

8^e Rallye de Régularité de l'Ardèche & des Vins Primeurs (NPEA)

Samedi 17 et dimanche 18 octobre 2009

REGLEMENT

Article 1P. ORGANISATION

1.1 DEFINITION

L'Association Sportive Automobile Club de l'Ardèche organise les 17 et 18 octobre 2009 un rallye de Régularité Historique sous la dénomination de « 8^{ème} Rallye de Régularité de l'Ardèche et des Vins Primeurs »

Adresse : ASAC de l'Ardèche
82, Route de Vals
07200 AUBENAS

Tél. : 04 75 93 36 29
Fax : 04 75 93 08 35

Permanence pendant l'épreuve : Salle Volane - Parc du Casino de Vals les Bains.

Ce rallye sera disputé conformément

- au Code Sportif International de la FIA
- au présent règlement et à ses additifs éventuels
- au Code de le Route

Ce rallye a reçu le permis d'organiser n° délivré le par la FFSA.

Comité d'organisation

Président : Thierry RIOU

Membres : Christian AUDIGIER, Jean Luc DEBOS, Hélène DEBARD, Jean DETROYAT, Daniel DUMOND
Patrick GAGNAIRE, Philippe GOUNON, Jean François LACROIX, Joël TESTON, Fabrice ROSIAUX.

avec la participation du Comité Directeur de l'ASAC Ardèche et la collaboration, de l'Interassociation d'Alboussière (Parc Alboussière), du Chiniac Historic Auto Team (Parc St Agrève), du Moulinon Auto Passion (Parc St Sauveur de Montagut) et du Centre Ardèche Auto Sport (Parc Privas).

Organisateur technique

ASAC de l'Ardèche - 82, Route de Vals 07200 AUBENAS

1.1. Officiels

Président du Collège des Commissaires sportifs : Emmanuel VEYRET
Membres du Collège des Commissaires sportifs : Denis MOCELLIN
Jean-Carl ANNOVAZZI

Secrétaire du Collège : Agnès ANNOVAZZI
Directeur de Course : Bruno MUSELLI
Adjoint Directeur de Course : Jean DETROYAT

Commissaires Techniques :

Michel BOISSIN
Denis FARGIER

Responsable des résultats :

Jean-Luc DEBOS

Accueil concurrents et Presse :

Thierry RIOU

Responsable administratif :

Lucette COUTAREL

Délivrance titres régularité :

Christian AUDIGIER

Relations concurrents :

Responsable ouverture de course :

Thierry RIOU

Responsable fermeture de course (voiture balai) :

Guy SOULIER

Responsable animation et remise des Prix :

1.3P. Vérifications

Les équipages devront obligatoirement se présenter avec leur voiture aux vérifications prévues par l'organisateur le samedi 17 octobre de 8 h 00 à 12 h 30- Salle Volane – Parc du Casino de Vals les Bains. Chaque équipage devra se rendre disponible avec sa voiture à l'heure fixée sur la convocation qui sera mise en ligne sur le site de l'A.S.A.C Ardèche (www.asacardeche.org).

Vérifications administratives

Les vérifications administratives se dérouleront : Salle Volane – Parc du Casino de Vals les Bains.

Afin d'éviter tout retard dans les contrôles administratifs, les fiches d'engagement incomplètes ou mal renseignées feront l'objet d'un traitement particulier et seront validées en fin de matinée une fois celles-ci finalisées.

Les équipages devront impérativement respecter leur heure de convocation et produire en complément de leur fiche d'engagement entièrement renseignée les originaux des documents suivants :

- Concernant les véhicules :
 - carte grise,
 - procès verbal de contrôle technique,
 - attestation d'assurance en cours de validité,
 - attestation de prêt du véhicule (le cas échéant).

- Concernant les concurrents :
 - permis de conduire obligatoire pour le conducteur,
 - licences de l'équipage en cours de validité et en conformité avec la catégorie de l'épreuve ou Titre de Participation Régularité délivré sur place pour l'épreuve.

-

Toute demande de titre de participation devra être impérativement accompagnée d'un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile.

Le départ sera refusé à tout équipage en cas de non présentation ou de non-conformité de ces documents.

Vérifications techniques

Tout pilote qui veut inscrire son véhicule doit s'assurer qu'à la date des vérifications techniques, sa voiture est conforme à la législation routière et en conformité avec le Code de la route.

