



# Formation Rallye 2018

## RACB SPORT

**Formation pour l'Examen pour Pilotes et Copilotes**

Version Française

Mise à jour 2018 par Etienne MASSILLON



## Formation Rallye

Cette formation RACB Rallye, destinée aux futurs pilotes (remise du syllabus dans le cadre d'une formation pratique) et copilotes (dans le cadre de ce cursus), est obligatoire pour obtenir une licence de rallye sans justification d'un palmarès dans cette discipline.

**Définition du Rallye dans le code sportif de la FIA :** *Compétition* sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un Rallye est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant à un même point de rassemblement fixé d'avance et suivi ou non d'un itinéraire commun. Le ou les itinéraires peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est -à dire des épreuves organisées sur routes fermées à la circulation normale et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du Rallye. Le ou les itinéraires qui ne servent pas pour des épreuves spéciales sont appelés "itinéraires de liaison". Sur ces itinéraires de liaison, la plus grande vitesse en cours de route ne doit jamais constituer un facteur pour le classement. Les Compétitions utilisant partiellement la route ouverte à la circulation normale, mais qui comprennent des épreuves spéciales sur Circuits permanents ou semi-permanents pour plus de 20 % du kilométrage total du rallye sont à considérer, pour toute question de procédure, comme Compétitions de vitesse.

Contenu :

**Schéma général**

**Termes spécifiques**

**Gestion (temps, pénalités, délais hors course)**

**Carnet de contrôle**

**Types de contrôles**

**Road book**

**Notes en épreuves spéciales,  
Procédure en épreuves spéciales et sécurité**

**Procédure aux contrôles et pénalités**

**Relation avec l'organisation**

**Méthode de travail : conseils**

**Cartographie (notions de base)**

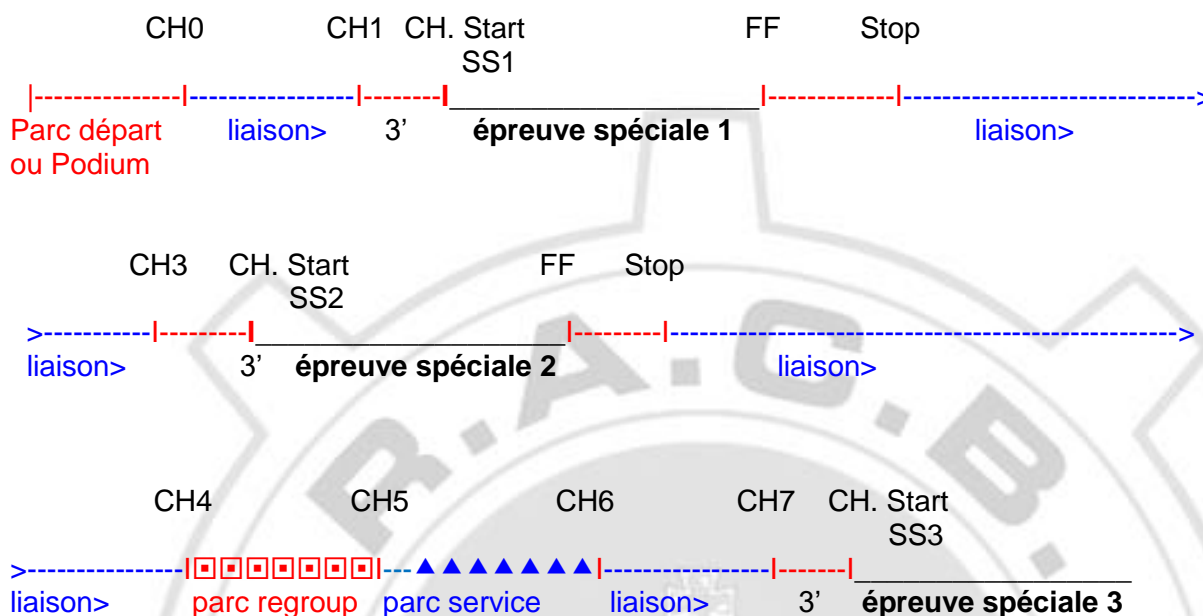
**Licences**

**Catégories**

**Vos notes**



## Schéma général d'un rallye :



Un rallye est une compétition (épreuve routière) qui associe épreuves spéciales de vitesse et secteurs de régularité. Nous parlons **d'épreuves spéciales** (ES) ainsi que des **secteurs de liaison**. Seules les épreuves spéciales sont fermées au trafic routier.

Sur les secteurs de liaison, les concurrents sont bien considérés comme usagers de la route et doivent donc respecter strictement le code de la route.

Pour parcourir ces E.S. et secteurs de liaisons, un temps imparti est imposé. Le pointage du temps utilisé se fait au Contrôle Horaire. Arriver trop tôt ou trop tard sera pénalisé.

La voiture qui est la plus rapide sur les E.S. et qui comptabilise le moins de pénalisation, remporte le rallye.

En épreuves spéciales, les voitures démarrent de minute en minute. Il n'y a donc pas de départ collectif sauf si c'est précisé pour une épreuve show dans le règlement particulier d'un rallye.

