilets fluorescents : un par membre d'équipage.
- Triangle.
- Casque (Homologué CE auto ou moto)

4.2. PNEUMATIQUES:

Homologation route.

Dimensions : celles préconisées par le constructeur à l'exclusion de toute autre.

Pressions : celles recommandées par le constructeur avec une tolérance de 5%.

Présence obligatoire de la roue de secours si elle est prévue à l'origine.

Il pourra être ajouté une roue de secours de taille normale, si le constructeur n'en prévoit pas ou si celle-ci est de taille réduite : une roue galette pourra être remplacée par une roue de taille normale. Dans ce cas, elle devra être fixée solidement dans le coffre du véhicule. .

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.

Pour les mesures de consommation et pour les véhicules utilisant un biocarburant, le ravitaillement se fera sous contrôle de l'organisateur dans :

- des parcs de recharge pour les véhicules électriques avec possibilité de mesurer les Kwh rechargés.
- des zones de ravitaillement dédiées pour les véhicules hybrides et biocarburant. Ces zones disposeront des différents carburants utilisés dans la compétition.

4.4. PROCEDURE DE PESEE DES VOITURES

Voir annexe technique.

4.6. IDENTIFICATION DES VOITURES

Voir règlement standard des rallyes

En cas d'abandon ou de mise hors course, l'identification de compétition devra être immédiatement retirée.

4.7 IMMATRICULATION.

Deux situations sont à distinguer :

-1°) Les Zones de Régularité se déroulent sur route fermée à toute circulation. Le Régime standard des rallyes s'applique avec une immatriculation remplacé par le N° de course.

En cas d'abandon ou de mise hors course le véhicule ne pourra alors circuler qu'en reprenant son éventuelle immatriculation d'origine (et sa propre assurance).

-2°) Les Zones de Régularité se déroulent sur route ouverte. Le véhicule garde alors sa plaque d'immatriculation.

ARTICLE 5. PUBLICITE

Voir règlement standard des rallyes

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. DESCRIPTION

A la discrétion de l'organisateur.

6.2. RECONNAISSANCES

A la discrétion de l'organisateur.

6.3. CARNET DE CONTRÔLE

Voir annexes

6.3.5 Les fiches éventuelles d'épreuves et de tests de régularité font partie intégrante du carnet de contrôle.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA COMPETITION

7.1. DEPART

L'intervalle de départ entre les voitures sera à la discrétion du Directeur de Course (minimum 30 secondes entre chaque départ). Le départ sera donné en conformité avec le Programme de l'épreuve. Le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figurera sur le carnet de contrôle.

7.1.3. Un équipage se présentant au départ de la compétition ou d'une étape avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ. Une arrivée tardive, si elle est imputable à l'équipage, sera pénalisée selon barème précisé dans le règlement particulier de l'épreuve. (Cf. § 9.1)

7.1.5. Les équipages sont obligatoirement tenus, de faire contrôler sur leur carnet de contrôle, leur passage à tous les points mentionnés, et ce, dans l'ordre du parcours. En cas d'oubli, il sera appliqué une pénalité **pouvant aller** ~~allant~~ jusqu'à l'exclusion.

7.1.8. L'organisateur doit fournir à chaque équipage une documentation comprenant les informations indispensables pour effectuer l'itinéraire. Par exemple : dessins, cartes, carnet d'itinéraire, etc. Notamment, les distances seront données avec la précision nécessaire ainsi que les moyennes en fonction des secteurs concernés.

7.3.16. Nouveau départ après abandon / Rallye 2

Tout concurrent ayant abandonné, ou mis hors course pour un retard supérieur au maximum autorisé entre deux contrôles horaires, en fin de section ou en fin d'étape, peut réintégrer le rallye aux conditions suivantes :

- avoir signifié par écrit* à un Chargé des Relations Avec les Concurrents (à l'aide du document figurant dans le Road Book) son intention de réintégrer le rallye.
- avoir soumis avec succès sa voiture au contrôle des Commissaires Techniques au minimum 30 minutes avant l'heure de départ de la première voiture pour l'étape suivante.

* **NB** : ce document devra être transmis au Collège des Commissaires Sportifs dès que possible, et au plus tard 30 minutes avant la publication de la liste de départ (2^{ème} étape et ou 3^{ème} étape)

Pour l'étape où l'abandon ou la mise hors course ont été prononcés, un concurrent réintégrant le rallye se verra affecté :

- pour chaque ZR non terminée, ou non effectuée, du plus mauvais temps réalisé augmenté de 5 minutes,
- pour l'étape non terminée, d'une pénalité de 3 heures.

- Ils ne pourront prétendre à aucun prix ni attribution de points, sauf les Points de Bonus de départ.

