

**CHAPITRE 10 : DESCRIPTION ET REGLES DE BASE DU RALLYE
HISTORIQUE DE REGULARITE RECREATIVE**

1. Un rallye historique de régularité récréative est un rallye secret de type pénalisant se déroulant sur la voie publique, dont la moyenne horaire n'est jamais supérieure à 50 km/h. La moyenne imposée en agglomération ne peut toutefois dépasser le 36 Km/h.
2. Un rallye historique est divisé en sections et chaque section est divisée en secteurs ou tronçons.

Un secteur est délimité par deux contrôles horaires (CH).

3. Départ

Le départ est donné de minute en minute.

4. Contrôles

a. Contrôle horaire (CH)

- (1) Au contrôle horaire les véhicules avec l'équipage sont autorisés à pénétrer dans la zone de contrôle (c'est-à-dire dépasser le panneau dit « de zone », à priori de couleur jaune) à leur heure idéale de pointage (pas à la minute précédente). L'heure de pointage est celle où un membre de l'équipage remet son carnet de contrôle au contrôleur en poste, qui doit le pointer immédiatement à condition que le véhicule et son équipage se trouvent dans la zone de contrôle.
- (2) L'heure de pointage appartient à la seule responsabilité de l'équipage qui peut consulter le chronomètre officiel du contrôleur en poste, celui-ci ne pouvant en aucun cas donner des informations sur l'heure idéale de pointage.
- (3) A un contrôle horaire, l'équipage n'est soumis à aucune pénalisation s'il effectue les formalités de pointage pendant le déroulement de la minute qui correspond à son heure idéale de pointage.

Exemple : heure idéale de pointage - 12 h 42 min.

Pointage sans pénalisation entre 12 h 42 min 00 sec et 12 h 42 min 59 sec.

Pointage avant 12 h 42 min 00 sec = pénalisation pour avance.

Pointage après 12 h 42 min 59 sec = pénalisation pour retard.

- (4) En aucun cas un pointage en avance sur le temps idéal ne permet de réduire le nombre de minutes de retard enregistré précédemment.
- (5) Les CH de regroupement ou d'arrivée, situés dans de grosses agglomérations (plus de 20.000 habitants), doivent être neutralisés. De même pour un CH de départ, situé dans ce type d'agglomération, pour lequel l'itinéraire permettant de rejoindre le CH suivant est neutralisé.
- (6) Il est strictement défendu, sous peine de mise hors course, de pénétrer dans une zone de contrôle horaire d'une direction autre que celle de l'itinéraire imposé par l'organisateur.
- (7) Les postes de contrôle horaire commencent à fonctionner 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture. Ils cessent d'opérer au-delà du délai de mise hors course de la dernière voiture.

b. Contrôle de passage

(1) Contrôle de passage humain

Au contrôle de passage, le commissaire en poste estampille le carnet de route sans faire mention de l'heure.

(2) Contrôle de passage non humain

(a) Au contrôle de passage, le concurrent note sur son carnet de route l'information reprise sur le panneau de contrôle (pas au crayon) dans la première case vide suivant le contrôle de passage précédent.

(b) Configuration d'un panneau de CP : format A4, bandes orange fluo au-dessus et en dessous du panneau. Lettres ou chiffres noirs de 15 cm de haut. (voir annexe 04)

(c) Les panneaux de CP doivent être disposés visiblement à droite par rapport au sens de la marche, à une hauteur comprise entre 1 et 2 m et à une distance maximale de 2 m par rapport au bord droit de la route.

(d) Il est interdit d'utiliser des faux CP

(e) Les CP notés en trop seront pénalisés

(f) En règle générale les contrôles de passage sont tenus secrets ; néanmoins, il peut arriver que certains d'entre eux soient mentionnés dans le road-book.

5. Epreuves de régularité

a. Au départ de chaque épreuve de régularité, le concurrent recevra une ou plusieurs vitesses moyennes en Km/h. Il devra maintenir autant que possible cette vitesse jusqu'à l'arrivée de l'épreuve de régularité. Il peut y avoir plusieurs arrivées dans le même tronçon de régularité.

b. L'arrivée d'une épreuve de régularité sera située dans une fourchette kilométrique qui sera renseignée au concurrent au départ de celle-ci ou dans le road-book. Le temps effectué pour le tronçon de régularité sera inscrit en heure(s), minute(s) et seconde(s) sur le carnet de route du concurrent au contrôle "STOP" (en cas de TRC).

6. Le carnet de contrôle

a. Au départ, chaque concurrent reçoit un carnet de contrôle.

b. Le carnet doit être présenté aux différents contrôles.

c. L'exactitude des inscriptions demeure sous l'entière responsabilité du concurrent.

d. Toute rature ou altération du carnet doit être contresignée par un commissaire ou entraîne une exclusion.

e. La perte ou la falsification du carnet entraîne automatiquement la mise hors course.

f. En cas d'abandon, le carnet de contrôle doit être remis à un poste de contrôle ou à la direction de l'événement.

g. Aucune information ne peut être notée au crayon sur les carnets de contrôle ou feuilles de route.

7. Contrôle de vitesse

Des contrôles de vitesse pourront être organisés tout au long du parcours. Ces contrôles pourront être effectués aussi bien par le comité organisateur, l'observateur FBVA ou la police.

8. Equipage

- a. L'équipage est composé de deux personnes, reprises sur la liste officielle des participants, et ce, pendant toute la durée de la manifestation.
- b. Cependant, pour les catégories Découverte et Novice, l'organisateur pourra autoriser des équipages composés de plus de deux personnes. Néanmoins, seuls le pilote et le navigateur apparaîtront sur la liste officielle des participants.
- c. L'équipage au complet doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve, sauf si le véhicule est à l'arrêt, à un contrôle, en cas d'urgence ou sur ordre des commissaires.
- d. Pendant toute la durée de la manifestation, l'équipage doit se conformer aux prescriptions légales en matière de circulation routière.
- e. Il est interdit pendant toute la durée de la manifestation :
 - (1) de faire transporter ou de faire tirer le véhicule concurrent par un véhicule autre que concurrent ;
 - (2) de bloquer intentionnellement le passage aux autres concurrents ;
 - (3) de se comporter d'une manière incompatible avec le fair-play.

9. Briefing

Un briefing écrit doit toujours être établi dans les deux langues nationales.