

Sommaire

- [1.0 ADMISSIBILITÉ / ELIGIBILITY](#)
- [2.0 CHOIX DU TRACÉ / CHOICE OF ROUTE](#)
- [3.0 INSTRUCTIONS / INSTRUCTIONS](#)
- [4.0 CONTRÔLES / CONTROLS](#)
- [5.0 CHRONOMÉTRAGE ET RAPPORT DE CONTRÔLE / TIMING AND CONTROL RECORDS](#)
- [6.0 RÈGLEMENT PARTICULIER ET CIRCULAIRE / SUPPLEMENTAL REGULATIONS AND FLYER](#)
- [7.0 RÉSULTATS ET COMPIRATION / RESULTS AND SCORING](#)
- [8.0 ORGANISATION D'UN RALLYE / ADMINISTRATION OF RALLY](#)
- [9.0 PROCÉDURE D'ENQUÊTE / INQUIRY PROCEDURE](#)
- 10 – Règles et responsabilités de l'organisateur envers les compétiteurs et Rallye Sport Québec et l'association canadienne de rallye

1.0 ADMISSIBILITÉ / ELIGIBILITY

ADMISSIBILITÉ DES VÉHICULES, DES ÉQUIPAGES ET DE L'ÉQUIPEMENT

1.1 ÉQUIPAGE

(a) Un équipage de rallye est composé de deux personnes. Toute personne additionnelle sera considérée comme un passager.

(b) Aucun passager ne sera admis lors d'un rallye sauf si l'organisateur le permet.

(c) Un équipage aura le statut de « débutant » si aucun de ses membres ne s'est classé parmi les trois premiers (de la classe « débutant ») dans au moins trois rallyes au cours d'une année antérieure.

(C) Un équipage aura le statut d'AMATEUR si aucun de ses membres n'est reconnu comme EXPERT par l'organisateur.

1.2 CHANGEMENT D'ÉQUIPAGE

Aucun changement d'équipage ou de véhicule ne sera autorisé durant un rallye.

1.3 STATUT DE FINISSANT

Afin d'être classé finissant, l'équipage devra passer au dernier point de contrôle de chaque étape du rallye. Il devra le faire dans le véhicule inscrit au départ et mu par sa propre

~~puissance, et ce en deçà du retard maximal alloué. L'équipage devra en outre satisfaire à toute autre condition publiée dans les Règlements particuliers (voir 6.8).~~

~~Après le départ, un véhicule ne devra être mu par aucun moyen autre que sa propre puissance, sauf :~~

~~(a) par un traversier qui doit être emprunté pour suivre le tracé du rallye;~~

~~(b) par une aide externe, sur une distance minimale lui permettant de s'extirper d'une situation précaire ou de dégager la route pour les autres compétiteurs;~~

~~(c) par gravité;~~

~~(d) par les seuls efforts de son équipage;~~

~~(e) par permission officielle ou par instruction.~~

~~Dans les cas (b) ou (d) précédents, un équipage qui aura été jugé responsable d'avoir retardé un autre équipage sera exclu de la compétition.~~

~~Afin d'être classé comme finissant, un équipage devra passer au dernier contrôle de chaque étape d'un rallye dans les délais prescrits et s'être enregistré à un minimum de 50% des contrôles.~~

1.4 DOCUMENTATION

Les documents suivants, valides à la date de l'événement, devront être disponibles pour vérification par les responsables du rallye lors de l'inscription :

(a) permis de conduire pour le membre inscrit comme pilote;

(b) certificat d'immatriculation du véhicule;

(c) assurance responsabilité pour les tiers;

(d) une permission écrite d'utiliser le véhicule pour le rallye si le véhicule n'appartient pas à un des membres de l'équipage;

(e) une permission écrite d'un parent ou tuteur autorisant la participation au rallye d'une personne n'ayant pas encore atteint l'âge de la majorité tel que décrété par la(es) province(s) où se déroule le rallye.

1.5 VÉHICULE

Tous les véhicules participant à la compétition doivent être en état de circuler légalement sur la route et pourront être soumis à une inspection afin de vérifier :

(a) tous les freins;

- (b) le klaxon;
- (c) les essuie-glaces;
- (d) tous les feux requis légalement;
- (e) le système d'échappement;
- (f) les pneus, incluant le pneu de secours;

(g) les équipements de sécurité obligatoires (voir paragraphes 1.6 à 1.8)

(g) L'organisation se réserve le droit d'empêcher le départ d'un équipage ayant un véhicule plus bruyant que la normale afin de s'assurer du bon respect du voisinage pour notre discipline.

Il est obligatoire d'avoir triangle de sécurité auto-réfléchissant à bord de chaque véhicule et qu'il soit facilement accessible. Toute voiture prenant part au rallye sans triangle et devant s'immobiliser dans une route étroite et sinuueuse devient à risque de se faire emboutir si elle n'a pas de triangle réfléchissant à bord.

(h) Les véhicules doivent être munis de ceintures de sécurité pour chaque membre de l'équipage conformément aux règlements de la sécurité routière

(b) Un triangle de sécurité auto-réfléchissant doit se trouver dans l'habitacle de chaque véhicule participant à tout rallye inscrit au championnat du club ou au championnat provincial.

Il est recommandé que le triangle de sécurité auto-réfléchissant soit dans l'habitacle du véhicule et qu'il soit facilement accessible.

(c) Une trousse de premiers soins est fortement recommandée et devrait contenir:

- onguent ou lotion antiseptique;
- gazes;
- ruban adhésif;
- écharpe;

- épingles de sûreté;
- ciseaux.

(a) Il est aussi recommandé d'avoir à bord du véhicule un extincteur (répondant au moins à la norme Underwriters 4BC) solidement fixé à l'aide d'une attache à largage rapide. L'extincteur devrait avoir été rechargé dans les deux dernières années.

1.7 OBJETS LIBRES

Tous les objets jugés dangereux s'ils étaient laissés libres doivent être solidement fixés.

1.8 PHARES

(a) Le véhicule doit être muni d'un interrupteur qui éteint à lui seul tous les phares situés à l'avant et qui pourraient aveugler une voiture arrivant en sens inverse. Cet interrupteur doit cependant laisser les phares de croisement normaux allumés.

(b) Si le véhicule possède un phare de recul commandé par un interrupteur manuel, un témoin lumineux situé dans l'habitacle doit briller lorsque le phare de recul est allumé.

1.9 IDENTIFICATION

Tout numéro inscrit sur une voiture lors d'un rallye doit être enlevé ou couvert pour circuler sur la route après l'événement.

1.10 POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE

(a) Le club organisateur a le privilège de refuser toute inscription. Lorsque physiquement possible, l'organisateur devrait avertir la personne avant qu'elle ne se déplace inutilement jusqu'à l'endroit du départ.

(b) Toute inscription qui ne satisfait pas aux Règlements 1.1 à 1.8 ou aux Règlements particuliers avant la fin de la période d'inscription pourra être exclue par l'organisateur.

(a) Un commissaire ou l'organisateur (s'il n'y a pas de commissaire) peut pénaliser un compétiteur, tel que stipulé à l'article 7.1(g), si celui-ci est reconnu coupable d'une infraction au code de la sécurité routière ou au code criminel survenue lors de l'événement ou si sa conduite a été jugée anti-sportive ou pouvant nuire à l'image du sport.

(b) Toute infraction au code de la sécurité routière ou une conduite anti-sportive pourra entraîner des sanctions allant jusqu'à l'exclusion.

1.11 UTILISATION DES TRIANGLES DE SÉCURITÉ

Un triangle auto réfléchissant doit être utilisé en conformité avec les directives suivantes :

(a) Lorsqu'un véhicule est immobilisé, le triangle doit être installé sur l'accotement, face aux voitures du rallye qui arrivent, sur le même côté de la route que le véhicule immobilisé et suffisamment en avant de celui-ci pour alerter les autres compétiteurs.

(b) Les compétiteurs qui aperçoivent un triangle de sécurité sur la route doivent ralentir jusqu'à ce qu'ils aient dépassé le véhicule.

(c) S'il y a des blessés, les compétiteurs doivent tenter d'avertir les voitures suivantes par des signaux de détresse. Les compétiteurs qui auront reçus de tels signaux devront s'arrêter pour porter secours aux blessés.

(d) Lorsqu'un véhicule est immobilisé, qu'il y ait ou non présence d'un triangle de sécurité, et que la situation du véhicule laisse présager la possibilité de blessures, les compétiteurs doivent s'arrêter. Ils devront demeurer sur place tant que la sécurité des occupants n'est pas complètement assurée.

2.0 CHOIX DU TRACÉ / CHOICE OF ROUTE

2.1 GÉNÉRALITÉS

Les agglomérations et routes achalandées devraient être utilisées surtout comme sections de transit. Nous suggérons que ces sections soient identifiées comme Zone de Silence et que les équipages soient avisés avant le départ d'éteindre les lumières additionnelles qu'au phare requis par la loi. Si un chemin privé est utilisé, la permission doit être obtenue par l'organisation. Le rallye en contre-sens ne sera permis que sur une route suffisamment large et sécuritaire, sinon en dehors des délais prescrits. Le parcours ne doit pas incommoder une personne non directement reliée au rallye. L'organisation doit aviser les corps policiers via une communication écrite afin qu'ils soient au faits de questionnements des citoyens pour circulation plus élevée que la normale. Le directeur régional de CARS devra être copié dans la communication.