Les concurrents réintégrant le rallye dans le cadre du Rallye 2 seront reclassés après la dernière voiture de leur catégorie (groupe/classe) et dans l'ordre croissant de leur numéro par le Collège des Commissaires Sportifs.

Préalablement, et si besoin, le Collège des Commissaires Sportifs aura traité d'éventuelles demandes de repositionnement des concurrents toujours en course.

Le Collège des Commissaires Sportifs pourra modifier cette méthode de classement :

- pour les pilotes prioritaires FIA et FFSA,
- pour les autres pilotes en fonction de leurs performances réalisées au cours de l'étape.

En tout état de cause, le Collège des Commissaires Sportifs pourra à tout moment retirer sans motif le bénéficiaire de cette réintégration dans le rallye, cette décision n'étant pas susceptible d'un appel sportif.

7.5. TESTS ou ZONES DE REGULARITE

Ces tests (ZR) peuvent se dérouler sur routes ouvertes, sur routes fermées ou sur circuits.

Lors de ces tests les concurrents sont tenus au respect d'une vitesse moyenne (ne devant en aucun cas excéder 50 km/h sur routes ouvertes) qui leur est fournie par l'organisateur. Lors d'un test, l'organisateur pourra imposer des moyennes différentes en fonction du profil de la route et des conditions météorologique.

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 systèmes GPS.

Sur route ouverte

Le départ pourra se faire en auto Start.

Les pointages de régularité peuvent être effectués au sein de la zone par le biais de contrôleurs chargés du chronométrage ou, de préférence, de façon électronique et secrète.

Sur route fermée

Le départ se déroule sous l'autorité d'un officiel qui indique ou vérifie l'heure de départ des concurrents et prend note de leur passage à des fins de pointage pour sécurité.

Les pointages de régularité peuvent être effectués au sein de la zone par le biais de contrôleurs chargés du chronométrage ou, de préférence, de façon électronique et secrète.

7.5.1. Des prises de temps peuvent être opérées en tous points de la zone, chaque écart par rapport à l'heure idéale de passage entraîne une pénalité. Les organisateurs ont la faculté de prévoir le doublement des pénalités pour avance, selon le tableau des pénalités inclus dans le règlement particulier de l'épreuve.

- L'organisateur devra adapter les vitesses moyennes au profil de la route et ne pas hésiter à les modifier si nécessaire plusieurs fois par secteur. Les vitesses moyennes imposées dans les tests de régularité devront toujours être compatibles avec les particularités des véhicules engagés.
- Les véhicules des concurrents pouvant afficher des performances très hétérogènes en fonction de leur catégorie et de leur puissance, il est souhaitable que le règlement propose des moyennes différentes 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 prises de temps se faisant à des points tenus secrets, les lignes d'arrivée et toute ligne de chronométrage intermédiaire ne seront pas matérialisées. Un sigle "fin de la zone de contrôle" sera positionné à une distance maximale de 1000 m après la ligne d'arrivée d'un test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de cette zone de régularité.

Tout concurrent utilisant un dispositif de signalisation afin d'obtenir des informations ou recevoir des conseils concernant l'emplacement d'un contrôle de régularité sera exclu.

7.5.2. Pour chaque test de régularité non réalisé, l'équipage concerné recevra une pénalité définie dans le tableau inclus dans le règlement particulier. Il n'y aura pas de pénalité additionnelle pour avoir manqué le contrôle horaire au départ de ce test de régularité.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS - APPELS

Voir règlement standard des rallyes

ARTICLE 9. CLASSEMENT

9.0 Pour être classée, la voiture doit avoir passé le dernier contrôle horaire de la compétition.

9.1 Les **pénalisations** sont établies en points, un classement final étant établi par addition des points de pénalités supportés par chaque concurrent, tests de régularité, contrôles de passage et contrôles horaires confondus.

Suggestion de pénalités :

- 1 point de pénalité par 1/10° seconde d'avance ou de retard constaté dans une zone de régularité. (L'organisateur peut décider de doubler les pénalités pour avance)
- 10 points de pénalité par 1 minute d'avance ou de retard dans un secteur de liaison.
- 500 points pour absence d'un point de contrôle.
- 500 points pour non-respect des règles de Parc Fermé.
- 500 points pour perte ou falsification d'un carnet de bord.
- 500 points pour non-respect de la route de course.
- 500 points pour un arrêt non justifié ou une vitesse anormalement basse dans une zone de régularité.
- 1000 points pour une conduite antisportive ou tout acte antisportif.
- 1000 points pour toute tentative consistant à donner ou à recevoir une aide quelconque ou des informations provenant de l'extérieur durant le déroulement d'une zone de régularité.
- 1000 points pour non-participation à une zone de régularité.