Un **vocabulaire spécifique** définit :

Etape : partie d'un rallye séparé par un parc fermé de nuit  
Nb : si seule une super spéciale est organisée la veille= section 1 de l'Etape 1

Contrôle Horaire (CH) : poste de contrôle établi sur le parcours du rallye pour enregistrer les heures de passage

Section : Chaque partie d'un rallye séparées par un regroupement

Parc fermé : Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le règlement et où seuls les officiels autorisés sont admis



## ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Start Leg 1		Thursday 28 July 2011				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
<b>0</b>	<b>Start Leg 1 - (Anytown Pavilion)</b>					<b>18:15</b>
<b>RZ 1</b>	Refuel - All competitors					
	Distance to next refuel	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1		-	10.49	10.49	00:25	18:40
<b>SS1</b>	<b>SSS Trotting Track 1</b>	<b>2.06</b>	-	-	-	<b>19:00</b>
1A	Parc fermé IN	-	14.49	18.55	0:30	19:30
<b>Overnight regroup</b>						
Re-Start Leg 1		Friday 29 July 2011				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
1B	Parc fermé OUT - Service IN	-	0.00	0.00	-	08:00
	<b>Service A - Anytown Pavilion</b>	<b>(2.06)</b>	<b>(24.98)</b>	<b>(27.04)</b>	<b>0:15</b>	
1C	Service - OUT	-	-	-	-	08:15
<b>RZ 2</b>	Refuel - All competitors					
	Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

### NOTES

- Les encadrés indiquant les visites au parc d'assistance et aux zones d'assistance éloignées doivent être délimités par un trait noir épais et, en cas d'impression couleur, colorés en bleu clair.
- Les encadrés indiquant les regroupements ou autres activités de CH doivent être délimités par un trait noir fin, sans remplissage.
- Les encadrés indiquant un ravitaillement doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en jaune.
- Les encadrés indiquant les totaux pour les distances des sections avant un regroupement pour la nuit ou la Fin du Rallye doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en gris clair.
- Toutes les visites au parc d'assistance portent la lettre A, B, C etc.
- Le CH 0 est toujours le départ de la partie compétitive du rallye. Une cérémonie de départ "indépendante" n'est pas considérée comme CH 0.
- Les numéros de section doivent être indiqués dans la marge à droite.

### ASSISTANCE TYPE DURANT UNE ETAPE

<b>SS10</b>	<b>Vesuvius 1</b>	<b>22.80</b>				<b>11:40</b>
10A	Regroup & Technical Zone IN		50.68	73.48	01:25	13:05
10B	Regroup OUT - Service IN				00:15	13:20
	<b>Service E (Football Stadium)</b>	<b>(72.59)</b>	<b>(161.06)</b>	<b>(233.65)</b>	<b>(00:30)</b>	
10C	Service OUT					13:50



## FIN TYPE D'UN RALLYE

SS18	Roja 2	7.25			12:05
18A	Regroup & Technical Zone IN	65.13	81.38	1:15	13:20
18B	Regroup OUT - Service IN			00:03	13:23
<b>Service J (Football Stadium)</b>		<b>(79.97)</b>	<b>(188.53)</b>	<b>(268.50)</b>	<b>(00:10)</b>
18C	Service OUT - Finish - Holding IN				13:33
	Podium				14:00
<b>Leg 3 totals</b>		<b>79.97</b>	<b>188.53</b>	<b>268.50</b>	

Section 9

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	Liaison	Total	* %
Leg1 - 7 SS	136.21	292.98	429.19	31.7%
Leg 2 - 6 SS	145.18	322.12	467.30	31.1%
Leg 3 - 5 SS	79.97	188.53	268.50	29.8%
<b>Total - 18 SS</b>	<b>361.36</b>	<b>803.63</b>	<b>1164.99</b>	<b>31.0%</b>

Un CONCURRENT est la personne morale ou physique qui engage des conducteurs formant un EQUIPAGE. L'organisateur ne peut accepter de réclamation que de la part d'un concurrent.

**L'équipage doit pouvoir vérifier sa position par rapport à 3 éléments de calcul :**

Le classement tiendra compte de :

- Temps réalisés en épreuves spéciales
- Pénalités éventuelles
- Respect du délai de retard maximum autorisé
  - tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti
  - un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou étape

VOIR un exemplaire complet de carnet de contrôle avant le premier rallye.

VERIFIEZ toujours que vous avez un carnet de contrôle COMPLET (reçu par section) et qu'il correspond bien à votre numéro de voiture.

ABSENCE de visa de passage (contrôle de passage) ou de pointage (CH), non remise du carnet = HORS COURSE

**!!! L'équipage est responsable de son carnet de contrôle!!!**

Le Carnet de Contrôle est le carnet destiné à recueillir les pointages des temps enregistrés aux différents point de contrôle prévus sur l'itinéraire



**TIME CARD**  
Day 2 - Section 5  
Sunday 7 Nov. 10

Car number

**CONDROZ-HUY**  
37<sup>e</sup> BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP

<b>TC 12</b>	<b>SS 12 - WANZE - MA RNEFFE</b> 16,19 Km	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 13 H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 46</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 13
<b>TC 13</b>	<b>SS 13 - BEMAHIN</b> 9,62 Km	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 13 H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 20</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 13A
<b>TC 13A</b>	<b>REPROUPEING</b>	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 13A H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 20</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 13C

**TIME CARD**  
Day 2 - Section 5  
Sunday 7 Nov. 10

Car number

**CONDROZ-HUY**  
37<sup>e</sup> BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP

<b>TC 100</b>	<b>PARC FERME OUT</b>	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 100 H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 05</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 10E
<b>TC 10E</b>	<b>SERVICE IN</b>	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 10E H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 10</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 10F
<b>TC 10F</b>	<b>SERVICE OUT</b>	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 10F H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 40</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 11
<b>TC 11</b>	<b>SS 11 - LAVOIR</b> 9,60 Km	FINISH TIME H M S ACTUALS IAP1 IC 11 H M S STOP TIME TAKEN H M S TARGET TIME H M S <b>00 20</b>	COMPETITOR USE DUE TIME H M S IC 12