2.1 AGGLOMERATIONS

Le tracé doit être soigneusement choisi de façon à éviter que les participants ne circulent trop longtemps dans une même région. Les agglomérations et les routes achalandées ne devront être utilisées que pour les sections de transit.

2.2 NUISANCE PUBLIQUE

Le tracé doit être choisi de façon à ne pas nuire ou incommoder toute personne qui n'est pas directement reliée au rallye. Les cimetières doivent particulièrement être évités.

2.3 CHEMINS PRIVÉS

Si le rallye emprunte un chemin privé, la permission écrite du propriétaire doit être obtenue avant la tenue de l'événement.

2.4 CHEMINS SINUEUX

On ne doit pas utiliser de routes sinuuses si le tracé exige une circulation du rallye dans les deux sens simultanément.

2.5 AVIS

Il est préférable que les organisateurs informent les corps policiers du tracé général du rallye et de son horaire approximatif.

2.6 RAVITAILLEMENT

Des arrêts de ravitaillement d'un minimum de 15 20 minutes seront prévues à des intervalles d'au plus 250 km sauf si les circonstances l'interdisent. Si la distance devait dépasser 250 km, elle devrait être indiquée dans les Règlements particuliers (tel que décrit au paragraphe 6).

3.0 INSTRUCTIONS / INSTRUCTIONS

3.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Toutes les instructions relatives au tracé et au chronométrage doivent être données aux compétiteurs par écrit.

(b) Les instructions ne doivent pas être ambiguës. Elles ne doivent pas obliger les compétiteurs à être familiers avec des expressions ou des situations locales ni ne doivent obliger les compétiteurs à utiliser des cartes routières autres que les cartes officielles nécessaires pour suivre le tracé.

(c) Un cahier d'instructions :

(i) ne peut être remis aux compétiteurs qu'au début ou à la fin d'une étape;

(ii) doit comprendre toutes les instructions pour une ou plusieurs étapes.

3.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Un cahier de route doit comprendre une étape complète et présenter des instructions simples et claires pour tous les équipages. Les instructions de chronométrage peuvent être incluses ou séparées.

(b) Un ou plusieurs cahiers de route pourront être remis au début d'une étape. Une carte routière peut être ajoutée mais servira de référence seulement et non à la navigation.

3.2 Terminologie

(a) ÉTAPE est une partie principale du rallye comprise entre des arrêts prévus pour un repos, un repas ou un ravitaillement et auxquels il faut absolument se présenter à l'intérieur du délai de retard maximal afin d'être reconnu comme finissant (voir paragraphe 1.3). Une étape est composée d'une ou plusieurs sections.

(b) SECTION est une subdivision des instructions qui est complète en soi. Les instructions pour le chronométrage peuvent être séparées en autant que les informations pour chaque section soient regroupées.

(c) INTERSECTION est une rencontre de routes tel que décrit ici-bas :

(i) CARREFOUR est une intersection où deux routes se croisent au même niveau.

(ii) JONCTION est une intersection où deux routes se rejoignent au même niveau sans se croiser.

(iii) TÉ est une jonction ayant l'aspect général de la lettre "T" lorsqu'on approche par la base. Lorsque le changement de direction n'est pas approximativement de 90 degrés, il faut ajouter un qualificatif à l'instruction (ex.: garder la droite au Té, virage aigu à gauche au Té).

(d)

(i) VIRAGE est un changement de direction d'environ 90 degrés à une intersection.

(ii) GARDER est un changement de direction substantiellement plus petit que 90 degrés.

(iii) VIRAGE AIGU est un changement de direction substantiellement plus grand que 90 degrés.

(iv) COUDE est un virage à un T suivi d'un virage qui ramène la voiture dans la direction originale à l'intérieur d'une distance de 0.15 km.

(v) TOUT DROIT implique que le véhicule doit continuer avec la plus petite déviation possible par rapport à sa direction actuelle.

3.2 TERMINOLOGIE

(a) Une ÉTAPE est composée de plusieurs sections; Elle est comprise entre le départ et un arrêt majeur ou l'arrivée.

(b) Une SECTION est une partie d'une étape. Chacune se termine par un lieu facile à identifier et indique l'heure de la voiture <0>. Une section débute là où la précédente se termine.

(c) INTERSECTION est une rencontre de routes, tel que :

(i) QUATRE CHEMINS : croisement de deux routes 

(ii) JONCTION : intersection de deux routes 

(iii) T : intersection ayant l'aspect de la lettre T quand on arrive par sa base 

(d) CHANGEMENT DE DIRECTION

(i) TOURNER est un virage d'environ 90 degrés. 

(ii) VERS est un virage plus petit que 90 degrés. 

(iii) AIGU est un virage plus grand que 90 degrés. 

(iv) VERS L'AVANT est la route avec peu de déviation 

3.3 DIAGRAMMES

Les repères et types d'instruction qui suivent peuvent être utilisés sans explications (Voir paragraphe 3.5 ici bas):

(a) _____ route

(b) route à chaussées séparées

(c) _____ sentier ou cul-de-sac

(d) ++++++ voie ferrée

(e)][pont

(f) Un DIAGRAMME EN TULIPE représente une intersection (en vue aérienne) répondant aux définitions déjà données plus haut. Habituellement, un point indique le point d'entrée dans l'intersection et une flèche indique la direction à prendre. Si ce n'est pas le cas, des explications doivent être fournies.

(h) Un DIAGRAMME EN LIGNE DROITE est un diagramme d'une intersection qui indique la route à suivre comme si celle-ci était une ligne droite. Le compétiteur se rend vers la flèche et laisse (ne prend pas) les routes à droite ou à gauche tel qu'illustré. L'exemple suivant représente le diagramme en ligne droite de l'intersection utilisée comme exemple au paragraphe 3.3(g).

(i) Une SECTION EN LIGNE DROITE est une série de DIAGRAMMES EN LIGNE DROITE reliés. Les instructions doivent indiquer clairement par quel bout commencer.

3.3 DIAGRAMMES

Les instructions suivantes peuvent être utilisées sans explication:

(a) _____ un trait plein est une route

(b) - - - - un pointillé est un sentier ou cul-de-sac

(c) + + + + + , ou RRX indiquent une voie ferrée ou passage à niveau

(d)  = Pont ou viaduc;  = Arrêt;  = Feux de Circulation

(e) TULIPE : un diagramme qui représente une intersection (en vue aérienne). Le véhicule arrive toujours par le point et quitte par la flèche

3.4 RÉFÉRENCES AU QUADRILLAGE

UNE RÉFÉRENCE AU QUADRILLAGE est un nombre qui définit une région sur une carte topographique en utilisant un quadrillage de divisions numérotées de gauche à droite (longitude est) et de bas en haut (latitude nord). La première moitié de la référence au quadrillage localise la région de gauche à droite et la seconde moitié la localise de bas en haut. Le nombre de chiffres utilisé détermine la superficie de la région. Exemple :

3672 fait référence à un carré de 1000 m par 1000 m borné à l'ouest par la ligne de référence 36 et au sud par la ligne de référence 72.

366721 est une référence au quadrillage représentant un carré de 100 m par 100 m. Une référence au quadrillage est habituellement utilisée pour représenter un point sur la carte situé à l'intérieur de ce carré.

E366721N est la référence au quadrillage d'un point spécifiant la direction d'approche (E—est) et la direction de départ (N—nord) de l'intersection située à ce point.

36617208 représenterait une référence au quadrillage plus précise pour indiquer un point.

3.4 SIGNALISATION

(a) Sur une autoroute, un boulevard ou dans une agglomération, les instructions doivent être très claires et indiquer le nom des routes.

(b) Tout ce qui est mentionné dans une instruction doit être visible à l'endroit mentionné dans le cahier de route.

(c) Un chemin indiquant "Privé/Private", "Cul de Sac/Dead End", "Sans Issue/No Exit", "Route fermée/Road Closed," "Impasse", etc. ne doit pas être emprunté, sauf si mentionné explicitement dans les

instructions.

3.5 AUTRES TYPES D'INSTRUCTIONS

Le décodage de tout type d'instructions autre que celles décrites aux paragraphes 3.3 à 3.5 doit être évident ou des explications doivent être fournies.

3.5 NAVIGATION PAR ROUTE PRINCIPALE

Si aucune instruction n'est donnée, un équipage peut déterminer la route à suivre en respectant dans l'ordre les règles suivantes

- (a) le numéro de route indiqué par la signalisation sur la route 
- (b) suivre la route protégée par les panneaux routiers ARRÊT, CÉDEZ des routes rencontrées ou la signalisation. Donc, la route avec droit de passage est protégée par les arrêts des routes croisées 
- (c) suivre la route qui a le même revêtement ou la même largeur.
- (d) si a, b ou c ne sont pas concluants, alors Vers l'Avant.
- (e) Si rien n'a préséance, une instruction est requise.

3.6 PANNEAUX DE SIGNALISATION

(a) Pour entrer ou sortir d'une autoroute, ou pour tourner dans une agglomération, ou pour tourner à partir d'une route à plusieurs voies, les instructions doivent indiquer les panneaux de signalisation ou le nom des routes à suivre.