Le concurrent ayant obtenu le plus faible total, sera proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second et ainsi de suite.

Des classements par groupe et catégorie pourront être établis en fonction du règlement particulier de la compétition.

9.2 Un classement faisant intervenir la **consommation** pourra également être établi.

L'objectif est de vérifier l'efficacité d'une énergie renouvelable et les qualités d'éco-conduite du pilote. Cela passe nécessairement par une mesure de consommation d'énergie pendant l'épreuve. Cette énergie sera traduite en Kwh Le principe de mesure sera le relevé de consommation après complément du stockage en fin d'étape ou d'épreuve. Ces stocks auront été obligatoirement remplis au préalable au départ de l'épreuve. Les trappes de remplissage seront scellées.

Le tableau des équivalences énergétiques des principaux carburants alternatifs est le suivant :

- GNV: 10,4 kWh/m³
- SP95 E10: 8,56 kWh/l
- E85: 6,35 kWh/l
- Diester (EHV pur) : 9,20kWh/l

Pour tout autre carburant, s'adresser à la FFSA.

9.3. Un **classement Combiné** pourra être établi (Régularité + Consommation).

Les points seront obtenus en additionnant les points de chaque participant dans chacun des classements : Régularité et Consommation. Pour cela, les kWh consommés tels que relevés au § 9.2 seront transformés en points. En reprenant l'échelle des pénalités du § 9.1, il est conseillé d'utiliser le barème suivant : 1kWh = 100 points. L'organisateur a toute liberté de moduler cette valeur en fonction de l'importance qu'il voudra donner à la consommation par rapport à la régularité.

Le vainqueur sera le concurrent ayant marqué le plus petit nombre de points.

9.4. En cas d'**ex æquo**, les équipages seront départagés en donnant l'avantage au concurrent ayant réalisé le plus grand nombre de pointages à zéro, puis si besoin au véhicule ayant la motorisation la plus faible. Aucune réclamation ne sera admise sur ce point.

ARTICLE 10. PRIX. COUPES

Aucun prix en espèces ne doit être distribué.

ANNEXE TECHNIQUE

Groupe, définissant le nombre de véhicules produits.

- **Groupe 1 :** « Véhicules de grande série ». Au moins 2.500 véhicules d'un type et d'un modèle donné doivent avoir été produits sur une période de 12 mois consécutifs.
- **Groupe 2 :** « Véhicules produits en Petite Série ». Au moins 10 véhicules d'un type et d'un modèle donné doivent avoir été produits sur une période de 12 mois consécutifs.
- **Groupe 3 :** « Prototype ». Véhicules n'entrant pas dans un des groupes précédents.

Le concurrent devra apporter la preuve du nombre de véhicules produits lors de son inscription à une épreuve.

Catégorie, définissant l'énergie utilisée

- **Véhicule électrique.**

L'énergie mécanique nécessaire au mouvement provient de la transformation d'une énergie électrique dans un moteur électrique de conception diverse.

L'énergie électrique sera fournie par un « pack batterie », installé à bord, à usage de stockage d'énergie électrique et rechargeable.

Sera inclus dans la catégorie des véhicules électriques, tout système sous l'appellation « Prolongateur d'autonomie » ; qui, installé dans le véhicule et à demeure, permet de transformer une énergie chimique en énergie électrique. Ce système alimentera obligatoirement le pack batterie du véhicule.

La récupération d'énergie cinétique pour un stockage dans le pack batterie est autorisée.

- **Véhicule Hybride.**

Véhicule disposant, installé à bord, de 2 transformateurs d'énergie distincts. L'énergie finale sera obligatoirement une énergie mécanique, directement utilisable pour le mouvement du véhicule.

Les énergies utilisées seront stockées dans le véhicule et pourront être rechargées dans des conditions précisées par le Règlement Particulier de la compétition.

Tout système interne permettant la récupération d'énergie cinétique et son stockage à bord est autorisé. Par contre, il est interdit de stocker de l'énergie dans ce système avant le début de l'épreuve.

Exemple d'architecture hybride : A un Moteur à Combustion Interne transformant l'énergie chimique d'un carburant en énergie mécanique, est associé un moteur électrique transformant l'énergie électrique d'une batterie en énergie mécanique pour permettre le mouvement du véhicule.

- **Véhicule à énergie renouvelable.**

Véhicule transformant une énergie chimique d'origine renouvelable, stockée à bord, en énergie mécanique via un Moteur à Combustion Interne (M.C.I.) Toutefois, cette énergie d'origine renouvelable pourra contenir jusqu'à un maximum de 20% d'énergie d'origine fossile. Le concurrent est tenu de prouver l'origine et la composition de son carburant. Si ce carburant n'est pas commercialisé dans un réseau public, il sera tenu d'en assurer l'approvisionnement et d'appliquer les consignes de sécurité nécessaires.