Il est conseillé de présenter aux Commissaires Techniques :

- un Laissez-passer de Véhicule pour Parcours de Régularité Historique FIA délivré par la FFSA
- ou une fiche d'Identité ou Passeport Technique pour Véhicule Historique FIA.

Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre général :

- contrôle de la marque et du modèle de la voiture, année de construction, conformité de la voiture avec le Code de la Route (validité du contrôle technique,...),
- identification des voitures : panneaux portant les numéros et plaques fournis par l'organisateur,
- la conformité de l'appareil de mesure,

Elles porteront sur les points de sécurité importants tels que :

- ceintures de sécurité,
- pneumatiques en état et en conformité avec le Code de la Route,
- fixation de la batterie,
- triangle de sécurité et gilet de sécurité obligatoires,
- bruits d'échappement,
- conformité de l'éclairage et feux de direction,
- état général d'entretien du véhicule,
- présence d'un extincteur.

Le départ sera refusé à toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Article 3P. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1P. Demande d'engagement - Inscriptions

3.15P Demande d'engagement

Toute personne qui désire participer à l'épreuve doit adresser au comité d'organisation une demande d'engagement dûment complétée disponible sur simple demande écrite, téléphonique ou sur le site **www.asacardeche.org**. Les demandes d'engagement seront reçues à partir de la parution du présent règlement et de la mise en ligne des formulaires jusqu'au lundi 12 octobre 2009 (minuit).

La demande d'engagement devra être accompagnée des photocopies de l'attestation d'assurance, de la carte grise du véhicule engagé et du permis de conduire du conducteur.

Les formulaires de demande de titre de participation ainsi que les certificats médicaux, devront être joints impérativement à la demande d'engagement.

Les demandes d'engagement incomplètes ne pourront être prises en compte.

La liste officielle définitive des engagements sera publiée le mercredi 14 octobre 2009.

En cas de refus d'engagement, le Comité d'organisation le signifiera à l'équipage concerné avant cette date. Les droits d'engagement seront intégralement remboursés aux concurrents dont l'engagement aura été refusé.

Les demandes d'engagement qui ne seront pas accompagnées du montant total des droits d'engagement et, le cas échéant, du règlement des prestations complémentaires ne pourront être prises en compte.

Par le seul fait de son engagement, tout équipage prenant part à l'épreuve adhère sans restriction à la réglementation générale et au règlement particulier de l'épreuve.

Il est possible lors de l'engagement de choisir entre deux moyennes basse ou haute. Ce choix est fait pour toute la durée du rallye. Les équipages qui auront opté pour la moyenne haute partiront devant ceux qui auront choisi l'option de la moyenne basse.

Les équipages ayant des voitures équipées du seul compteur kilométrique d'origine et n'ayant aucun appareil de mesure complémentaire et temporaire doivent l'indiquer dans le bulletin d'engagement. Ils seront automatiquement affectés de la moyenne basse.

L'équipage le mieux classé des véhicules non équipés d'un appareil de mesure sera récompensé et apparaîtra dans le classement officiel. Il recevra à ce titre une coupe millésimée.

Les équipages qui auront indiqué une adresse mail dans leur dossier d'engagement recevront un accusé de réception et un état de leur engagement.

3.1.10P. Nombre d'équipages

Le nombre de véhicules engagés est limité à 135.

3.1.11P. Droits d'engagement

Les droits d'engagement sont fixés à 275 € pour un équipage composé de 2 personnes et

comprennent :

- la couverture d'assurance souscrite par l'organisateur et prévue pour garantir les équipages,
- les plaques et les numéros de course,
- le carnet d'itinéraire et les documents de course,
- les médailles de calandre de l'édition,
- une invitation pour deux personnes au buffet d'îtoire servi pendant la première étape du Rallye,
- une invitation pour deux personnes au buffet de Remise des Prix.

Teams

Les équipages souhaitant constituer un Team, composé d'au moins trois équipages doivent impérativement renseigner la case prévue à cet effet sur leur feuille d'engagement. **Aucune inscription complémentaire ne sera possible lors des vérifications administratives.**

Les Teams ne pourront être composés d'équipages ayant opté pour des moyennes différentes.

Les numéros de départ seront groupés à l'exception des véhicules qui pourraient être invités à partir dans les 14 premiers numéros. L'ordre de départ du Team sera déterminé en fonction de la moyenne d'âge des véhicules engagés et du choix de sa moyenne.