(b) Tous les points de repère et les panneaux auxquels font référence les instructions doivent être facilement visibles et lisibles à partir de la route, et ce dans les conditions prévues pour le rallye.

(c) Une route ayant un panneau permanent indiquant "Privé/Private", "Dead End/Cul de Sac", "Sans Issue/No Exit", "Route fermée/Road Closed," "Impasse", etc. ne doit pas être empruntée ni même considérée comme une route, sauf lorsque spécifiquement indiqué dans les instructions. (Ne s'applique pas aux sections cartographiques).

3.6 ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes peuvent être utilisées.

VA	Vers l'Avant	SO	Straight On
G	Tournez à Gauche	L	Turn Left
D	Tournez à Droite	R	Turn Right
T	Intersection en T	T	Tee intersection
Arrêt	Arrêt / Stop	Stop	Stop
Cédez	Cédez	Yield	Yield
Z	Aigu	Z	Acute

V.F.	Voie Ferrée	RRX	Railroad crossing
FC	Feux de Circulation	TL	Traffic Lights
VG	Vers la Gauche	BL	Bear Left
VD	Vers la Droite	BR	Bear Right
ZS	Zone de Silence	QZ	Quiet Zone
X	Rue ou Route rencontrée	X	Road crossed
!!!	(1,2 ou 3) : Attention, bosse, saut, trou, eau ou Danger		

3.7 NAVIGATION PAR ROUTE PRINCIPALE Voir section 3.5 ci-haut

Lorsqu'aucune instruction spécifique n'est donnée, les compétiteurs doivent continuer sur la route sur laquelle ils circulent, en respectant les règles suivantes (et dans l'ordre) :

(a) tel qu'indiqué par le numéro de route. Les compétiteurs doivent demeurer sur la route portant le même numéro que celle qu'ils empruntent. Si la route qu'ils empruntent porte plusieurs numéros, ils devront suivre la route sur laquelle ils ont déjà parcouru le plus long trajet.

(b) tel qu'indiqué par les panneaux routiers ARRÊT/STOP, CÉDEZ/YIELD et les flèches de direction. Il ne faut jamais passer par le dos d'un panneau ARRÊT/STOP.

(c) tel qu'indiqué par le type de revêtement et la largeur de la route. L'asphalte a préséance sur le gravier et le gravier a préséance sur la terre. Le type de revêtement a préséance sur la largeur de la route.

(d) tout droit.

(e) tourner à droite à une intersection en T.

3.7 CALIBRATION DE L'ODOMÈTRE

Un parcours minimum de 10 km doit être disponible avant le départ ou inclus dans la première section avec un point de vérification de l'odomètre facile à identifier.

3.8 DÉFINITION DU PARCOURS À SUIVRE

Lorsqu'aucune instruction spécifique n'est donnée, les compétiteurs doivent suivre les règles de NAVIGATION PAR ROUTE PRINCIPALE. Lorsqu'un doute existe (i.e., lorsqu'il y a un conflit avec les règles décrites plus haut) et que des priorités ne sont pas définies dans le règlement particulier ou dans les Règles de rallye régional, une instruction spécifique doit être donnée.

3.8 VITESSES

Le parcours d'un rallye de type NavX doit être sécuritaire, en permettant suffisamment de temps dans les zones habitées et des vitesses légales selon les routes utilisées. Un temps écoulé généreux doit précéder un arrêt majeur et l'arrivée.

3.9 AMBIGUITÉS

Les instructions ne doivent pas être ambiguës. Si elles sont données dans une langue différente de celle(s) utilisée(s) pour la circulaire ou le règlement particulier, une traduction doit être fournie.

3.10 DANGERS

Lorsque les instructions comprennent une mise en garde (ex.: « attention »), une description du danger ainsi que sa distance doivent être données.

3.11 ABRÉVIATIONS (PRENDRE 3.6)

Les deux listes d'abréviations suivantes peuvent être utilisés. Un rallye peut utiliser l'une ou l'autre de ces listes mais ne peut pas combiner les deux.

VA Vers l'avant

GTournez à gauche

DTournez à droite

TIntersection en T

Arrêt Arrêt

Cédez Cédez

Aiguë

XVoie ferrée (passage à niveau)

FCFeux de circulation

VGVers la gauche

VDVers la droite

NNord

SSud

EEst

WOuest

ZSZone de silence

DZSDébut zone de silence

FZS Fin zone de silence

J-Coude Contre virage

Si des abréviations contradictoires ou additionnelles sont utilisées, un glossaire doit être fourni. Toutes les abréviations doivent apparaître dans les instructions de la catégorie « débutant ».

3.12 CALIBRATION DE L'ODOMÈTRE (PRENDRE 3.7 ci-haut)

(a) Un objet permanent et facilement identifiable doit être décrit dans les instructions pour la vérification de l'odomètre. Cette vérification doit se faire sur une distance minimale de 15 km. Le trajet précédent le point de vérification de l'odomètre doit être défini dans les instructions de manière telle qu'on ne doive pas se fier à des mesures de distance précises. Aucun point de contrôle ne doit être situé avant la vérification de l'odomètre ni à l'intérieur d'une distance de 10 km suivant cette vérification. Une calibration de l'odomètre doit être fournie pour chaque étape où un véhicule différent ou une calibration d'odomètre différente a été utilisé pour établir les distances officielles du rallye.

(b) Les distances doivent être précises à plus ou moins 2%.

3.13 SECTIONS CARTOGRAPHIQUES

(a) Au besoin, les organisateurs doivent spécifier dans les Règlements particuliers ou la circulaire le numéro et l'édition de(s) carte(s) requise(s).

(b) Sur une carte, toutes les routes qui semblent se joindre à une autre route devront être considérées comme tel si elles sont de couleurs différentes (surimpression).

(c) Les routes de terre, les sentiers, les percées ou les portages ne doivent pas être empruntés sauf lorsque spécifiquement indiqué dans les instructions ou les Règlements particuliers.

3.14 VITESSES Prendre section 3.8 ci-haut

À tout point le long du trajet du rallye, la vitesse moyenne permise, telle que spécifiée ou calculée à partir du temps écoulé alloué pour un segment, ne peut excéder 90% de la vitesse maximale légale à ce point.

Si les vitesses résultantes sont jugées trop lentes pour les conditions routières, un temps écoulé sera plutôt utilisé.

3.15 TEMPS ÉCOULÉS

(a) Un temps écoulé ou un temps ajouté à une vitesse moyenne devront être utilisés aux endroits où on prévoit la possibilité d'un délai (ex.: feux de circulation, pont à voie unique, pont levé, etc.) ou lorsqu'on circule sur une route principale sur une distance supérieure à

0,15 km (ex.: prenez 5 minutes de 6,40 à 7,59 km; prenez 1 minute supplémentaire entre 2,40 et 2,70 km; pause de 26 secondes au feux de circulation).

(b) Des temps écoulés généreux doivent être utilisés pour les sections conduisant à des arrêts pour un repas, un ravitaillement ou une pause.

3.16 POINTS DE REPÈRE

Des points de repère doivent être indiqués dans les instructions à la fin de chaque section et au moins à tous les 50 km sauf lorsqu'impossible, la longueur d'une route étant supérieure à 50 km. L'emplacement des points de repère et la direction à prendre doivent être définis de façon à permettre :

(i) de les localiser sur une carte fournie dans les instructions ou sur une des cartes officielles spécifiées dans les Règlements particuliers.

(ii) de les relier aux instructions.

Pour chaque point de repère, la référence au quadrillage de la carte officielle doit aussi être donnée, et ce indépendamment des autres définitions utilisées.

Pour chaque point de repère, les instructions doivent indiquer le temps idéal de la voiture "0" (excluant les temps morts aux points de contrôle).

3.16 POINTS DE REPÈRE

Des données précises de repère (village, route, nom de rues, tulipe, GPS, carte, etc.) doivent être indiquées à la fin de chaque section ainsi que le temps de la voiture <0>. Pour un arrêt majeur ou la fin d'un rallye, la localisation, un plan et les coordonnées doivent être fournies.

3.17 CAHIER DE ROUTE (INSTRUCTIONS)

Tous les compétiteurs inscrits dans une même classe recevront des cahiers de route identiques.

3.18 DISTRIBUTION

Les cahiers de route ne doivent pas être remis trop tôt, ceci afin d'empêcher les compétiteurs de se pratiquer sur une partie du trajet à l'exception de la section dédiée à la vérification de l'odomètre. Les compétiteurs devront tous recevoir leurs instructions à l'intérieur d'un même délai avant leur temps de départ.

3.19 ARRÊTS

La localisation et le numéro de téléphone de chaque arrêt prévu pour une pause, un ravitaillement ou un repas ainsi que pour la fin du rallye doivent être indiqués dans les instructions.

4.0 CONTRÔLES / CONTROLS

4.1 DÉFINITIONS

(a) Un contrôle à temps écoulé est un contrôle situé à la fin d'un segment de route chronométré avec un temps écoulé. Un temps d'arrivée y est enregistré.