Prescriptions Techniques

- Toute modification, de quelque forme ou de quelque nature que ce soit, du véhicule est interdite sauf autorisation expresse.
- La seule intervention autorisée est celle nécessaire à sa maintenance usuelle.

- Les pièces endommagées pour cause d'usure ou d'accident ne pourront, sauf indication contraire, être remplacées que par des pièces de rechange identiques.
- Tout adjonction d'accessoires, par ex : pour la navigation ou le chronométrage, ne pourra procurer un gain quelconque en performance ni intervenir sur le système de gestion de l'énergie.
- Toute installation d'accessoire de navigation ou de chronométrage dans l'habitacle ne devra pas présenter de danger particulier à valider par le commissaire technique.
- Les composants du véhicule doivent conserver leur fonction d'origine.
- Les fluides sont libres.
- Tout équipement ou accessoire optionnel, pouvant être fourni par le constructeur moyennant un coût supplémentaire lors de l'achat du véhicule est considéré comme standard et faisant partie du véhicule.
- Il appartient au concurrent de démonter par quelque moyen que ce soit que le véhicule ainsi que ses composants sont dans le même état standard qu'au moment de la livraison par le constructeur.
- La propulsion du véhicule devra se faire par l'intermédiaire de ses roues.
- Un véhicule aura un minimum de 4 roues et un maximum de 6.
- Les roues seront obligatoirement équipées de pneumatiques homologués routes.
- Roues et pneumatiques doivent être en dimension et matériau tels que livrés sur le véhicule par le constructeur.
- Il est interdit de soumettre les pneumatiques à un quelconque traitement chimique et (ou) mécanique, de les chauffer par quelque méthode que ce soit.
- La présence du lot de bord : roue de secours et son outillage normalement prévu par le constructeur doit impérativement être à bord pendant toute la durée de l'épreuve.
- Le châssis disposera de son Numéro gravé ainsi que la présence d'une plaque constructeur.
- Le système d'éclairage sera conforme aux dispositifs légaux en vigueur dans la CEE. Il sera en bon état de fonctionnement pendant toute l'épreuve, même si celle-ci se déroule en totalité à la lumière du jour. La puissance d'éclairage devra être conforme à l'homologation routière du véhicule.
- Pendant toute la durée de l'épreuve, la tension de la batterie alimentant le circuit électrique auxiliaire (ou de servitude) doit être à son nominal avec une tolérance de : - 5%.
- Conformité au Règlement : Il est à la charge du concurrent de montrer aux Commissaires, Techniques et Sportifs, que son véhicule est conforme à toutes les prescriptions réglementaires applicables, et ce à tout moment de l'épreuve.

1.8.3. SECURITE ENERGIES NOUVELLES

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

L'application de cette procédure devra être mise en place par la Commission Juges et Arbitres.

TENUE DU COMMISSAIRE – MINIMUM REQUIS POUR INTERVENIR EN SECURITE



Combinaison :

Elément essentiel et indispensable dans la tenue du commissaire. Non seulement elle est le symbole de sa fonction, elle permet une identification rapide de l'officiel en rallye notamment et lui assure une protection raisonnable dans la majorité des interventions. Elle est systématiquement en coton, idéalement ignifugé ou en matériau similaire.

La fermeture de la combinaison est assurée par zip nylon sous patte. Le bas des manches sont équipés de poignets coton tricoté ou réglables par grippers, tout comme le bas des jambes.

A minima, deux bandes parallèles de visibilité d'au moins 5 cm de large doivent être cousues au niveau des mollets, pour les épreuves de nuit. Afin de protéger pleinement l'utilisateur, les manches doivent être baissées.

La combinaison doit être fermée jusqu'au cou tant que les voitures évoluent.



Gants composites :

Les gants composites offrent une alternative intéressante par une protection mécanique supérieure à la perforation et à la déchirure tout en assurant le même degré de protection électrique. Ils évitent l'utilisation de surgants. La dextérité y gagne.