Control type	CONTROL ZONE (Diameter of sign: about 70 cm)		
	← Direction of rally →	← Direction of rally →	← Direction of rally →
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGNS End of Control Area
PASSAGE CONTROL	← 25 m min	← 25 m PC	
TIME CONTROL	← 25 m min	← 25 m TC	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	← 5 m	← 5 m TC	
TC AT SERVICE PARK EXIT	← 5 m	← 5 m TC Usually leads to RZ and/or TZ	
TIME CONTROL AND SS START	← 25 m min	← 50-200 m TC	← 25 m SS START
END OF SS	← 100 m ADVANCE INDICATION	← 100-300 m FLYING FINISH LINE	← 25 m STOP CONTROL
<b>OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS</b> (Diameter of signs: 55 cm minimum)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE SYMBOL ON BLUE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		One sign for all refuel operations	
RADIO POINT	← 100 m WARNING SIGN	RADIO POINT	
MEDICAL VEHICLE POINT	← 100 m WARNING SIGN	MEDICAL VEHICLE POINT	

Distance shall be respected as near as practically possible.

\* Previous colours/design of these signs may be used until replacements are required.



## Road-book

Le parcours d'un rallye est reproduit dans un road book. C'est lui que nous suivrons **SCRUPULEUSEMENT** pour reconnaître le parcours. Le parcours, tel que décrit dans le road book, **est obligatoire** et lui seul fait foi. Il est souvent plus précis dans le road-book que sur une carte.

Le road book contient aussi le timing de l'épreuve et des cartes sur lesquelles sont reproduites les ES.

Le timing des reconnaissances et le nombre de passages autorisés figurent dans le REGLEMENT PARTICULIER du rallye.

Le road-book est un descriptif par schéma (boule/flèche) qui donne aussi toutes les distances totales/partielles progressives et totales dégressives. Le road book indique également le sens de marche. Il est interdit d'emprunter le parcours en sens inverse.

On peut aussi y trouver des photos des endroits de contrôle pour une meilleure identification (il peut être catastrophique de confondre FF et STOP d'une épreuve spéciale !).

Le road-book doit contenir :

- la procédure en cas d'accident
- différentes informations utiles en cas d'urgence
- le timing de l'épreuve
- la liste explicative des symboles utilisés dans le road book
- les cartes de l'ensemble du rallye
- le parcours de déviation
- le formulaire d'abandon
- un formulaire de renseignements





Example:

**SS Number** 1 2 8

**SS Information**

**Distance Legend**

**Scheduled Time**

**Turn quickly the page over 5200 m**

TC 7/11 Hermeskeil		DAY: 2
TC 8/12 Neunkirchen		SECTION: 3/4
DISTANCE: 41,51 km		REVISÉ ROUTE: 30 min
AVERAGE: 62,27 km/h		INFORMATION
TIME ALLOWED: 40 min		2007
DIRECTION		
TOTAL	38,48 3,21	
PARTIAL		3,03
	39,23 0,75	2,28
	40,53 1,30	0,98
	41,10 0,57	0,41
	41,51 0,41	0,00
		(0,06)

TC 8/12 Neunkirchen		DAY: 2
TC 9/13 Freisen		SECTION: 3/4
DISTANCE: 24,00 km		REVISÉ ROUTE: 30 min
SPECIAL STATUS: 8/12		INFORMATION
ST. WENDELER LAND 1/2		2007
16,95 km		2007
DIRECTION		
TOTAL	15,88 0,90	8,12
PARTIAL		
	16,52 0,64	7,48
	16,91 0,39	7,09
	16,95 0,04	7,05
	17,19 0,24	6,81

**FINISH/ZIEL SS/WP 8/12 ST. WENDELER LAND 1/2 16,95 km**

**STOP**

**HIF 6**

**TURN QUICKLY**

**2-24**

**2-34**

VERIFIEZ que vous avez reçus des road books COMPLETS !!!









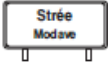










Outre le parcours, le road book contient **donc** aussi :

## Lexique/Infos

Ces pages vous donnent les informations diverses :

- Lieu du calibrage du tripmaster utilisé pour vérifier l'accord entre le road-book et le compteur de la voiture ou du trip
- repérage des points de contrôles identification des emplacements de CH, départ, arrivée (F.F.), Stop, etc...
- rappel concernant les reconnaissances réglementation sur le programme des reconnaissances
- adresse et n° de téléphones utiles en cas de secours, liste des contacts en cas d'urgence
- La signification des symboles utilisés dans le road-book
  - timing des différents jours (peut être sujet à modification !!!)
  - interprétation des schémas utilisés dans le road-book
 exemple : (liste non exhaustive)

<b>SYMBOLES - SYMBOLS</b>	
	CONTROLE HORAIRE TIME CONTROL
	DEPART EPREUVE SPECIALE START SPECIAL STAGE
 	ARRIVEE EPREUVE SPECIALE FINISH SPECIAL STAGE
	POINT STOP STOP POINT
 	REFUELLING ZONE TYRES
	EPREUVE SPECIALE SPECIAL STAGE
 	VILLE OU VILLAGE CITY OR VILLAGE = 50 KM/H
  	EGLISE - CALVAIRE CHURCH - CROSS
 	MAISON HOUSE
	DIRECTION A SUIVRE DIRECTION TO FOLLOW
	DIRECTION A NE PAS SUIVRE DIRECTION NOT TO FOLLOW