(b) Un contrôle à vitesse moyenne est un contrôle situé à l'intérieur ou à la fin d'un segment de route chronométré avec une vitesse moyenne. Un temps d'arrivée y est enregistré.

(c) Un contrôle routier est un contrôle utilisé pour s'assurer que les compétiteurs sont sur la bonne route. Ce contrôle peut être effectué avec ou sans la présence d'un contrôleur. Aucun temps d'arrivée n'y est enregistré.

(d) Un contrôle de départ est le contrôle situé au départ d'une étape. On y enregistre le temps de départ de chaque équipe.

4.2 LOCALISATION

(a) Un contrôle doit être situé à un endroit permettant à plusieurs voitures de se ranger suffisamment sur l'accotement en avant du contrôle.

(b) À l'exception des arrêts prévus pour une pause, un ravitaillement ou un repas, aucun contrôle ne doit être situé dans les endroits suivants :

(i) sur une route principale (incluant la majorité des routes pavées et la plupart des routes numérotées);

(ii) dans une agglomération;

(iii) à l'intérieur d'une distance de 100 m d'une résidence sauf si on a obtenu le consentement de l'occupant;

(iv) immédiatement avant ou après un panneau d'arrêt ou un passage à niveau.

4.3 IDENTIFICATION

(a) Tous les contrôles (avec ou sans présence d'un contrôleur) doivent être identifiés par un panneau d'une superficie minimale de 60 cm x 60 cm. Le fond du panneau doit être d'une couleur qui contraste suffisamment avec le paysage environnant et avec le symbole utilisé.

(b) Le panneau de contrôle doit être maintenu debout et doit être situé du côté droit de la route, près de l'accotement, à proximité du contrôle et doit être clairement visible de la route. Le panneau de contrôle représente l'emplacement officiel du contrôle.

(e) À un contrôle routier surveillé par un contrôleur, on doit utiliser un panneau de contrôle sur lequel apparaît clairement la lettre "R", celle-ci ayant une hauteur minimale de 30 cm.

4.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Un contrôle est représenté par un panneau (60 cm par 60 cm) bien en vue, placé sur un véhicule ou tenu debout sur l'accotement droit d'un chemin.
- (b) L'endroit doit être sécuritaire et permettre de stationner quelques véhicules.
- (c) Un point de contrôle doit être positionné à un minimum de 100m d'une habitation.

4.4 OUVERTURE ET FERMETURE Prendre 4.2 autre doc

Un contrôle doit être ouvert au moins 15 minutes avant l'heure d'arrivée prévue de la première voiture. Au plus tôt, il pourra être fermé 5 minutes après l'heure correspondant au retard maximal permis pour la dernière voiture, ceci afin de tenir compte des temps morts alloués aux contrôles précédents.

4.2 INFORMATIONS

- (a) Un contrôle ouvrira au moins 10 minutes avant l'heure de la voiture <0>. Sa fermeture sera entre 30 et 45 minutes maximum après le passage du dernier véhicule partant. Ce sera 45 minutes à un arrêt majeur et l'arrivée.
- (b) Un contrôle affichera les informations suivantes : numéro du contrôle, section, kilométrage et temps de la voiture <0>, ouverture et fermeture, sauf dans un rallye de type Richta.

Un contrôle peut cependant être fermé plus tôt si toutes les voitures encore en compétition sont passées.

4.5 INFORMATIONS

Après s'être enregistrés à un contrôle, les compétiteurs auront accès aux informations écrites suivantes : numéro du contrôle, numéro de la section dans laquelle il se trouve, le temps officiel de l'auto "0" (excluant les temps morts aux points de contrôle précédents) et la distance officielle. Si le contrôleur devait prendre un temps indu pour présenter ces informations, il lui faudrait alors accorder aux compétiteurs un temps de sortie approprié.

4.6 PROCÉDURES AUX POINTS DE CONTRÔLE Prendre 4.3 ci-bas

- (a) Les compétiteurs qui arrivent à un contrôle surveillé par un contrôleur doivent dépasser le contrôle et se stationner de façon à ne pas nuire à la circulation. Un des membres d'équipage doit alors se présenter à pied au contrôle pour s'enregistrer. Si le contrôleur leur a attribué un temps de sortie, les compétiteurs ne doivent pas quitter la zone de contrôle avant ce temps (la zone de contrôle débutant au panneau de contrôle et se prolongeant jusqu'à une distance d'environ 50 m, tout en demeurant à la vue du contrôleur).

(b) Si une pénalité devait être décernée pour une irrégularité à un contrôle, le contrôleur doit alors inscrire la note "ICP" sur la feuille de route de l'équipe ou sur l'étiquette. Dans l'éventualité où une pénalité doit être décernée pour avoir quitté la zone de contrôle trop tôt, le contrôleur doit alors inscrire l'irrégularité sur sa feuille de contrôle et devra rapporter l'infraction à la voiture de fermeture ou aux organisateurs à la fin de l'étape ou du rallye.

(c) Une pénalité pour irrégularité à un point de contrôle peut faire l'objet d'une demande d'enquête.

(d) La pénalité pour irrégularité à un point de contrôle doit être équivalente à la pénalité attribuée pour un retard de cinq (5) minutes.

(e) Un compétiteur peut ralentir à la vue d'un point de contrôle à vitesse moyenne et aucune pénalité pour irrégularité ne lui sera décernée. Cependant, si le contrôleur aperçoit le véhicule arrêté avant son passage au point de contrôle (sauf pour des raisons de sécurité), il notera le temps auquel il a vu le véhicule arrêté pour la première fois et ce temps sera inscrit comme son temps d'arrivée.

(f) Une pénalité pour irrégularité sera décernée à tout véhicule qui reculerait en direction du contrôle avant de s'y être enregistré et avant que les deux membres d'équipage ne soient de retour à l'intérieur du véhicule.

4.7 MAUVAISE DIRECTION

(a) Une "mauvaise direction" est déclarée lorsqu'un compétiteur s'enregistre à un point de contrôle :

(i) sans que son véhicule ait passé le panneau de contrôle ou;

(ii) après que son véhicule ait passé le panneau de contrôle dans une direction autre que celle prescrite par les instructions.

(b) Une "mauvaise direction" ne s'applique pas à un véhicule qui aurait passé le point de contrôle tel que décrit dans (a)(ii) mais qui disparaîtrait hors de la vue du contrôleur avant de se présenter correctement au point de contrôle pour s'y enregistrer.

(c) Si une pénalité devait être décernée pour une mauvaise direction, le contrôleur doit alors inscrire la note "WD" sur la feuille de route de l'équipe ou sur l'étiquette.

4.8 HORS PARCOURS

Aucune pénalité ne doit être décernée pour s'être présenté à un point de contrôle qui n'est pas sur le parcours du rallye.

4.9 TEMPS DE SORTIE

Les contrôleurs devront donner un temps de sortie correspondant au moins au reste de la minute du temps d'arrivée plus le nombre de secondes du temps idéal de l'auto "0". Voici des exemples de temps de sortie minimaux :

Temps idéal = 6:13:00; arrivée à 6:15:00, sortie à 6:16:00; arrivée à 6:15:59, sortie à 6:16:00.

Temps idéal = 8:18:48; arrivée à 8:20:13, sortie à 8:21:48; arrivée à 8:20:52, sortie à 8:21:48.

Le contrôleur peut ajouter du temps mort additionnel (par incrément d'une minute, i.e., 60 secondes) soit pour espacer des voitures qui seraient arrivées dans la même minute ou soit pour se conformer à des règlements particuliers de l'événement. Il peut aussi le faire à sa propre discrétion. Si par mégarde le contrôleur oublie d'inscrire un temps de sortie, le compétiteur doit lui-même faire le calcul du temps mort minimal à ajouter selon les règles décrites ci-haut afin d'établir son temps de sortie.

4.3 PROCÉDURES AUX POINTS DE CONTRÔLE

- (a) Un véhicule qui arrive à un contrôle doit passer le panneau et se stationner sécuritairement. Un membre de l'équipage se présentera au contrôle pour s'enregistrer.
- (b) Une pénalité pour mauvaise procédure peut être signalée pour : arrêt avant le contrôle, mauvais stationnement, recul, départ hâtif ou abus verbal.
- (c) Si un véhicule arrive dans la mauvaise direction, il pourra faire demi-tour sécuritairement, s'enregistrer au contrôle et reprendre la route. Le contrôleur notera l'incident sur la carte de route et son registre.
- (d) Dans un rallye Richta, l'enregistrement à un contrôle se fait automatiquement lors du passage au panneau.

5.0 CHRONOMÉTRAGE ET RAPPORT DE CONTRÔLE / TIMING AND CONTROL RECORDS

5.1 PRÉCISION Prendre 5.0 ci-bas

L'heure officielle doit être disponible pour consultation par les compétiteurs au départ de l'événement.

5.2 INSTRUMENTS DE CHRONOMÉTRAGE OFFICIELS

INSTRUMENTS DE CHRONOMÉTRAGE À ÊTRE UTILISÉS PAR LES OFFICIELS DU RALLYE

Les instruments de chronométrage devront :

- (a) être précis et facilement lisibles, gradués aux minutes et équipés d'une aiguille pour les secondes. Les appareils numériques devront pouvoir indiquer les secondes;
- (b) être réglés à l'heure officielle du rallye et vérifiés par une personne à bord de la voiture d'ouverture. L'heure de la vérification et toute erreur éventuelle doivent être notées sur la feuille de contrôle;

(e) être vérifiés par une personne à bord de la voiture de fermeture (s'il y en a une). L'heure de la vérification et toute erreur éventuelle doivent être notées sur la feuille de contrôle.