Chaussures :

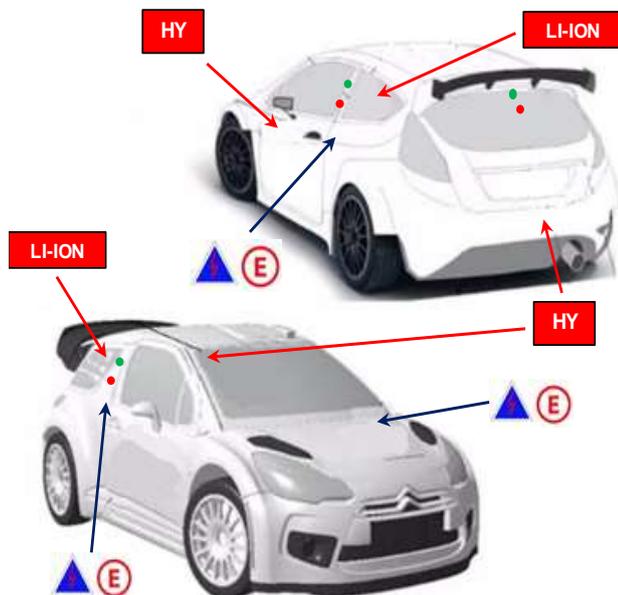
Sans oublier de solides chaussures type randonnée ou mieux « de sécurité »



IDENTIFICATIONS DES VOITURES

Ces voitures sont clairement identifiées par la pose d'autocollants, d'un minimum de 3 disposés :

- ⇒ Sur chaque portière avant sous les rétroviseurs.
- ⇒ Sur le pare-chocs arrière de manière à rester visible, voiture retournée
- ⇒ Rappel du numéro de concurrent + type de voiture sur bandeau pare-brise



Indication lumineuse d'état

Les indicateurs de sécurité permettent d'informer si la voiture présente un danger. Leur installation est obligatoire

- ils sont visibles :
 - ⇒ Au centre du tableau de bord, en pied de pare-brise
 - ⇒ Au niveau de la lunette AR, sans contact direct avec cette dernière

Etat du LED	Statut batteries
VERT	ISOLE
ROUGE	DANGER

● Si voyant VERT allumé = OK - intervention possible. Le système électrique est sécurisé. Aucune précaution particulière n'est à envisager (Sauf port OBLIGATOIRE des gants)

● Si voyant ROUGE allumé = Le système électrique n'est pas sécurisé :
Toutes les précautions doivent être prises



Voyant ETEINT : (ni VERT, ni ROUGE)
Traiter comme ROUGE, avec précautions maximales

INSPECTER - ISOLER - INFORMER – AGIR : Ces quelques mots doivent à chaque intervention guider vos gestes

CONTACTEUR DE PASSAGE AU POINT MORT / INTERRUPTEUR GENERAL :

Actionner le coupe-circuit dont la position est matérialisée par un « éclair rouge » à l'intérieur d'un triangle bleu. En cas de doute sur la situation de la source d'énergie, il sera utilisé le manche d'un drapeau pour cette action



INTERVENTION SUR VOITURE HYBRIDE – FORMATION/BRIEFING :

Les descriptions ne sont que des rappels élémentaires à la prudence, des mises en garde et des méthodes d'intervention. Ce n'est pas parce qu'une voiture hybride ou électrique vient heurter un obstacle avec plus ou moins de violence, que systématiquement un scénario catastrophe va se déclencher.