	PONT - TUNNEL BRIDGE - TUNNEL
	CHEMIN DE FER - COURS D'EAU RAILWAY - RIVER
	ARBRE FEUILLUS - ARBRE SAPIN LEAFY TREES - FIR TREES
	NOTE SUR PAGE SUIVANTE <= A 200 M NOTE ON FOLLOWING PAGE <= A 200 M
	POSTE DE COMMISSAIRE MARSHAL POST
	PARCOURS DE REMPLACEMENT - POINT INTERMEDIAIRE ALTERNATE ROAD - INTERMEDIATE POINT
	POINT DE PRISE DE LA DISTANCE KM POINT OF CATCH OF DISTANCE KM
	RESPONSABLE ES - AMBULANCE POMPIER - DEPANNEUR - MEDECIN SS COMMANDER - AMBULANCE - FIRE BRIGADE BREAKDOWN SERVICE - DOCTOR
	PANNEAU DE SIGNALISATION ROUTIERE ROAD SIGNS

Un ROAD BOOK ALTERNATIF et/ou une carte présentant un parcours alternatif (en cas de blocage d'une épreuve spéciale) sont généralement prévus.

### Autres documents utiles dans le road-book

- déclaration d'accident

A remplir et à rendre à un officiel en cas d'accident

Mais !!! respect de la réglementation **en cas d'accident** :

Si un équipage effectue une sortie de route à un endroit où se trouvent des spectateurs, des riverains, des commissaires ou toutes autres personnes, **il est tenu de s'arrêter pour s'assurer que personne n'a été touché ou/et blessé par son véhicule.**

Si **personne n'a été touché** ou blessé, l'équipage pourra repartir. La déclaration devra être établie dans les conditions prévues et la sortie de route sera considérée comme un fait de course.



**Dans le cas contraire**, et conformément aux informations qui leur seront données sur place par les commissaires ou/et les officiels, l'équipage **devra attendre** l'arrivée des secours et de la police avant de poursuivre éventuellement l'épreuve.

En cas d'accident avec évacuation de blessés, même si c'est un membre de l'équipage, le véhicule doit être mis directement à la disposition du parquet de police et ne peut être déplacé qu'avec l'accord du parquet de police.

En cas de non-respect de ces règles, les Commissaires Sportifs pourront imposer à l'équipage une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course. Pour la législation belge, le délit de fuite est une infraction pénale

- déclaration d'abandon : A remplir et à rendre à un officiel en cas d'abandon

- demande de départ pour Super-Rally : A remplir et à rendre à un officiel pour confirmer le souhait de repartir en rallye

- procédure de sécurité en cas d'accident

-



A montrer aux autres voitures, hélicoptères ou équipes de sécurité pour signaler que l'équipage est indemne

-



A montrer aux autres voitures, hélicoptères ou équipes de sécurité pour signaler que l'équipage a besoin d'aide médicale.

### **Les notes en épreuves spéciales**

Les notes en rallye sont également appelées « pace notes » et sont utilisées dans le monde du rallye pour décrire le plus vite possible une situation en utilisant des symboles et un vocabulaire limité.

Cet usage doit créer des automatismes chez le pilote afin qu'il puisse réagir directement correctement sans se poser des questions.

Le pilote et le copilote doivent avoir un code d'échange parfaitement maîtrisé avant de tenter la première expérience.

Code d'évaluation et de dictée pour le pilote, d'écriture et lecture pour le copilote.

#### **courtes, précises, constantes**

à partir d'une échelle (vitesses ou angles ou estimation)

« G130 ou G1 ou G rapide »

Privilégiez précision et graduations à haute vitesse avec un vocabulaire préparé

« ciel » en une syllabe est mieux que « sommet » en deux

Rapide à la dictée, à l'écriture (prévoir code) et à la lecture « à l'arbre » est bien mais

« derrière arbre » est plus précis



toujours employer le même code pour une même information prévoir des graduations +, ++, -, --  
s'entraîner (pas forcément sur route – voir simulateurs)

### **soigner rythme et intonation**

Par soulignement Annoncer les pièges ( !)

**préciser distances** pour rythme et en visibilité réduite

**utiliser des points de repères**

- utiles aussi en cas de perte de rythme
- en trajectoire (ex : « face mur » pour le point de corde)  
(approche des notes brouillard avec choix d'un côté)

**reproduire numérotation** des cases du road-book

- pour tronçonner, reprendre partiellement lors d'éditions modifiées
- pour situer exactement départ et arrivée
- très utile en cas de modification d'itinéraire

**décrire utilisation de la route**

« Frôler, corde, couper, à cheval, tenir, ou pas corde »

**état route** (sale, gravier, boue, GP= »glisse si pluie »)

**jamais oublier le « ICI »**

à placer en cas d'interruption (sortie, crevaison) pour retrouver le fil

### **exemples d'abréviations**

**pour décrire rapidement courbes, relief, points de repères et distances**

/	sur (pas le temps d'adapter la trajectoire)
//	pour (possibilité de revenir en trajectoire)
FR	frein
FRM	frein à main
!	attention
!!	piège
C	corde
Cp	coupez
Pc	pas corde
Rz	raser (quelque chose : un arbre, un rocher...)
Ig'c	légère corde
Px	pas extérieur
Lg	long
Td	tard
' 3	étroit
16	très étroit (13 et 3)
Jp	jump
Ks	cassis
GP	glisse si pluie (changement adhérence sur revêtement)
>	ferme (se resserre)
<	ouvre

Prévoir aussi d'ajouter des corrections rapidement et toujours de la même manière pour ne pas contrarier la relecture :

exemple : si on ajoute une corde au fil des passages  
placé devant => corde dès l'entrée  
et donc différent de placé derrière (en trajectoire)