5.3 PROCÉDURES

Voici la procédure standard à être utilisée pour tous les rallyes:

(a) L'intervalle de temps sans pénalité s'étend de 00 à 59 secondes de la minute idéale, sauf si le contrôle est corrigé au dixième de minute. Pour un contrôle chronométré à la seconde et corrigé au dixième de minute, l'intervalle permis est de 0 à 5 secondes après le dixième de minute idéal.

(b) Le point de contrôle doit être situé à l'endroit correspondant à 00 seconde de la minute idéale sauf si la compilation se fait au dixième de minute, dans quel cas il doit être situé à la bonne seconde.

(c) À tous les points de contrôle chronométrés, le contrôleur doit inscrire sur sa feuille de contrôle l'heure, la minute et la seconde à laquelle le véhicule a croisé le panneau de contrôle.

(d) À un point de contrôle à vitesse moyenne, le contrôleur doit inscrire sur la feuille de route des compétiteurs ou sur l'étiquette, dans la colonne "Time In", le même temps qu'il a inscrit sur sa feuille de contrôle. Si le contrôle est chronométré à la minute, il inscrira l'heure et la minute et si le contrôle est chronométré à la seconde, il inscrira l'heure, la minute et la seconde.

(e) À un point de contrôle à temps écoulé (sauf ceux situés à l'intérieur), le contrôleur doit inscrire le temps d'arrivée de la même façon qu'en (d) sauf si les compétiteurs demandent expressément un temps particulier, auquel cas il acquiescera à la demande si ce temps n'est pas antérieur à leur temps d'arrivée.

(f) Aucun temps mort n'est alloué à un contrôle routier sauf lorsque spécifié.

(g) Un compétiteur ne doit pas quitter la zone de contrôle avant son temps de sortie (voir 4.6(a)).

(h) Si le contrôleur se trompe d'heure en inscrivant le temps d'arrivée, cette erreur sera corrigée lors du calcul des résultats.

(i) Sauf pour les contrôles chronométrés avec une unité de temps inférieure à une minute, les erreurs de plus ou moins dix (10) secondes sur les instruments de mesure ne seront pas corrigées.

5.4 TEMPS MAXIMAUX

(a) Un retard maximal de 30 minutes (60 à la fin d'une étape) et une avance maximale de 15 minutes seront alloués à un point de contrôle sauf si stipulé autrement dans les Règlements particuliers.

(b) Le retard total accumulé par un compétiteur à un point de contrôle est défini comme étant la somme des minutes de retard moins les minutes d'avance à tous les points de contrôle depuis le

début de l'étape (incluant ceux qui, suite à une enquête, seraient éventuellement considérés comme de simples contrôles routiers lors de la compilation des résultats).

(e) Si le retard total accumulé par un compétiteur à un point de contrôle excède le retard maximum alloué pour l'étape, le compétiteur sera pénalisé comme s'il avait raté ce contrôle (et ce même si ce contrôle devait éventuellement être considéré comme un contrôle "route in/time out" suite à une enquête). Le principe de retard maximum ne s'applique pas à un contrôle routier.

(d) L'avance maximale est définie de la même façon que le retard maximal, en remplaçant "retard" par "avance".

(e) Une fois que le départ d'une étape a été donné, le retard maximum pour cette étape ne peut pas être allongé.

(f) Les contrôleurs n'ont pas à déterminer si un compétiteur est à l'intérieur de son retard maximal ou de son avance maximale. Le contrôleur doit simplement inscrire les temps enregistrés pour chaque équipe qui se présente au point de contrôle, en autant que celui-ci soit officiellement ouvert (voir paragraphe 4.4).

5.0 GÉNÉRALITÉS CHRONOMÉTRAGE ET RAPPORT DE CONTRÔLE

(a) L'heure officielle doit être affichée sur le tableau officiel et au départ.

(b) L'heure officielle devra être identique à chaque contrôle.

(c) À un contrôle, le contrôleur doit inscrire sur la carte de route d'un équipage le même temps (heure, minute et/ou seconde) que sur son registre.

(d) Un temps écoulé est un une segment en kilomètres à parcourir en un nombre donné de minutes et/ou secondes. Contrôle possible à la fin du segment. Un véhicule peut se présenter en tout temps, demander son temps idéal, s'il n'est pas antérieur, et repartir à l'heure obtenue.

(e) Une vitesse moyenne est un segment en kilomètres à parcourir à une vitesse donnée. Il peut y avoir un contrôle à chaque minute pleine dans ce segment. L'heure de passage à un contrôle est automatiquement l'heure attribuée. Un contrôle à la seconde sera situé sur un dixième de minute.

(f) Le temps de sortie d'un contrôle sera identique au temps d'arrivée, sauf :

1- Si le contrôleur indique un temps de sortie ultérieur.

2- Après un contrôle à la seconde, le temps de sortie sera sur la minute pleine suivante. Ex : arrivée 13h15 :32 = départ 13h16

(g) Les contrôles à la seconde devront être indiqués sur le tableau officiel.

(h) Pour un rallye avec compilation de type RICHTA, des consignes additionnelles devront être suivies.

5.5 ENTRÉES

Le contrôleur doit noter le numéro de voiture de tous les compétiteurs qui se présentent au contrôle.

5.6 MAUVAISE LECTURE DE LA MONTRE

Si un compétiteur croit que le contrôleur a mal lu sa montre, il demandera au contrôleur de revérifier l'heure.

- (a) Si le contrôleur reconnaît avoir mal lu sa montre, il devra corriger le temps d'arrivée sur la carte de route ou remettre une nouvelle étiquette avec le bon temps d'arrivée. Il devra aussi inscrire le temps d'arrivée corrigé sur sa feuille de contrôle.
- (b) Si le contrôleur déclare avoir correctement lu sa montre, le compétiteur devra baser ses calculs de chronométrage sur le temps de sortie inscrit.

5.7 MONTRE IMPRÉCISE

- (a) Si un compétiteur doute de la précision de la montre d'un contrôleur, il demandera au contrôleur d'inscrire sur sa feuille de contrôle le temps d'arrivée qu'il a demandé. Le contrôleur acquiescera à cette demande mais ne devra pas modifier la carte de route ou l'étiquette. Le compétiteur devra baser ses calculs de chronométrage sur le temps de sortie inscrit.
- (b) Si une enquête est instituée relativement à la précision de la montre d'un contrôleur ou à la localisation d'un point de contrôle ne correspondant pas à l'instant 00 seconde de la minute (pour un contrôle chronométré à la minute) ou à la bonne seconde (pour un contrôle chronométré à la seconde), et qu'une erreur supérieure à 10 secondes (pour un contrôle chronométré à la minute) ou supérieure à 3 secondes (pour un contrôle chronométré à la seconde) est détectée, une marge d'erreur supplémentaire égale au nombre de secondes d'erreur devra être ajoutée pour chaque compétiteur. Cette correction ne peut que réduire les pénalités calculées. Si la montre du contrôleur était en retard, ce même nombre de secondes devra être ajouté au retard permis au contrôle suivant.

5.8 PÉNALITÉ POUR UNE AVANCE

La pénalité encourue pour une avance à un point de contrôle ne doit pas être inférieure à celle d'un retard.

5.9 TEMPS PERDU

Le chronométrage entre chaque point de contrôle n'est pas cumulatif. Ainsi, un retard ou une avance à un point de contrôle ne peut pas être rattrapé ultérieurement à un autre point de contrôle.

5.10 CONTRÔLE RATÉ PRENDRE 6.1 a 6.3

Lorsqu'un compétiteur rate un ou plusieurs points de contrôle successifs, le calcul de la pénalité au prochain point de contrôle auquel il se présentera se fera en fonction du temps écoulé à partir du dernier point de contrôle visité et la somme des temps idéaux à partir de ce dernier point de contrôle.

5.11 VISITES RÉPÉTÉES

Si un compétiteur se présente plus d'une fois au même contrôle, les premiers temps enregistrés qui placent le contrôle dans la bonne séquence seront utilisés pour le calcul des résultats.

5.12 MAUVAISE SÉQUENCE

Si un compétiteur se présente à un contrôle dans la mauvaise séquence et qu'il ne s'y représente pas plus tard dans la bonne séquence, le calcul des résultats devra être fait de façon à minimiser la pénalité.

5.13 CONTRÔLES SITUÉS AU MAUVAIS ENDROIT

(a) Si un contrôle à vitesse moyenne n'est pas situé à la distance indiquée au point de contrôle ou sur l'étiquette, le calcul des résultats sera effectué en fonction de sa distance réelle.

(b) Si un contrôle à temps écoulé n'est pas situé en deçà de plus ou moins 0,15 km de la fin d'un segment à temps écoulé, il devra être considéré, lors du calcul des résultats, comme un contrôle routier. On ne tiendra pas compte du temps d'arrivée et du temps de sortie.