Repas supplémentaires

Les équipages ont la possibilité de se faire accompagner au buffet de St Agrève et celui de la Remise des Prix en réservant des invitations supplémentaires (maximum 2 par équipage), dans la limite des places, au tarif qui leur est indiqué en annexe de la feuille d'engagement.

Les invitations nominatives pour les membres d'équipage et d'assistance, remises lors du contrôle administratif, seront exigées pour accéder au buffet d'îtoire servi à St Agrève et au buffet de la Remise des Prix.

Il ne sera pas possible de réserver des repas supplémentaires lors du rallye.

Remboursements des droits

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- ➔ aux équipages dont l'engagement aura été refusé par l'organisation avant la parution des ordres de convocation.
- ➔ en cas d'annulation du rallye.

En cas de défection :

- ➔ 50 % des droits d'engagement resteront acquis à l'organisation si le forfait est signifié à l'organisation avant l'heure de convocation au contrôle administratif, le samedi 17 octobre 2009,
- ➔ La totalité en cas de forfait sans en avoir informé la permanence du Rallye avant l'heure de convocation au contrôle administratif.

Les droits d'engagement ne seront pas remboursés, à l'issue des contrôles administratifs et techniques, en cas de non présentation ou de non-conformité des documents administratifs ou pour toute voiture ne présentant pas les garanties suffisantes de sécurité ou ne respectant pas les règles du code de la route.

3.2. Equipages

Tout équipage est composé d'un conducteur et d'un navigateur comme indiqué sur le formulaire d'engagement et limité à ces deux seules personnes. **L'ensemble de l'équipage doit être licencié.**

Il est nécessaire pour pouvoir participer au 8^e Rallye de Régularité de l'Ardèche et des Vins Primeurs d'être titulaire d'une licence pilote conducteur (internationale, nationale, régionale), ou d'une licence régularité, valable pour l'année 2009 ou d'un Titre de Participation Régularité délivré pendant les vérifications administratives par l'organisateur pour la seule épreuve. Ces titres de Participation font l'objet du paiement d'un droit précisé sur la feuille d'engagement.

Toute demande de titre de participation devra être accompagnée d'un certificat de non contre indication à la pratique du sport automobile délivré par un médecin généraliste.

Aucun certificat médical ne pourra être délivré sur place.

Le conducteur doit être titulaire du permis de conduire. Le coéquipier peut être une personne non titulaire du permis de conduire mais obligatoirement âgée de 16 ans minimum.

Article 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures autorisées

Le 8^e Rallye de Régularité de l'Ardèche et des Vins Primeurs est ouvert aux voitures dites anciennes ou reconnues comme voitures d'exception, régulièrement immatriculées et en conformité avec le Code de la route. Seules sont autorisées les voitures correspondant à l'annexe K du Code Sportif de la FIA.

Les voitures sont réparties en fonction de leur année de fabrication dans les groupes suivants :

Groupe I	avant 1952
Groupe II	de 1952 à 1961
Groupe III	de 1962 à 1971
Groupe IV	de 1972 à 1981
Groupe V	Période J (1982 à 1990)

Les voitures de la Période J (de 1982 à 1990) peuvent être admises à la condition de présenter un caractère exceptionnel basé sur la rareté du modèle ou sur son historique sportif. Le comité d'organisation sera le seul habilité à accepter ou à refuser l'inscription de ces véhicules sur des critères sincères laissés à son appréciation.

L'organisateur se réserve le droit de refuser le départ à toute voiture ne correspondant pas aux critères de l'épreuve (époque, état, conformité, etc.).

Equipements et appareils de mesure

Le port de casques et de combinaisons de compétition est formellement interdit. Seuls les casques de liaison audio sont autorisés.

L'utilisation d'appareils de mesure à l'exception des compteurs de vélo est libre **mais limité à un seul appareil (Retrotrip 2 & 3, Brantz 2, VH Trip.....)**

Un extincteur, un triangle de signalisation et deux gilets de sécurité sont obligatoires dans la voiture.

PUBLICITE

Modalités

Il est permis aux équipages d'apposer librement de la publicité sur leur voiture pour autant que celle-ci ne soit pas contraire aux dispositions légales en vigueur, ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes et respecte les dispositions spécifiées dans l'article 5.1 du règlement standard de la FFSA l'annexe K au Code Sportif International de la FIA.