ECRIRE LES NOTES AU CRAYON pour faciliter les corrections et garder lisibilité  
Crayon mou et pas trop gras

UTILISER DES CAHIERS A PAGES DETACHABLES mais fixées par boudins

Ecrivez grand car pour relire vous serez secoués

NUMEROTER VOS PAGES

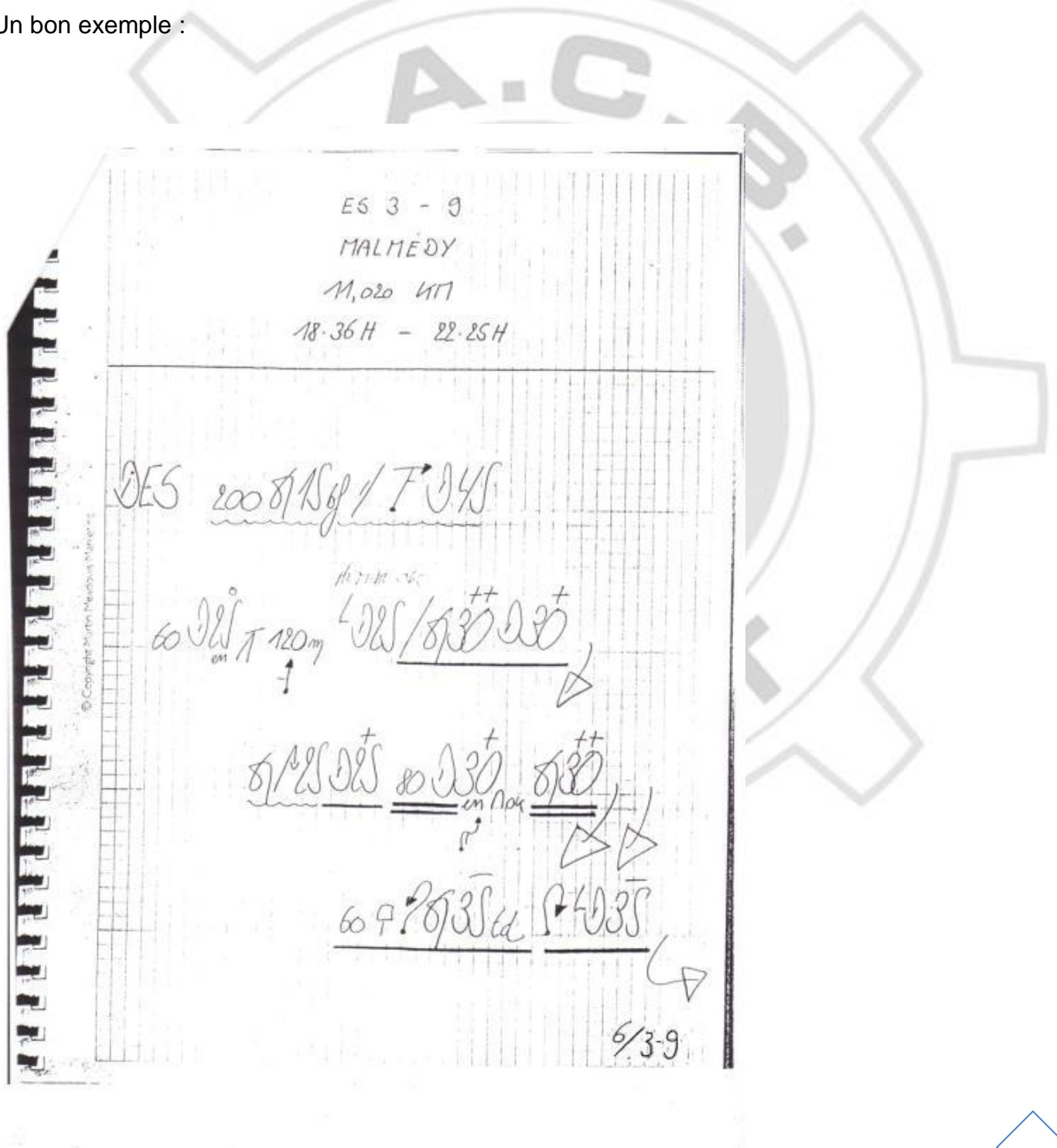
Par spéciale ex : 8/3 puis 7/3 signifie page 8 de la SS3, page 7 de SS3

Ordre dégressif pour avoir une bonne idée de la distance restant à parcourir

RANGER votre road-book ou vos notes de manière accessible

Idem pour le CARNET DE POINTAGE (sans lui : plus de rallye !!!)

Un bon exemple :

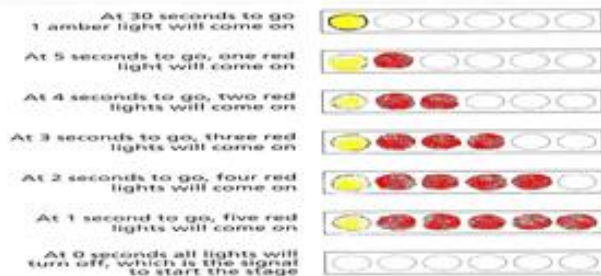




## PROCEDURE épreuve spéciale

### Départ :

décompte via starter et dans les épreuves internationales de haut niveau via feux



Généralement, une horloge marque le décompte et le départ est enregistré par une cellule. Mais de manière plus basique, le concurrent est placé sous les ordres d'un starter Qui décompte 1'...30"...15"... 10"...5, 4, 3, 2, 1, GO