6.1 pénalités

Les pénalités seront décernées en minutes et secondes :

- (a) 1 minute ou 60 secondes par minute d'avance ou de retard.
- (b) À un contrôle à la seconde, les pénalités seront en secondes.
- (c) 30 minutes ou 1800 secondes pour un contrôle manqué.
- (d) 5 minutes ou 300 secondes pour une mauvaise procédure.
- (e) Une exclusion pour une seconde mauvaise procédure, un rythme de conduite trop rapide ou une infraction au code de la sécurité routière.
- (f) Pour un rallye avec compilation de type RICHTA, le système de pointage peut-être différent.

6.2 BRIS D'ÉGALITÉ

Un équipage obtiendra un classement supérieur si elle a compilé :

- (a) Le plus de zéros (0) aux contrôles, Si encore égal, de zéros consécutifs;
- (b) Le moins de secondes perdues aux contrôles à la seconde
- (c) Dans un rallye avec compilation RICHTA, le bris d'égalité sera identique, sinon il devra être précisé.

6.3 AFFICHAGE

- a) Les résultats provisoires ou finaux en format simple ou détaillé seront disponibles à tous les équipages sur Rally Scoring.com ou autres sites précisés. L'affichage imprimé ou informatique sera immédiat selon l'arrivée des véhicules.
- (b) Des résultats partiels peuvent être affichés en tout temps mais seront considérés comme non-officiels jusqu'à l'approbation de l'organisateur.
- (c) L'organisateur ou l'équipe de compilation se réservent le droit de corriger des erreurs évidentes.
- (d) Une organisation indiquera dans son règlement particulier si elle utilise un autre système de compilation, comme le RICHTA.

6.0 RÈGLEMENT PARTICULIER ET CIRCULAIRE PRENDRE 7.0, 8.0, 9.0

Le règlement particulier (horsque requis) sont spécifiques à chaque rallye et doivent inclure les informations suivantes.

Les items identifiés avec un (f) doivent apparaître dans la circulaire de l'événement.

6.1 NOM DE L'ÉVÉNEMENT

Le nom du rallye. (f)

6.2 ORGANISATEURS

Le nom et le numéro de téléphone du ou des organisateurs. (f)

6.3 STATUT

Le statut du rallye, en indiquant le(s) championnat(s) dont il fait partie. (f)

6.4 LIEU

La localisation du point de départ, de l'arrivée, des repas et des pauses. (f)

6.5 HORAIRE

Un horaire indiquant au moins la date et l'heure des activités suivantes :

(a) début et fin de la période d'inscription; (f)

(b) réunion des pilotes; (f)

(c) heure de départ de la première voiture; (f)

(d) heure d'arrivée prévue de la première voiture à la fin du rallye. (f)

6.6 RÉGION

(a) Délimitation de la région englobant tout le trajet du rallye par des intervalles de longitude et latitude ou par une liste de cartes topographiques. (f)

(b) La liste des cartes topographiques officielles. Si les compétiteurs doivent fournir leurs propres cartes, ceci doit être clairement indiqué. (f)

6.7 FRAIS

Le coût pour chaque voiture. (f)

6.8 CHRONOMÉTRAGE

Le retard maximal et l'avance maximale alloués à chaque contrôle pour toutes les étapes du rallye.

6.9 PÉNALITÉS

Un barème de compilation des résultats incluant la liste des infractions qui pourraient encourir une pénalité et la valeur de celle-ci pour une infraction qui ne serait pas déjà couverte aux paragraphes 7.1 ou 7.2.

6.10 PRIORITÉS

Les priorités à utiliser pour déterminer le trajet si elles sont différentes de celles indiquées au paragraphe 3.7.

6.11 EXIGENCES LOCALES

Tout règlement compris dans des Règles de rallye régional et qui forcerait un compétiteur à se conformer à une exigence inhabituelle avant la tenue du rallye. (f)

6.12 RÈGLEMENTS PARTICULIERS CONTRADICTOIRES

Les compétiteurs doivent être informés dans la circulaire lorsque les Règlements particuliers utilisent des règles différentes de celles décrites ci haut. Toute différence entre les Règlements particuliers et les règles décrites ci haut doit être préalablement approuvée par le Directeur des Compétitions, faute de quoi les règles décrites ci haut auront préséance. Les compétiteurs devront alors avoir accès aux Règlements particuliers avant la journée de l'événement.

7.0 RÉSULTATS ET COMPILATION / RESULTS AND SCORING

7.1 PÉNALITÉS

Les pénalités seront décernées de la façon suivante:

- (a) un (1) point pour chaque minute d'avance ou de retard aux contrôles chronométrés à la minute ou un dixième (0.1) de point pour chaque dixième de minute d'avance ou de retard aux contrôles chronométrés à la seconde et corrigés au dixième de minute;
- (b) trente (30) points pour avoir raté un contrôle;
- (c) dix (10) points pour avoir raté un contrôle routier;
- (d) cinq (5) points pour une irrégularité à un contrôle;
- (e) dix (10) points pour une conduite répréhensible envers un officiel;
- (f) une exclusion suite à une seconde infraction selon 7.1 (e) dans le même évènement;

(g) une exclusion pour toute infraction au code de la sécurité routière.

7.2 BRIS D'ÉGALITÉ

Une équipe se verra accorder un classement supérieur si elle a obtenu (dans l'ordre) :

- (a) le plus de zéros (0);**
- (b) le plus de zéros (0) consécutifs;**
- (c) le plus de uns (1);**
- (d) le plus de uns (1) consécutifs;**

et ainsi de suite.

7.3 EXIGENCES RELATIVES À L'AFFICHAGE

(a) Des résultats provisoires complets (détailés pour chaque contrôle) devront être affichés simultanément pour tous les compétiteurs. Ces résultats ne devront pas être affichés plus tôt que 30 minutes ni plus tard que 90 minutes après l'arrivée de la dernière équipe susceptible d'obtenir le statut de finissant.

(b) Si des résultats complets ne sont pas affichés à l'intérieur du délai spécifié ci-dessus, les résultats provisoires devront être postés. Des résultats complets pourraient quand même être affichés après que le délai ait expiré, mais ils seraient considérés comme non-officiels. Aucune demande d'enquête ne pourrait alors être déposée relativement à ces résultats et ceux-ci ne pourraient pas être déclarés finaux.

(c) Les résultats d'une étape, pour une ou plusieurs équipes, peuvent être affichés en tout temps. De tels résultats partiels doivent être considérés comme non-officiels. Aucune demande d'enquête ne pourrait alors être instituée relativement à ces résultats et ceux-ci ne pourraient pas être déclarés finaux.

(d) Le tableau des résultats doit indiquer précisément la pénalité calculée sur la carte de route de chaque équipe. Toute correction doit être clairement indiquée de même que la valeur initiale de la pénalité qui a été corrigée.

7.4 HEURE D'AFFICHAGE

Les organisateurs doivent inscrire l'heure d'affichage sur le tableau des résultats.

7.5 RÉVISIONS

Toute correction aux résultats suite à un grief devra être effectuée le plus rapidement possible et devra être affichée à la fin du rallye. L'heure de modification devra apparaître à côté de chaque résultat modifié.

7.6 RÉSULTATS FINAUX

Lorsque les procédures d'enquête sont terminées (voir paragraphe 9.2), les résultats sont considérés comme finaux s'ils ont été affichés à l'intérieur des délais alloués.

7.7 DISTRIBUTION

Les organisateurs doivent faire parvenir les résultats à tous les compétiteurs, idéalement à l'intérieur d'un délai de quinze (15) jours après l'événement.

7.8 PUBLICATION

Les résultats doivent contenir les informations suivantes :

- (a) nom du rallye;
- (b) nom du club organisateur;
- (c) date du rallye;
- (d) positions au classement;
- (e) fabricant et modèle du véhicule;
- (f) numéro du véhicule;
- (g) noms des compétiteurs;
- (h) points perdus à chaque contrôle;
- (i) total des points perdus pour chaque équipe;
- (j) remerciements aux organisateurs, bénévoles, etc.

8.0 ORGANISATION D'UN RALLYE / ADMINISTRATION OF RALLY

8.1 VÉRIFICATION DES INSTRUCTIONS

Les instructions (incluant le chronométrage et la localisation des points de contrôle) doivent être vérifiées au moins 21 jours avant la tenue de l'événement par une personne autre qu'un des organisateurs afin de détecter et corriger d'éventuelles erreurs ou ambiguïtés. Les instructions finales devront être

minutieusement vérifiées par les organisateurs afin de s'assurer qu'aucune erreur typographique ne s'y soit glissée lors de la regraphie.

8.2 TRAJET

(a) Un véhicule d'ouverture doit parcourir le trajet à l'intérieur d'une période s'étendant de 24 heures avant le rallye jusqu'à 6 heures avant. Si le véhicule d'ouverture détermine qu'une portion du trajet est impraticable, de nouvelles instructions devront être préparées et affichées (voir 8.6(c)). En l'absence d'un véhicule d'ouverture, le véhicule d'ouverture des contrôles remplira cette fonction.