Le marquage publicitaire ne devra pas empiéter sur les endroits réservés aux plaques et à la publicité de l'organisateur, empêcher la vue de l'équipage à travers les vitres.

La publicité obligatoire de l'organisateur, les plaques et les panneaux portant les numéros seront remis aux équipages lors des vérifications administratives. Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités obligatoires pendant toute la durée de l'épreuve.

Une absence ou une mauvaise apposition des publicités obligatoires entraîneront une pénalité de 50 € par constat.

ARTICLE 6P. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

Le 8^e Rallye de Régularité de l'Ardèche et des Vins Primeurs d'une longueur de 440 kilomètres environ est divisé en deux étapes et quatre sections au cours desquels seront disputés huit tests de régularité sur route ouverte à la circulation et dans le respect du code de la route.

La longueur totale des tests de régularité représente 185 kilomètres.

Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, secteurs de régularité, et périodes de neutralisation sont repris dans le carnet de contrôle et dans le carnet d'itinéraire où figurent toutes informations nécessaires pour suivre le tracé routier de l'épreuve. L'intervalle idéal entre chaque voiture est d'une minute.

6.2. Reconnaissances

Les reconnaissances sont interdites.

6.3. Carnet de contrôle

Chaque équipage recevra au départ de chaque étape un carnet de contrôle destiné à recueillir les visas des différents points de contrôle prévus sur le parcours. L'ensemble des contrôles horaires et de passage est repris dans ce carnet ainsi que le temps idéal pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires ou la moyenne idéale à réaliser dans les secteurs de régularité. Le carnet de contrôle devra être disponible sur simple demande des commissaires et obligatoirement présenté par un membre de l'équipage aux postes de contrôle. Les équipages sont obligatoirement tenus sous peine de pénalisation de faire contrôler celui-ci à tous les points mentionnés sur le carnet de contrôle, et ce dans l'ordre d'énumération chronologique.

A moins d'être approuvée et signée par un commissaire responsable, toute modification ou toute rectification apportée sur le carnet de contrôle pourra entraîner l'exclusion définitive de l'équipage.

Le carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la 1^{ère} étape et remplacé au départ de la 2^{ème} étape par un nouveau carnet. Le carnet de contrôle devra obligatoirement être rendu, même en cas d'abandon ou d'exclusion à l'arrivée de l'épreuve. Les équipages sont seuls responsables de leur carnet de contrôle, ainsi que de sa présentation aux différents contrôles. Il incombe aux équipages de présenter leurs carnets de contrôle aux commissaires à l'heure exacte du pointage et de vérifier que l'heure est correctement inscrite. Seul le commissaire concerné par son point de contrôle est autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle. En complément du carnet de contrôle, chaque équipage recevra un carnet d'itinéraire sur lequel est décrit le parcours à suivre, l'emplacement des différents contrôles horaires et des zones de tests de régularité.

6.4. Circulation

Pendant toute la durée de l'épreuve, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation routière. Toute conduite dangereuse pourra faire l'objet d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion définitive. **Il est interdit aux équipages de bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.**

Les commissaires et les officiels qui constateront une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage feront un signalement à la Direction de Course qui prendra les décisions nécessaires. Celle-ci sera signifiée à l'équipage en fin d'étape.

Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités suivantes :

- ➡ 1^{ère} infraction : 300 secondes
- ➡ 2^{ème} infraction : mise hors course

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. Départ

7.1.1 Equipages

Le départ ne sera donné qu'aux équipages composés des deux personnes figurant sur la demande d'engagement. Le conducteur est responsable de son coéquipier pendant tout le déroulement de l'épreuve. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord entraînera automatiquement la mise hors course de la voiture.

Ordre de départ

L'ordre de départ sera donné dans l'ordre des numéros, le plus petit partant en tête. Le numéro 1 est

réservé au vainqueur de la précédente édition. Les 14 autres premiers numéros sont à la discrétion et à la disposition des organisateurs de l'épreuve. Les numéros de départ à partir du n° 15 seront ensuite attribués librement en tenant compte du palmarès des équipages et de l'ancienneté des véhicules (du groupe 1 au groupe 5).

Les équipages qui auront opté pour la moyenne haute partiront devant ceux qui auront choisi l'option de la moyenne basse.

Les Team partiront groupés. Leur ordre de départ se fera en tenant compte de la moyenne d'âge des véhicules engagés et du choix de la moyenne haute ou basse.