### Préparation au départ :

Idéalement :

au CH le copilote est sorti casqué pour vérifier horloge de pointage. Il appelle son pilote dans la minute qui précède l'heure idéale de pointage. En respectant la procédure de pointage (voir plus loin), Il donne son carnet à l'heure idéale afin d'y faire indiquer son heure exacte et vérifie les écritures. Ensuite, le co-pilote s'attache également, vérifie que son pilote aussi soit attaché correctement (Toujours vérifier mutuellement qu'on est bien casqué, système « RFT » ( le Hans@) attaché et sanglé avant de prendre le départ). Il prépare ses notes et carnet de pointage pour la spéciale en respectant la procédure de départ. Le carnet de contrôle sera rendu à l'équipage dans la minute précédant le départ par les commissaires en poste

### Sécurité durant l'épreuve spéciale :

Signalisation par drapeaux aux postes prévus dans le road-book (revoir logo)

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre

Un drapeau **ROUGE** déployé:

- signifie : attention ! Situation très dangereuse !
- indique la présence d'un danger important. Blocage partiel ou total de la route.
- les concurrents doivent diminuer la vitesse et être prêt à s'arrêter
- interdiction de dépasser

Dans **tous les cas**: le drapeau **ROUGE** signifie qu'un temps forfaitaire sera attribué

Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer, par le directeur de course, un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

Le ralentissement non suffisant fait l'objet d'un rapport des commissaires de sécurité et provoque une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.



- aucun drapeau autre que le drapeau **ROUGE** ne peut être montré dans une épreuve spéciale.

- d'autres systèmes (feux de signalisation clignotants) peuvent être utilisés dans une super spéciale. Tous les détails seront alors précisés dans le règlement particulier.

NB : Utilisation du drapeau rouge dans des rallyes FIA : voir règlement particulier du rallye

Exemple: système de voyants lumineux à bord

### En fin de spéciale

!!! ne pas dépasser entre **arrivée** (F.F.=Flying Finish) et **STOP**

Ne pas intervenir sur véhicule dans zone STOP

Vérifier validité des écritures apposées sur le carnet avant de quitter le STOP

Donner indications utiles pour liaison routière suivante

Comptabiliser le temps réalisé

Calculer heure du prochain pointage

Vérifier la moyenne via le road book

Comptabiliser les éventuelles pénalités routières

Comptabiliser la situation par rapport au délai de mise hors course

Il est incohérent de prendre des risques et de continuer votre rallye en attendant la notification de l'organisateur si vous êtes clairement hors course.

## PROCEDURE Contrôles

### CH (Contrôle Horaire)

Entamée au moment dès entrée de la zone autorisé dans minute précédent heure idéale de pointage mais **!!!\*** arrêt ou allure anormale interdits  
sortie et retour interdits

Pointage lors de remise du carnet **!!!\***

pénalités pour avance et retard (règlement particulier)

parfois pointage en avance autorisé mais **!!!** règlement particulier

**Une zone de pointage est toujours considérée comme une zone parc fermé.**

Zone de parc fermé continue si suivi d'un départ de SS

Toujours vérifier écritures avant de quitter la zone

### SS Départ

Respecter heure et rang prévu

Faux départs pénalisés

1<sup>ère</sup> infraction : 10 secondes

2<sup>ème</sup> infraction : 1 minute

3<sup>ème</sup> infraction : 3 minutes

infractions ultérieures : à la discrétion des Commissaires Sportifs

Ces pénalités n'empêchent pas les Commissaires Sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils jugent nécessaire.

Ne pas démarrer dans les 20" => hors classement





## SS « STOP »

La zone comprise entre le panneau jaune d'arrivée et le panneau beige de fin de zone est considérée comme une zone parc fermé. (aucune assistance autorisée)

Ne pas dépasser ni s'arrêter entre FF et STOP

### Regroupements

Ne jamais considérer la durée annoncée dans le timing comme acquise.

Rester attentif au retard éventuel déjà accumulé pour anticiper une réaction de l'organisateur (et donc une modification de ce temps de regroupement).

**parc fermé:** Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le règlement et où seuls les officiels autorisés sont admis

Après consentement du directeur de course et sous le contrôle d'un commissaire technique, le changement de pare-brise est autorisé avec l'aide de maximum 3 personnes de l'équipe.

- avant toute intervention mécanique sur le véhicule, demander la permission du délégué technique présent.

- toujours PROFITER de l'entrée 10' AVANT HEURE DE DEPART

### Parc fermé de fin de rallye.

Ne pas reprendre son véhicule avant l'affichage du classement final. Il faut attendre l'expiration du délai de réclamation et l'affichage du classement final (daté et signé par les membres du collège des commissaires sportifs). Les officiels en place doivent recevoir l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs.

### Parc SERVICE

Vérifier réglementation en vigueur

Généralement toute intervention en dehors du parc de service est interdite

Respecter strictement les LIMITATIONS DE VITESSE fixée par l'organisateur.

### Réclamation

Rappelons d'abord le rôle du chargé des **relations avec les concurrents !**

Pas de réclamations reçues si :

Non introduite par un concurrent

Réclamation collective (émise par plusieurs concurrents ou visant plusieurs concurrents)

Basée sur des considérations générales

En dehors des délais fixés

Absence de Date et heure

Absence du Numéro de Licence du Concurrent

Suggestion :

Utiliser le document disponible en fin de Road-Book



## Relations avec l'organisation, l'autorité sportive :

### **Commissaires Sportifs**

Ils sont au minimum de trois et officient sous l'autorité du Président désigné dans le règlement particulier du rallye.

Les Commissaires Sportifs ont autorité absolue pour faire respecter le code sportif de la FIA, les règlements nationaux et particuliers, ainsi que les programmes, et jugent toute réclamation qui peut surgir à l'occasion du meeting sous réserve des droits d'appel.