	ACTION	OBJECTIF
RECONNAISSANCE	IDENTIFIER INFORMATION D.C.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déterminer le type de véhicule (Couleur panneaux de portières, N° Concurrent, logo H.Y., type de batteries, questionner l'Equipage...etc.). A-t-il déclenché le coupe-circuit ? ▪ le type de batterie installé à bord (Les indications se trouvent sur les côtés de la voiture ▪ Déterminer les risques liés (dégagement gazeux notamment). ▪ Identifier la couleur de l'indicateur lumineux d'état (Rouge en fonction, Vert isolé) ▪ Etat de l'équipage ▪ Prévoir un extincteur, prêt à fonctionner
	INSPECTER/ISOLER INFORMATION D.C.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avant de toucher la voiture, examiner l'état des équipements liés à la source d'énergie (câbles oranges sectionnés visiblement, batterie endommagée). ▪ Identifier la couleur de l'indicateur lumineux d'état (Rouge en fonction, Vert isolé) ▪ Isoler immédiatement le circuit électrique en actionnant le coupe-circuit externe si l'équipage n'a été en mesure de le faire. ▪ Durant les opérations d'intervention, rester attentif aux signes avant-coureurs de l'éclosion d'un incendie, en particulier de l'emballement thermique du BBT (déformation importante du caisson batterie, dégagement de fumée par les interstices ou par évent, crépitements). ▪ Repérer les fuites éventuelles, etc. ▪ Préparer à cette fin le produit absorbant ▪ Disposer un extincteur prêt à fonctionner à proximité
INTERVENTION	INTERVENTION INFORMATION D.C.	<p>1) La voiture a subi un choc violent, mais tout risque d'incendie semble écarté</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervention immédiate sur le coupe-circuit si l'action n'a pas déjà été menée ▪ Extincteur prêt à fonctionner à proximité ▪ S'interdire toutes manipulations de câbles orange ou boîtiers électroniques ▪ Sauf en cas de nécessité absolue et uniquement qu'au moyen du manche d'un drapeau ▪ Agir suivant les règles d'intervention établies pour une voiture thermique « classique »
INTERVENTION	INTERVENTION INFORMATION D.C.	<p>2) La voiture a subi un choc violent, dégagement fumée suspect, odeurs, crépitements...</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervention immédiate sur le coupe-circuit si l'action n'a pas déjà été menée ▪ Cette prise de décision rapide et précoce, stoppe dans bien des cas, tout risque d'incendie et/ou d'emballement thermique et limite ainsi l'extension du sinistre ainsi que les complications environnementales. ▪ S'interdire toutes actions, manipulations de câbles orange ou boîtiers électroniques ▪ Sauf en cas de nécessité absolue et au moyen de la perche ▪ Extincteur prêt à fonctionner à proximité ▪ Si développement du feu, autant que possible, l'intervention s'effectue dos au vent et de ¾ avant ▪ Dans les premiers temps de l'attaque, s'assurer des effets dus à l'action de l'agent extincteur. ▪ En l'absence de réaction(s) violente(s) (projections de métal en fusion, flashes, ou persistance des flammes...) et si l'agent extincteur est efficace, poursuivre l'action. ▪ Si le sinistre prend de l'ampleur, dans la mesure du possible, ne pas hésiter à actionner l'extincteur bord via la commande extérieure ▪ Ne pas hésiter à réclamer (sans attendre) l'intervention des pompiers.
PROTECTION	PROTECTION	<p>Attention aux eaux de ruissellement résultant de votre intervention avec un extincteur à eau pulvérisée. En effet, ces eaux débarrassées de leur produit d'extinction risquent de devenir conductrices de courant de fuite</p>
PROTECTION	ENVIRONNEMENT INFORMATION D.C.	<p>Des opérations liées à la protection environnementale doivent être conduites en parallèle à celles de l'intervention</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer un périmètre de sécurité, interdire l'accès du public à proximité de la voiture. Ce dernier sera établi en tenant compte des risques constatés, des caractéristiques du vent et de la configuration des lieux. (Une visite de la zone d'action du poste avant le départ des autos, est primordial) ▪ Si constatation de dégagement gazeux, faire bannir l'usage de tout matériel pouvant engendrer une explosion (GSM, appareil photo...)
SURVEILLANCE	SURVEILLANCE	<p>La phase de surveillance cesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dès constatation(s) que les actions de mise en sécurité ont été menées à leurs termes ▪ Un extincteur reste toutefois à proximité au cas où... ▪ Au moment où le véhicule est chargé et emmené sur un plateau

NB : Le commissaire ne peut être tenu pour responsable des dégâts complémentaires engendrés au cours de son intervention. Néanmoins, il convient que cette intervention soit menée de façon réfléchie.

TECHNIQUE

1.9. Règlements Technique Groupe A (Annexe J 255)

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

NOTE FRANCE

En référence aux articles 6.2.2 et 6.2.3

Dans les épreuves nationales et régionales, les voitures des groupes A et FA n'ayant pas de VO groupe A FIA peuvent être équipées de pièces issues des VR1/VR2/VR3 portant sur les éléments suivants :

- Demi-arbres de transmission avant et/ou arrière à condition d'être interchangeables avec ceux d'origine.
- Trappe de toit
- Système de freinage (maitre-cylindre de frein, étrier, disque, régulateur de pression, etc...).
- Système de refroidissement de l'intercooler

NOTA1 :

En cas d'utilisation de VO issue des VR1/VR2/VR3 sur les étriers et disques, la voiture devra :

- Respecter le diamètre de bride de la réglementation groupe R
- Les amortisseurs réglable hydrauliquement (voies ajustable) seront interdits, ils ne pourront être que réglable en hauteur de caisse.

NOTA 2:

Pour les voitures du groupe A en cours de validité, dès qu'une VO groupe A, portant sur le même type d'organe, sera homologuée FIA pour le modèle considéré, seules les pièces de cette VO seront utilisables. Les pièces issues des VR1/VR2/VR3 ne pourront être utilisées plus que pour les 12 mois suivant la date de l'homologation portée sur cette VO.

1.10. Règlement Technique F2000

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

ARTICLE 1 : MOTEUR (Ensemble bloc / culasse)

1.1 TYPES DE MOTEUR ADMIS

(...)