Intervalles

Le départ des deux étapes sera donné dans l'ordre des numéros de course. L'intervalle de départ entre les voitures sera d'une minute. L'heure idéale de départ figure sur le carnet de contrôle de chaque équipage ainsi que le temps attribué pour couvrir la distance entre deux points de contrôles horaires consécutifs. Tout retard pour se présenter au départ d'une étape entraîne une pénalisation de 10 secondes par minute débutée. Au-delà de 15 minutes de retard, le départ d'étape pourra être refusé à l'équipage concerné.

Itinéraire

Tous les équipages recevront lors des contrôles administratifs un carnet d'itinéraire complet comprenant toutes les informations nécessaires pour effectuer correctement le parcours. Les distances ont été relevées avec un trip master Brantz International 2 S Pro. La zone d'étalonnage figurera dans le carnet d'itinéraire et sera mis en ligne sur le site de l'ASAC Ardèche le jeudi 14 octobre 2009.

Réparations

Pendant toute la durée de l'épreuve les réparations et ravitaillements sont permis librement à la condition qu'ils se fassent impérativement à l'extérieur de la chaussée de la route. **Néanmoins, les interventions techniques ou ravitaillements en essence sont formellement interdits dans les Parcs de regroupement, les Parcs fermés et dans certaines zones mentionnées dans le carnet d'itinéraire ou dans un additif de la Direction de course.**

7.3. CONTROLES

Les contrôles horaires et de passage sont indiqués au moyen de panneaux standardisés, agréés par la FIA. Les lignes d'arrivée et les points de chronométrage intermédiaires ne sont pas matérialisés. Un panneau de fin de zone de contrôle est disposé à une distance maximale de 500 m après la ligne de fin d'un secteur de test de régularité. Celui ci indique à l'équipage qu'il est sorti du secteur de test de régularité en cours. Il est formellement interdit d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle.

Les équipages sont astreints, sous peine d'une pénalisation, à se présenter à tout contrôle dans l'ordre correct des numéros de course et dans le sens du parcours. Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires de route chargés des postes de contrôle, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion. La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne doit pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle. L'absence de visa ou de marque d'un contrôle quelconque ou la remise du carnet de contrôle aux postes de contrôle horaire dans un ordre incorrect entraîne une pénalité de 300 secondes.

7.3.1. Contrôles de passage (CP)

Les contrôles de passage sont des contrôles permettent de vérifier le passage effectif des équipages sur le parcours de l'épreuve. A ces contrôles, le commissaire en poste vise ou tamponne le carnet de contrôle, dès que celui-ci lui est présenté par l'équipage, sans mentionner l'heure de passage. L'organisateur peut prévoir des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire (+/- 15% du temps de passage idéal). Les contrôles de passage sont levés 15 minutes après l'heure idéale de passage du dernier concurrent.

7.3.2. Contrôles horaires (CH)

Les contrôles horaires sont des contrôles délimitant un secteur. Ils ont pour but de vérifier le respect par les équipages de la moyenne imposée sur le secteur. Le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs figure sur le carnet de contrôle. Lors de ces contrôles

horaires, les commissaires en poste relèvent l'heure de présentation des voitures (heure et minute) et inscrivent cette heure de présentation, et elle seule, sur le carnet de bord des équipages. L'heure de présentation correspond à l'instant exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au commissaire en poste. L'heure idéale de présentation est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur. L'équipage peut attendre pour son heure idéale avant le sigle jaune à la condition de ne pas stationner sur la chaussée de la route et de se positionner en respectant l'ordre des numéros de course. Les heures, minutes, secondes seront toujours indiquées de 00.01 à 24.00, les minutes révolues étant seules comptées.

Pendant toute la durée de l'épreuve, l'heure officielle sera celle de l'horloge parlante française (tel : 36 99). Les équipages n'encourent aucune pénalisation si l'heure de présentation de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de présentation). Les contrôles horaires sont levés 15 minutes après l'heure idéale de passage du dernier concurrent.

Exemple: Un équipage devant se présenter à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure s'il se présente entre 18 h 58 mn 00 sec. et 18 h 58 mn 59 sec.

Chaque minute d'écart par rapport à l'heure idéale de présentation donne lieu à des pénalisations en secondes à raison de :

- 60 secondes par minute ou fraction de minute d'avance
- 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard

Dans le seul cas d'un pneu dégonflé, il est octroyé à l'équipage concerné un temps maximal de cinq minutes supplémentaires pour changer le pneu dans une zone de contrôle.