Ils décident des sanctions à appliquer en cas d'infraction aux lois et Règlements.

### **Directeur de course**

Le Directeur de course est responsable de la conduite du rallye, conformément au programme officiel.

### **Commissaires techniques**

Les Commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications concernant les organes des automobiles et leurs conformités.

Ils vérifient, avant le rallye, la conformité et la sécurité du véhicule. Pendant le rallye, ils peuvent effectuer des contrôles. A la fin du rallye, ils vérifient que le véhicule est conforme à sa présentation avant le départ. Ils communiquent leurs procès-verbaux aux Commissaires Sportifs et au directeur de course.

### **Chargé des relations avec les concurrents**

Il doit informer les concurrents et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation. Le chargé des relations avec les concurrents doit éviter la transmission, à la direction de course ou/et le collège des Commissaires Sportifs, de toutes les demandes qui peuvent trouver, avec des explications précises, une solution satisfaisante, à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamations.

Une bonne explication avec lui vaut souvent mieux qu'une réclamation !!!

Les photos des personnes ci-dessus sont illustrées dans le règlement particulier.

**Contrôleur Horaire** : l'officiel indique sur le carnet de contrôle heure de présentation de l'équipe.

**Starter** : l'officiel indique sur le carnet de contrôle l'heure de départ prévue ; il remet ce document à l'équipage et ensuite lui annonce le décompte pour le signal du départ.

**Commissaires de route** : ils sont en charge d'assurer la sécurité à leur poste.

**Stewards** : Ils sont en charge de surveiller et de placer correctement le public en toute sécurité.

**Chronométrateurs** : ils établissent les temps mis par chaque équipage pour accomplir le parcours. Au point STOP, un officiel indique sur le carnet de contrôle de l'équipage l'heure de passage au vol de la ligne d'arrivée d'une épreuve spéciale.

**Juges de faits** : Ils sont là pour constater/rapporter des faits précis, au collège des commissaires sportifs, des actions contraires au règlement.



## Conseils

Prenez contact avec un club automobile (= écurie) dans votre région.

Vous recevrez toutes les informations nécessaires et beaucoup de conseils de pratiquants plus expérimentés. Trouvez la liste des clubs sur le website du RACB.

### **BIEN PREPARER UN RALLYE est très important:**

Demander ou télécharger le **REGLEMENT particulier et ... LE LIRE COMPLETEMENT**

Nombreuses références à un règlement général obtenu avec licence

Mais les particularités sont importantes

Renvoyez la demande **d'inscription** et droits d'engagement dans les délais.

Préparez **TIMING et LOCALISATION** des principales **ACTIONS**

- distribution du road book
- conditions particulières des reconnaissances
- tableau officiel d'affichage
- documents et divers autocollants
- séance officielle de mise au point « shakedown »
- contrôle des documents (vérifications administratives)
- contrôle technique (vérifications techniques)
- parc départ ou parc fermé
- accès au parc de départ
- parc d'assistance et conditions d'accès pour mon équipe
- localisation et timing du chargé des relations avec les concurrents
- contrôle technique final
- remise des prix

Préparez vos **reconnaisances**

sur une carte (fournie par organisateur)

et en tenant compte des horaires imposés

le parcours et le timing sont-ils identiques de boucle en boucle ???

Préparez votre **matériel**

pour la prise de notes (copilote)

vérifiez conformité voiture de reconnaissance (pilote)

respectez les riverains

maîtrisez le mode emploi du tripmaster utilisé

Avant le départ

#### **Vérifications diverses**

- administratives :
  - permis de conduire
  - licence
  - Autorisation de l' ASN pour les épreuves à l' étranger

- techniques :
  - fiches d'homologation
  - documents de la voiture
  - casques et Système «RFT» (Hans©)
  - vêtements et équipements de sécurité requis
  - arceau
  - les sièges
  - harnais



### Parc de départ

minimum 1 heure et maximum 4 heures avant le départ du rallye.

(voir règlement particulier pour éviter de tout ruiner avant le départ)

accès pilotes dans parc (fermé) 10 minutes avant départ

(ne pas tarder : nombreux exemples de problèmes !!!)

### Lecture de cartes

Pour recommencer même spéciale de suite sans suivre une boucle complète du road-book.

D'abord fixer échelle : ex 1 : 25.000

(1cm/carte=25000cm/terrain=250m)

Utiliser distances, angles (nord en haut de la carte) et légende.

[www.ign.be](http://www.ign.be)



### LICENCE RALLYE NATIONAL

#### One Event RACB Rally-Criterium

(Criterium seulement)

Prix : 60 €

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG si plus de 45 ans.
- Etre en possession d'un permis d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir réussi le test RACB

Ou

- Etre en possession, d'une licence A3, (ASAF/VAS) valable de l'année en cours

Ou

- Avoir été en possession, dans les 24 mois, d'une licence type « Rallye » RACB Sport
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG si plus de 45 ans.
- Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.