(b) Si le trajet devenait bloqué ou impraticable pour tous les compétiteurs après que le véhicule d'ouverture ou le véhicule d'ouverture des contrôles soit passé, tous les contrôles situés entre l'impasse et le prochain point de récupération devront être annulés et le prochain point de contrôle chronométré deviendra un contrôle route-in/time-out. Si, au point d'impasse, les instructions exigent que les compétiteurs définissent leur trajet sur une carte, le prochain point de récupération est alors défini comme étant le premier point sur le trajet, situé après l'impasse, qu'on peut atteindre sans circuler dans la direction opposée au trajet original.

8.3 ORDRE DE DÉPART

Autant que possible, les compétiteurs du niveau Club devraient partir en premier. Les compétiteurs doivent partir à une minute d'intervalle.

8.4 CONTRÔLES

(a) Un véhicule d'ouverture des contrôles doit s'assurer que les contrôles sont bien situés et que les instruments de chronométrage sont réglés précisément.

(b) Un véhicule de fermeture des contrôles doit s'assurer que les contrôles sont bien situés, qu'ils ne ferment pas trop tôt, que les équipements de chronométrage sont réglés précisément et doit ramasser les feuilles de contrôle pour les amener à la fin du rallye.

(c) Si, pour une raison ou une autre, le véhicule d'ouverture ou le véhicule d'ouverture des contrôles ne pouvait rallier la fin du rallye, ceci ne constituerait pas une raison suffisante en soi pour annuler des contrôles lors de la compilation des résultats.

8.5 INSCRIPTION

(a) Un registraire doit procéder à l'inscription des compétiteurs au début du rallye. Il doit alors s'assurer que tous les compétiteurs ont dûment complété le formulaire d'inscription, payé les frais d'inscription, possèdent les documents

valides requis et qu'ils ont signé le formulaire de décharge du Canadian Association of Rally Sports.

(b) Il est recommandé qu'une calibration d'odomètre utilisant les distances officielles du rallye soit disponible aux compétiteurs lors de l'inscription ou avant. Cette calibration d'odomètre devrait avoir une distance minimale de quinze (15) dix (10) kilomètres, sans nécessairement faire partie du trajet du rallye.

8.6 AVIS OFFICIELS

(a) Tous les types de panneaux utilisés aux points de contrôle doivent être exposés au départ.

(b) Toute correction aux instructions qui serait connue doit être affichée avant le départ de l'étape correspondante.

(c) Si une correction aux instructions devenait nécessaire après que le départ d'une étape ait été donné, un avis officiel comprenant les modifications à apporter aux instructions ou au chronométrage devra être affiché à un point de contrôle ou sur un panneau de contrôle solidement ancré et bien visible. Un tel avis devra être placé avant le temps correspondant à l'avance maximale permise pour la première voiture à ce point. Si l'avis est affiché à un point de contrôle, un commissaire doit le signaler à chaque compétiteur qui s'enregistre.

(d) Toute modification aux Règlements particuliers doit se faire avant le début de l'étape dans laquelle elle s'applique.

(e) Un officiel ayant autorité pour signer un avis officiel doit être présent à la fin de chaque étape, et ce avant l'arrivée prévue de la première voiture et jusqu'au départ de la première voiture pour l'étape suivante.

(f) Toutes les demandes d'enquête et les décisions qui s'en suivent doivent être affichées le plus rapidement possible.

8.7 LANGUES

Le français et l'anglais seront considérés comme langues officielles.

9.0 PROCÉDURE D'ENQUÊTE / INQUIRY PROCEDURE

9.1 DEMANDES D'ENQUÊTE

Une demande d'enquête doit être soumise par écrit pour être considérée.

(a) L'organisateur, ou une personne qu'il aura désignée, devra être disponible au départ et à la fin du rallye pour recevoir les demandes d'enquête écrites. Il pourrait aussi être disponible à la fin d'une étape pour recevoir ces demandes.

(b) Une demande d'enquête doit décrire brièvement le problème soulevé par le compétiteur ainsi que la solution proposée pour le régler.

(c) Déposition d'une demande d'enquête :

(i) Toute demande d'enquête relative à la validité d'une inscription, à la qualification d'un compétiteur ou d'un véhicule ou à tout autre sujet dont on pourrait raisonnablement s'attendre à connaître avant le début du rallye doit être déposée à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes suivant la fermeture de la période d'inscription.

(ii) Toute demande d'enquête par un compétiteur concernant la précision de la montre d'un contrôleur ou la position d'un point de contrôle relativement à l'instant 00 seconde de la minute doit être déposée à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes suivant son temps d'arrivée à la fin du rallye.

(iii) Toute demande d'enquête par un compétiteur concernant une erreur ou une irrégularité survenue durant le rallye ou qui serait devenue apparente seulement durant le rallye doit être déposée à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes suivant son temps d'arrivée à la fin du rallye.

(iv) Toute demande d'enquête par un compétiteur concernant un résultat calculé lors de la compilation doit être déposée à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes à partir du moment où ce résultat a été affiché ou modifié.

(v) L'organisateur peut accorder un délai supplémentaire à un compétiteur pour déposer une demande d'enquête lorsque les circonstances l'exigent.

(d) Décisions rendues:

(i) Suite à une demande d'enquête, l'organisateur doit annoncer sa décision aux compétiteurs à l'intérieur des délais suivants tout en donnant les raisons qui ont motivé sa décision:

- avant l'heure d'arrivée prévue de la première voiture à la fin du rallye ou à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes après le dépôt de la demande d'enquête, selon la plus tardive de ces éventualités.

- une (1) heure avant le temps correspondant au retard maximal permis pour la dernière voiture à la fin du rallye.

- à l'intérieur d'un délai de trente (30) minutes après le dépôt de la demande d'enquête.

(ii) La décision rendue par l'organisateur doit spécifier quelles modifications devront être apportées aux résultats suite à l'enquête.

9.2 FIN DES PROCÉDURES D'ENQUÊTE

À la fin d'un rallye, les procédures d'enquête sont terminées lorsque :

(a) chaque demande d'enquête déposée a reçu une réponse ou a été déclarée nulle et non avenue et que trente (30) minutes se sont écoulées depuis que la réponse a été affichée ou que la demande a été jugée nulle et non avenue.

(b) tous les compétiteurs ont complété le rallye et que trente (30) minutes se sont écoulées depuis l'arrivée de la dernière voiture, ou que trente (30) minutes se sont écoulées depuis le temps correspondant au retard maximal permis pour la dernière voiture à la fin du rallye.

(c)

(i) les résultats ont été affichés conformément à la section 7 et les modifications résultant de toutes les décisions affichées ont été faites aux résultats et trente (30) minutes se sont écoulées depuis qu'un résultat a été affiché ou modifié, ou

(ii) les résultats n'ont pas été affichés conformément à la section 7.

L'organisateur et les correcteurs doivent demeurer à la fin du rallye jusqu'à ce que les procédures d'enquête soient terminées.

9.3 REMISE DES PRIX

La remise des prix ne doit pas débuter avant que les résultats n'aient été déclarés finaux tel que défini à la section 7.

9.4 REPRISES

Aucune personne ou organisme n'aura le pouvoir d'ordonner la reprise d'un rallye.

Références

Ce règlement a été adapté à partir des [[Règlements de rallye de navigation \(1999\)](#)] du [[Sports Motor Car Club](#)]

- [Version originale en Français](#)
- [Version originale en Anglais](#)

7.0 RÈGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier d'un événement est spécifique et doit inclure, au minimum, les informations suivantes.

- (a) Le nom complet et la date de l'événement.
- (b) Les nom, numéro de téléphone et courriel du ou des organisateurs
- (c) Le statut de l'événement, s'il y a lieu, et la région concernée
- (d) Les lieux de départ, arrivée, arrêt(s) majeur(s) et les distances.
- (e) L'horaire précédent l'événement et le jour de l'événement, incluant
 - 1- Début et fin de la période d'inscription
 - 2- Horaire détaillé et complet du jour de l'événement
 - 3- Toute information additionnelle (affichage, formation, etc.)
- (f) Le coût, les périodes d'inscription et un lien ou autre mode pour s'inscrire.
- (g) Tout équipement requis au départ (ex. : triangle, cellulaire pour système RICHTA, etc.)
- (h) Une liste des prix et récompenses offertes
- (i) Toute autre information pertinente à l'événement et non mentionnée dans les alinéas précédents.

8.0 PROCÉDURE DE DEMANDE

Tout équipage peut formuler une demande auprès de l'organisation s'il croit avoir été lésé dans une des circonstances suivantes et avant que les résultats ne soient déclarés finaux, limitée à 15 minutes après son arrivée.:

- (i) Toute irrégularité ou erreur survenue à un contrôle occasionnant une pénalité de temps
- (ii) Toute intervention ou incident qui aurait entraîné un retard.
- (iii) La décision rendue par l'organisateur sera finale et sans appel.

9.0 DÉROULEMENT D'UN RALLYE

9.1 VÉRIFICATION DES INSTRUCTIONS

Les instructions, incluant le chronométrage et les emplacements des contrôles, seront vérifiées au moins 21 jours avant l'événement afin de vérifier la route et la véracité des instructions. Les instructions finales seront minutieusement vérifiées avant et suite à l'impression des cahiers de route.

9.2 VÉHICULES OFFICIELS

- (a) Un véhicule de préouverture <00> placera les contrôles aux bons

emplacements avec un panneau bien visible et la bonne heure.