Les équipages peuvent pointer en avance sans encourir de pénalité aux contrôles horaires d'arrivée de fin d'étape. Les contrôles de passage, les contrôles horaires, les contrôles de regroupement, et les contrôles de régularité fermeront 15 minutes après l'heure idéale de passage du dernier concurrent.

7.5 Tests de régularité

C'est une portion de parcours comprise entre deux contrôles horaires à couvrir dans un temps correspondant à une moyenne imposée (haute ou basse obligatoirement inférieure à 50 Km/h) et indiquée sur le carnet de contrôle. Le temps idéal pour parcourir la distance d'un test de régularité ne figurera pas sur le carnet de contrôle et devra être calculé par les équipages à partir de la moyenne imposée indiquée sur celui-ci.

Une classification sur la base des temps réalisés par les équipages sera établie de la façon suivante.

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

exemple : vitesse moyenne imposée : 45 Km/h.

longueur du secteur de test de régularité : 5,1 km.

Temps idéal imparti : 6 mn 48 sec.

Equipage A - temps réalisé : 6 mn 59 sec. = 11 secondes de pénalité pour retard.

Equipage B - temps réalisé : 6 mn 37 sec. = 11 secondes de pénalité pour avance.

Des chronométrages intermédiaires secrets seront effectués à n'importe quel point sur les secteurs de régularité. La distance de référence des points intermédiaires sera mesurée à partir du départ du test de régularité. A ces contrôles de régularité, le commissaire en poste relève l'heure de passage des concurrents. Le chronométrage à ces points intermédiaires sera effectué à la seconde. Chaque seconde au dessus ou au dessous du temps idéal calculé sur la base du respect de la moyenne imposée sur le secteur (du départ jusqu'au point de chronométrage) entraînera une pénalité d'une seconde.

Le total des pénalités cumulées sur un test de régularité disputé par un équipage sera plafonné à 300 secondes quelque soit le nombre de contrôles pratiqués lors de ce test.

Les équipages qui dépasseront de 30 % la moyenne exigée pour disputer un test de régularité seront mis hors course après rapport du Collège des Commissaires sportifs.

Parc de regroupement

Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les équipages pointeront et rentreront en parc à l'heure idéale d'arrivée en zone de regroupement. Les commissaires leur confirmeront leur heure de départ. Les équipages sont tenus de repartir en respectant cet horaire. Pour des raisons de sécurité, toutes interventions techniques et ravitaillement en essence sont interdites dans les Parcs de regroupement.

Parc fermé

Les voitures sont en régime de Parc fermé dès leur entrée dans une zone de contrôle (panneau avertisseur jaune) et jusqu'à leur départ de celle-ci (panneau fin de zone de contrôle). Sous régime de Parc fermé, il est strictement interdit de procéder à toute intervention sur la voiture (réparation, assistance, ravitaillement en essence...). Les parcs de regroupement sont obligatoires et soumis au régime de parc fermé.

7.5.2 Secteur de régularité non disputé

Si un équipage ne dispute pas un secteur de régularité ou, pour des raisons techniques, n'achève pas un secteur de régularité, il lui est possible de continuer le rallye et d'être maintenu dans le classement, à la condition d'en informer les commissaires en poste de contrôle le plus proche du parcours, le commissaire de la voiture balai ou directement la direction de course par téléphone. L'équipage sera alors pénalisé de 300 secondes. Dans ce cas, il n'y a pas de pénalité additionnelle pour n'avoir pas respecté le contrôle horaire au départ de ce secteur de test de régularité.

Si un équipage interrompt le rallye au cours de la 1^{ère} étape, il pourra être à nouveau admis dans le rallye à condition qu'il informe le Directeur de course de son intention de poursuivre l'épreuve avant l'affichage définitif des classements de la 1^{ère} étape. Dans ce cas, l'équipage et la voiture devront être présents en Parc de départ 15 minutes avant l'heure de départ de la première voiture afin de confirmer à la direction de course leur intention de prendre le départ de la seconde étape. Pour être classé, l'équipage devra avoir passé le contrôle horaire d'arrivée de l'épreuve.

L'organisation ne sera en aucun cas responsable des équipages qui ne suivraient pas le parcours exact du Rallye.