#### Junior Rally-R

Prix : 99 €

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé
- Etre en possession d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir été en possession, d'une licence A3 (ASAF/VAS) dans les 24 mois et pouvoir présenter un palmarès de trois résultats ou minimum 6 résultats en rallysprint



Ou

- Avoir réussi le test RACB

Cette Licence « Junior Rally-R » n'est valable que pour les épreuves inscrites aux championnats de Belgique des Rallyes 2016 et pour la participation sur un véhicule homologué en VRC 1A – VRC 1B – VRC 2B

**National Rally-R Stage (Max. 1600cc cylindrée corrigée)**

**Prix : 210 €**

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG à partir de 45 ans.
- Etre en possession d'un permis d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir réussi le test RACB

Ou

- Avoir été en possession, d'une licence A3 (ASAF/VAS) dans les 24 mois et pouvoir présenter un palmarès de trois résultats ou minimum 6 résultats en rallysprint

Ou

- Avoir été en possession, dans les 24 mois, d'une licence type « National Rally R-Stage » ou « International Historic Rally » délivrée par le RACB Sport

**National Rally-R**

**Prix : 260 €**

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG à partir de 45 ans.
- Etre en possession d'un permis d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir été en possession d'une licence type « National Rally R-Stage », dans les 24 mois, et pouvant présenter un palmarès de minimum 3 résultats.

Ou

- Avoir été en possession, d'une licence A3 (ASAF/VAS) dans les 24 mois et pouvoir présenter un palmarès de 5 résultats ou minimum 10 résultats en rallysprint

Ou

- Avoir été en possession, dans les 24 mois, d'une licence type « International Historic Rally » RACB Sport et un minimum de 3 résultats

**Historic Rally**

**Prix : 295 €**

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG à partir de 45 ans.
- Etre en possession d'un permis d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir été en possession d'une licence type « National Rally R-Stage », dans les 24 mois, et pouvant présenter un palmarès de minimum 5 résultats sous Licence « National Rally R-Stage » et avoir eu un avis favorable du RACB Sport sur base de l'expérience

Ou



- Avoir été en possession, dans les 24 mois, d'une licence type «International Historic Rally» RACB Sport ou International Historic H3 et un minimum de 3 résultats

Ou

- Dans le cas d'une 1ère demande de licence : avoir réussi l'examen théorique et pratique « rallye » organisé par le RACB Sport avec succès.

**International Rally-R**

**Prix : 400 €**

- Etre âgé de minimum 18 ans.
- Certificat médical d'aptitude à pratiquer le sport automobile délivré par un médecin agréé avec test d'effort ECG à partir de 45 ans.
- Etre en possession d'un permis de conduire en cours de validité.
- Avoir été en possession, dans les 24 mois, d'une licence type «International Rally-R» ou supérieur délivrée par le RACB Sport

Ou

- Avoir été en possession, d'une licence « National Rally-R» dans les 24 mois précédant la demande avec un minimum 3 résultats où la licence «National Rally-R » est requise.

○

Ou

- Etre en possession d'une licence «National Rally-R Stage » ou « International Historic Rally» + minimum 6 résultats dans les 24 mois précédant la demande.

**Remarque**

- Pour participer au« Renties Ypres Rally » ou à une épreuve OPEN à l'étranger, le copilote doit être en possession d'une licence « National Rally-R-Stage » ou d'une licence de type « National / International Rally-R» .
- Les copilotes qui désirent participer à une épreuve du Trophée Européen des rallyes de la FIA , du Championnat d'Europe de la FIA ou du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA doivent être en possession d'une licence «International Rally-R ».
- Un copilote qui désire devenir pilote doit satisfaire au minimum aux conditions requises pour la « National Rally-R Stage ».
- Les licences « National Rally – R » doivent être en possession d'une autorisation de la part du RACB pour participer à une épreuve à l'étranger.

**VOITURES / CATEGORIES PRINCIPALES:**

**CLASSES FIA**

Classe **RC1**  
Classe **RC2**  
Classe **RC4**  
Classe **RC3**  
Classe **RC5**  
Classe **RGT**

Championnat de Belgique :  
mêmes classes que les championnats FIA  
plus les classes suivantes :

**CLASSES NATIONALES**

Classe **NCE**  
Classe **NCM**

La sécurité de ces voitures doit correspondre aux normes RACB Sport.



Chaque voiture doit avoir une fiche d'homologation et /ou une fiche technique.

Rappel : - L'utilisation des plaques « Z » doit être conforme à la loi.  
- Les plaques « ZZ » et « O » sont interdites

## Vêtements ignifugés

### D/ PRESCRIPTIONS DE SECURITE

#### D.1. Sécurité pilotes

**Vérifiez bien que les équipements et les vêtements de sécurité sont conformes aux normes en vigueur !!!**

##### D.1.1. Casques

Les casques doivent répondre à des normes **en vigueur**:

La liste des casques homologuées est disponible sur simple demande au RACB Sport ou par le biais du site : [www.fia.com](http://www.fia.com)

##### D.1.2. Vêtements ignifuges

Les vêtements ignifuges (combinaison, cagoule), ainsi que les sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures et gants doivent répondre, au minimum, à la norme

La liste des vêtements ignifuges homologuées est disponible sur simple demande au RACB Sport ou par le biais du site : [www.fia.com](http://www.fia.com)

##### D.1.3. Dispositif de retenue de la tête (FHR)

**NE PAS NEGLIGER UNE BONNE COUVERTURE ASSURANCE SPECIALE**

- individuelle (incapacités temporaires, permanentes, frais d'hospitalisation, décès,...)
- et pour votre matériel
- En cas de participation à l' étranger, une assurance «rapatriement » est obligatoire

Nb : en cas de sortie de route, l'organisateur se charge de sortir votre véhicule de l'épreuve spéciale (sauf si il y a blessés car le véhicule doit alors être placé à disposition du parquet) mais le reste des frais est à charge du concurrent et la responsabilité de l'organisateur ne peut alors être engagée.



**Vos NOTES :**

A large, faded watermark of the R.A.C.B. logo is centered on the page. It consists of a gear-like border with a crown in the center and the text 'R.A.C.B.' and 'SPORT' around it. The background of the page is filled with horizontal lines for writing notes.

Horizontal lines for notes.