(b) Un véhicule d'ouverture <0> devra faire le parcours afin de constater l'emplacement, l'heure des contrôles et les ouvrir officiellement.

(c) Il est recommandé qu'un véhicule de fermeture <99> suive le parcours et serve également de véhicule d'urgence.

(d) Une épreuve de type Drivex RICHTA (contrôles par GPS) devra être vérifiée dans les 7 jours précédents et avoir des véhicules d'ouverture et de fermeture.

9.3 INSCRIPTION

Un registraire procédera à l'inscription des équipages via courriel ou lien électronique. L'inscription comprendra le formulaire de déclaration et de renonciation à l'endroit de l'événement. Donc, ces formulaires seront réputés complétés quand une inscription aura été acceptée et payée.

9.4 TABLEAU OFFICIEL

Au lieu de départ, l'organisation établira un Tableau Officiel qui comprendra :

(a) L'heure officielle, le permis et un panneau de contrôle

(b) Des directives précisant l'horaire de l'événement

(c) Des directives ou corrections concernant le(s) cahier(s) de route

(d) La répartition des prix et bourses

(e) Toute modification au Règlement Particulier

(f) Toute nouvelle directive non comprise dans le Règlement Particulier

9.5 ORDRE DE DÉPART

L'organisation verra à ce que les équipages de niveau Expert partent en premier, suivis, à la discrétion de l'organisation, des autres classes (Amateur, Recrue, Camion, Hybride, etc.). Les équipages partiront à une minute d'intervalle.

5- TYPE DE NAVIGATION

Navigation

A : Kilométrage cumulatif du début à la fin de l'étape

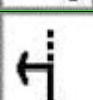
B : Kilométrage de l'intervalle entre chaque instruction

C : Diagramme (tulipe) qui représente l'intersection. Point à flèche.

D : Abréviation ou information disponible sur l'intersection

E : Information supplémentaire ou espace pour annoter
Indications détaillées pour la fin de la section

SECTION 5 Namur – Weir 17,00 km

A	B	C	D		E
CUM	INTER	TULIPE	INSTRUCTIONS		✓
0,00	0,00		Gauche Sur Route 317 sud		
0,16	0,16		Danger, bosses		!!!
1,13	0,97		Vers la Droite Sur Montée Meunier		
6,16	5,03				
9,22	3,06		Arrêt. G. (Cul-de-sac) sur Mtée Lavergne		
ATTENTION : à 10,02 pont étroit :  une seule voie					
10,43	1,21		ZG.		
13,07	2,64		Vers l'Avant		
14,53	1,46		T à Gauche Sur Route 315 sud		
17,00	2,47		V.A. (x Rang 4 sud)		
Fin section: Rte 315 sud et Rang 4 sud. V.A. 					
GPS. : 45,67321 75,28519			Auto '0' : 20h17		

NOTE : Selon les besoins, les instructions pourront être bilingues.

6- TENUE DE TEMPS

Chronométrage

Un **temps écoulé** (T.E.) est un segment en kilomètres à parcourir en un nombre donné de minutes et/ou secondes. Contrôle possible seulement à la fin du segment. Un véhicule peut se présenter en tout temps, demander son temps idéal, s'il n'est pas antérieur, et repartir seulement à l'heure obtenue. Un temps écoulé sera privilégié lorsque l'événement circule dans une section peuplé (village) à basse vitesse.

Une **vitesse moyenne** (V.M.) est un segment en kilomètres à parcourir à une vitesse donnée. Il peut y avoir un contrôle à chaque minute pleine dans ce segment. L'heure de passage au contrôle est toujours l'heure attribuée.

Un contrôle à la **seconde** sera situé sur un dixième de minute dans un segment à vitesse moyenne.

Le **temps de sortie** d'un contrôle sera identique au temps d'arrivée, sauf :

- 1- Si le contrôleur indique un temps de sortie ultérieur,
- 2- Après un contrôle à la seconde, le temps de sortie sera à la minute pleine suivante. Ex : arrivée 15h15 :32 = départ 15h16 :00

Le **facteur** est la distance à parcourir pendant une minute dans un segment à vitesse moyenne.

Exemple : 60 km/h = **1,0** km par min., c'est le facteur de 60 km/h

63 km/h = 1,05 km par min., c'est le facteur de 63 km/h

66 km/h = 1,1 km par min., c'est le facteur de 66 km/h

EXEMPLE DE TENUE DE TEMPS DANS UNE SECTION

Voiture '0' départ 19h00.	Ex. : Voiture numéro 5 (départ à 19h05)
Temps écoulé :	0,00 km à 2,02 km : 2 mins
Vitesse moyenne :	2,02 km à 5,17 km : 63 km/h
T.E. :	5,17 km à 6,67 km : 2 mins
V.M. :	6,67 km à 13,27 km : 66 km/h
V.M. :	13,27 km à 25,87 km : 63 km/h
T.E. :	25,87 km à 28,60 km : 4 mins
V.M. :	28,60 km à 32,80 km : 63 km/h
T.E. :	32,80 km à 37,79 km : 5 mins

V.M. :	37,79 km à 41,79 km : 63 km/h
T.E. :	41,79 km à 53,26 km : 13 mins

MÉTHODE DE CALCUL

Instruction	Calculs			Carte de route			
	T.E. / V.M.	Facteur Au KM	Contrôle possible	Contrôle réel	Voit. 5' IN	Sortie OUT	Score
0,00 à 2,02	2 min		19h02				
2,02 à 5,17	63 k/h	3,07	19h03				
	1,05	4,12	19h04	A - 1	19h09	19h09	0
		5,17	19h05				
5,17 à 6,67	2 min		19h07				
6,67 à 13,27	66 k/h	7,77	19h08				
	1,1	8,87	19h09				
		9,97	19h10	A - 2	19h16	19h16	+ 1
		11,07	19h11				
		12,17	19h12				
		13,27	19h13				
13,27 à 25,87	63 k/h	14,32	19h14				
	1,05	15,37	19h15				
		16,42	19h16				
		17,47	19h17				
		18,52	19h18				
		19,57	19h19				
		20,62	19h20				
		21,67	19h21				
		22,72	19h22	A - 3	19h27	19h28	- 1
		23,77	19h23				
		24,82	19h24				
		25,87	19h25				
25,87 à 28,60	4 min		19h29				
28,60 à 32,80	63 k/h	29,65	19h30				
	1,05	30,70	19h31				
		31,75	19h32				
		32,80	19h33				
32,80 à 37,79	5 min		19h38	A - 4	* 19h44	19h44	0
37,79 à 41,79	63 k/h	38,84	19h39				
	1,05	39,89	19h40				

		40.94	19h41				
		41,79	19h41:48	A – 5	19h48:12	19h49	0 :24
Seconde							
41,79 à 53,26	13 min		19h55	A – 6	20h03		0
					Pénalités:	2: 24 mins	
* voiture arrive à 19h42, demande un temps de 19h44, le reçoit et repart à 19h44							

10 – Règles et responsabilités de l'organisateur envers les compétiteurs et Rallye Sport Québec et l'association canadienne de rallye

10.1 Ouverture des inscriptions :

Il est interdit d'ouvrir les inscriptions tant que le règlement particulier de l'événement n'ait pas été approuvé par Rallye Sport Québec et le directeur régional de CARS.

10.2 Publicité :

Aucune publicité ne devra faire référence ou démontrant avec des images que ce type de rallye incite à une conduite de type pilotage de rallye de performance ou incitant les compétiteurs à enfreindre le code de la sécurité routière lors de ces événements. Il sera obligatoire d'afficher sur toute publicité le logo de Rallye Sport Québec et de l'association Canadienne de rallye. Les publicités ne doivent pas utiliser de mots tel que « pilotage », « conduite sportive », « drivex » et doivent être approuvées par le directeur régional de CARS avant publication.

10.3 Respect de la remise des prix

Toute promesse de prix, bourses, trophées indiqués dans le règlement particulier doit être respectée sans quoi les organisateurs seront mis à l'amende par Rallye Sport Québec pour la valeur équivalente à ce qui n'aura pas été remis aux gagnants, et ce au plus tard 15 jours après l'événement.

10.4 Vitesse excessives

Si des sections de route exigent que les compétiteurs excèdent la vitesse maximale autorisée sur une section de route pour ne pas être pénalisé par un retard à un point de

contrôle, les organisateurs devront ajuster le temps de cette section de 10% plus lente au minimum.

10.5 Règlement de sécurité dans les sports

Les organisateurs doivent respecter en plus de ce règlement de rallye de navigation, le règlement de sécurité de Rallye Sport Québec tel qu'approvée par le ministère de l'éducation, secteur du sport, du loisir et du plein air. Du même fait ils s'exposent aux amendes prévues par le ministère en cas de non-respect tel que stipulé dans ce règlement. Ces amendes seront exigées directement par le ministère et non Rallye Sport Québec, voir avis aux membres page 3 du document au lien suivant :

[RS_Rallye_Sport_Quebec_VF_SL-Final-11-juin-2023.pdf](https://www.rallyesportquebec.com/documents/RS_Rallye_Sport_Quebec_VF_SL-Final-11-juin-2023.pdf)