1.1.7. Le remplacement du moteur turbo par un moteur atmosphérique homologué en groupe N/A ou FN/FA ou selon la définition 2 de la même marque que la voiture de base se fera suivant le tableau de correspondance suivant :

<u>Moteur suralimenté d'origine</u>	<u>Moteur atmosphérique de remplacement</u>
<u>Cylindrée inférieure ou égale à 766 cm3</u>	<u>Cylindrée inférieure ou égale à 1150 cm3</u>
<u>Cylindrée supérieure à 766 et inférieure ou égale à 927 cm3</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1150 et inférieure ou égale à 1400 cm3</u>
<u>Cylindrée supérieure à 927 et inférieure ou égale à 1067 cm3</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1400 et inférieure ou égale à 1600 cm3</u>

<u>Cylindrée supérieure à 1067 et inférieure ou égale à 1333 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³</u>
<u>Cylindrée supérieure à 1333 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³</u>

Exemple : pour une voiture ayant d'origine un moteur turbo:

- Peugeot 206+ 1.4 HDI d'une cylindrée de 1398 cm³ turbo, le moteur atmosphérique de remplacement devra être de la marque Peugeot, homologué en gr N/A ou FN/FA ou selon la définition 2 et de la classe de cylindrée jusqu'à 2000cm³.

- Renault Twingo 3 0.9 TCe d'une cylindrée de 898 cm³ turbo, le moteur atmosphérique de remplacement devra être de la marque Renault, homologué en Gr N/A ou FN/FA ou selon la définition 2 et de la classe de cylindrée jusqu'à 1400cm³.

(...)

ARTICLE 1 : MOTEUR (Ensemble bloc / culasse)

(...)

1.2 CLASSES DE CYLINDREE

- Cylindrée inférieure ou égale à 1150 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1150 et inférieure ou égale à 1400 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1400 et inférieure ou égale à 1600 cm³,
- Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³.

La cylindrée d'origine du moteur peut être modifiée jusqu'aux limites supérieures des classes ci-dessus.

L'utilisation d'un moteur atmosphérique de cylindrée supérieur au moteur d'origine de référence est uniquement autorisée si sa cylindrée est abaissée à la valeur de la cylindrée du moteur d'origine de référence.

Exemple : Citroën Saxo VTS cylindrée du moteur de référence 1.6 16S atmosphérique, utilisation du moteur 2l 16S atmosphérique de la Xsara VTS abaissé à 1.6l.

(...)

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

ARTICLE 4 : SURALIMENTATION (EXEPTION)

4.1. Sont autorisées les voitures suralimentées possédant une homologation en groupe A / FA et ayant une cylindrée de base d'origine **nominal** de moins de 1428 cm³ amenant la cylindrée corrigée avec le coefficient 1,4 à moins de 2000 cm³.

La classification de ces voitures se fera suivant le tableau de correspondance de l'article suivant :

<u>Moteur suralimenté d'origine</u>	<u>Classe de cylindrée</u>
<u>Cylindrée inférieure ou égale à 766 cm³</u>	<u>Cylindrée inférieure ou égale à 1150 cm³</u>
<u>Cylindrée supérieure à 766 et inférieure ou égale à 927 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1150 et inférieure ou égale à 1400 cm³</u>
<u>Cylindrée supérieure à 927 et inférieure ou égale à 1067 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1400 et inférieure ou égale à 1600 cm³</u>
<u>Cylindrée supérieure à 1067 et inférieure ou égale à 1333 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³</u>
<u>Cylindrée supérieure à 1333 et inférieure ou égale à 1428 cm³</u>	<u>Cylindrée supérieure à 1600 et inférieure ou égale à 2000 cm³</u>

1.11. Equipements de Sécurité

1.11.1. HARNAIS DE SECURITE

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

ANNEXE J / ART. 253.6 : CEINTURES DE SECURITE

6.1 Harnais *de sécurité*

6.1.1 Harnais conformes à la norme FIA 8853/98

~~L'utilisation de harnais conformes à la norme FIA 8853/98 est obligatoire.~~

Obligatoires jusqu'au 31.12.2022 sauf indication contraire de l'Article 6.1.2.

6.1.2 Harnais conformes à la norme FIA 8853-2016

Obligatoires à partir du 01/01/2018 pour les voitures suivantes :

- World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013 conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR ainsi qu'à son extension WR, et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013.
- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014 conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016.
- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015 conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016.
- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2017 conformes à l'extension d'homologation 400/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J.
- Voitures Super 2000 (Circuits) conformes à l'Art. 263 de l'Annexe J.
- Voitures Super 2000 (Rallyes) conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013.
- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J.
- Voitures du Groupe R5 conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J.

Pour les autres voitures :

Recommandés ; obligatoires à partir du 01.01.2023.