Pénalisations

Départ refusé

- voiture ne correspondant pas aux critères de l'épreuve.
- voiture non conforme à la réglementation routière ou sécurité insuffisante.
- non paiement des droits d'engagement.
- composition de l'équipage non conforme au règlement de l'épreuve et/ou non titulaire de licences.

Pénalisations en secondes et minutes

- chaque minute ou fraction de minute d'avance à un CH : 60 secondes.
- chaque minute ou fraction de minute de retard à un CH : 10 secondes.

- chaque seconde d'avance à un Contrôle de Régularité : 1 seconde.
- chaque seconde de retard à un Contrôle de Régularité : 1 seconde.

- absence d'un numéro ou d'une plaque : 300 secondes.
- arrivée dans une mauvaise direction à un contrôle : 300 secondes.
- absence de passage à un contrôle de passage, à un contrôle horaire : 300 secondes.
- absence de visa sur le carnet de contrôle : 300 secondes.
- 1^{ère} infraction constatée au Code de la route : 300 secondes.

Mise hors course

- dépassement constaté de la moyenne demandée pour effectuer un secteur de régularité de 30 %.
- absence d'identification de la voiture.
- intervention technique en Parc fermé ou en Parc de regroupement.
- rectification frauduleuse du carnet de bord.
- non remise du carnet de bord à la fin de la 1^{ère} étape ou à l'issue de l'épreuve.
- absence de visa du dernier CH de l'épreuve.
- 2^{ème} infraction constatée au Code de la route, récidive constatée de conduite dangereuse.
- manœuvre déloyale, incorrecte ou frauduleuse constatée par un commissaire sportif.

ARTICLE 8. RECLAMATIONS

Modalités

Toute réclamation devra être faite en accord avec le Code Sportif International et en s'appuyant sur le présent règlement. Chaque réclamation devra être présentée par un seul équipage et ne devra

concerner qu'un seul équipage ou l'organisateur et porter que sur une seule récrimination.

Elle devra être déposée par écrit au plus tard 15 minutes après l'heure d'arrivée idéale du dernier concurrent au Parc d'arrivée de la 1^{ère} ou de la 2^{ème} étape. Elle sera étudiée par le Collège des Commissaires Sportifs et fera l'objet d'une décision du Directeur de Course.

ARTICLE 9. CLASSEMENT

Modalités

Le classement se fait par l'addition des pénalisations en secondes recueillies sur le parcours aux différents contrôles horaires ou secteurs de régularité auxquelles s'ajoutent toutes les autres pénalisations réglementaires. L'équipage ayant obtenu le plus petit total de points est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant deuxième, et ainsi de suite. Un classement est aussi établi par groupe.

En cas d'ex-æquo est proclamé vainqueur, l'équipage qui a disputé l'épreuve avec la voiture la plus ancienne. Si cette disposition ne suffisait pas à départager les équipages ex-æquo, c'est celui qui aura obtenu la plus petite pénalisation lors du premier secteur de régularité qui serait déclaré vainqueur. Si cela n'était pas suffisant, les pénalisations du deuxième, troisième, quatrième secteur de régularité seraient alors successivement prises en considération.

ARTICLE 10. COUPES

Remise des Prix

La Remise des Prix se déroulera le dimanche 19 octobre 2009 à partir de 15 h 00.

Aucun prix en espèces ne sera distribué. Les équipages présents recevront deux médailles de calandre commémoratives de l'épreuve.

Les Coupes ne seront pas cumulables et seront uniquement remises aux concurrents présents à la Remise des prix.

Coupes

Classement général

Le vainqueur scratch se verra confier le Trophée André CURINIER. Il en deviendra définitivement détenteur après trois victoires scratch. Les trois premiers équipages du classement scratch recevront une coupe millésimée.

Classement par groupe

Le premier équipage de chaque groupe recevra une coupe millésimée.

Classement féminin

Le premier équipage entièrement féminin recevra une coupe millésimée.

Classement amateur

L'équipage, ayant disputé l'épreuve avec une voiture équipée du seul compteur kilométrique d'origine et n'ayant aucun appareil de mesure complémentaire et temporaire, recevra une coupe millésimée.

Classement équipes

Une coupe récompensera l'équipe ayant réalisé la meilleure moyenne de ses équipages engagés (total des pénalités des équipages engagés/nombre d'équipages engagés) à la condition que le nombre d'équipes inscrites soit supérieur à 5.