1.11.2. REVISIONS DES EXTINCTEURS

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LA PROPOSITION SUIVANTE [APPLICATION 2017]

La révision des extincteurs, installés suivant le règlement d'homologation et le manuel utilisateur fourni avec ces extincteurs, doit être faite par le fabricant ou une entreprise agréée par ce dernier.

1.11.3. COUPE-CIRCUIT

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

ANNEXE J / ART. 253.13 : COUPE CIRCUIT

Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur.

Pour les moteurs Diesel ne disposant pas d'injecteurs à commande électronique, le coupe-circuit doit être couplé avec un dispositif étouffeur de l'admission du moteur.

Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

En ce qui concerne l'extérieur, la commande doit se situer obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle doit être clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Cette commande extérieure ne concerne que les voitures fermées.

Application :

Montage obligatoire pour toutes les voitures prenant part à des courses de vitesse sur circuit, à des rallyes ou à des courses de côte.

Montage recommandé pour les autres compétitions.

1.12. Passeports Techniques

1.12.1. MISE EN PLACE DU RECEPISSE D'OBTENTION DE PASSEPORT

**→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES
[APPLICATION 2017]**

REGLEMENT PRESCRIPTIONS GENERALES

B VERIFICATIONS TECHNIQUES

L'établissement des passeports ne pourra se faire qu'en dehors des compétitions, ~~sauf pour le Groupe FS ou si l'organisateur a établi des horaires prévus à cet effet, ceux-ci devront être indépendants des horaires des vérifications techniques.~~

Les concurrents s'engagent sur l'honneur, et sous leur propre responsabilité, à présenter un véhicule conforme au Code Sportif International et à ses Annexes, ainsi qu'au règlement technique de la catégorie dans laquelle le véhicule est engagé.

Chaque concurrent engagé devra obligatoirement se munir d'une fiche d'homologation de son véhicule conforme à l'article 251-2.1.8 ou d'une fiche d'homologation FFSA et d'un passeport technique de la FFSA ou du récépissé d'obtention du passeport en cours de validité. Ces documents devront être présentés lors des vérifications techniques.

Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques du véhicule entraînera l'exclusion du concurrent sans préjudice des sanctions qui pourraient être demandées à la FFSA.

Après la clôture des engagements, un pilote pourra changer de véhicule, à condition que celui-ci soit du même groupe et de la même classe de cylindrée que celui figurant sur le bulletin d'engagement.

REGLEMENT PASSEPORT TECHNIQUE

ARTICLE 1 UTILISATION

Tout concurrent s'engageant dans une épreuve, quelle qu'elle soit, doit être en possession du Passeport Technique de la FFSA ou du récépissé d'obtention du passeport technique en cours de validité de la voiture qu'il engage.

Il doit le présenter à l'occasion des vérifications administratives et techniques sous peine de ne pas figurer sur la liste des autorisés à participer.

Il est destiné à l'usage exclusif des Autorités Sportives et à leurs représentants eu vue ou lors de la participation à une épreuve sportive du véhicule titulaire du passeport.

1.12.2. MISE EN PLACE D'UNE VIGNETTE CHASSIS

→ LE COMITE DIRECTEUR, A L'UNANIMITE, ADOPTE LES MODIFICATIONS SUIVANTES [APPLICATION 2017]

REGLEMENT PASSEPORT TECHNIQUE

ARTICLE DEFINITION

Passeport nouveau format

L'identification du véhicule vis à vis de son passeport est faite par les vignettes respectivement collées sur celui-ci, sur l'arceau **principal et le châssis** de ce véhicule.

Le Passeport Technique est lié **à une armature de sécurité et un** véhicule **précis**. Il n'est valable qu'avec : 4 vignettes détachables qui devront être apposées :

- **1 vignette bleue sur l'armature de sécurité** (~~1 établissement, 1 enregistrement~~) au milieu du montant vertical de l'arceau principal, côté pilote,
- **1 vignette bleue** sur le Passeport Technique, (~~1 établissement, 1 enregistrement~~), dans la partie réservée en 1ère page.
- **1 vignette bleue sur le véhicule, à moins de 1cm de la soudure du renfort de pied de jambe de force arrière, côté pilote.**
- **1 tampon « passeport enregistré » ROUGE et 1 tampon « FFSA » NOIR sur le Passeport technique dans la partie réservée en 1^{ère} page.**

DESIGNATION DES ORGANISATEURS DE FINALES

1.13. Coupe de France des Rallyes

La Finale de la Coupe de France des Rallyes 2018 sera organisée par la Ligue Bourgogne Franche Comté, sur le site du Rallye de Bourgogne Côte Chalonnaise, les 19, 20 et 21 octobre 2018.