



35ème Rallye de Dieppe

(4, 5, 6 mai 2007)

Dossier de Presse

Coupe de France des Rallyes 2007

SOMMAIRE

<i>Le Rallye du Pays de Dieppe et la Coupe de France</i>	<i>p 3</i>
<i>Partenaires</i>	<i>p 4</i>
<i>L'Historique du Rallye</i>	<i>p 7</i>
<i>Entretien : Etienne Morin</i>	<i>p 12</i>
<i>Palmarès</i>	<i>p 14</i>
<i>Le dispositif médias</i>	<i>p 17</i>
<i>Rallye, mode d'emploi</i>	<i>p 18</i>
<i>Rallye, les mots clés</i>	<i>p 20</i>

Le Pays de Dieppe et Coupe de France des Rallyes

Le Rallye du Pays de Dieppe dans le top 10 de la Coupe !

Placées sous l'égide de la Fédération Française du Sport Automobile, les épreuves routières se décomposent en deux grandes catégories :

- le Championnat de France des Rallyes, constitué de huit épreuves,
- la **Coupe de France des Rallyes**, fort de quelque 305 meetings annuels, régionaux ou nationaux.

Le 'Pays de Dieppe' entre dans cette dernière catégorie mais avec un statut particulier. En effet, intégré au calendrier des épreuves dites de **1^{ère} Division**, il est affecté du coefficient 5, soit le plus élevé qui puisse être.

Pour les pilotes, dont l'objectif majeur est de se qualifier pour la Finale nationale qui réunit en fin de saison (et ce depuis plus de 20 ans) l'élite de la discipline, **participer au Rallye du Pays de Dieppe revêt forcément un intérêt majeur**. Réussir un bon résultat en Normandie, c'est accomplir un grand pas vers la Finale 2007 qui se déroulera à Mende, en Lozère !

Dix épreuves, réparties sur l'ensemble du territoire national, constituent le calendrier de la Coupe de France des Rallyes 1^{ère} Division coefficient 5. Chronologiquement placé au quatrième rang d'entre eux, le Rallye du Pays de Dieppe est toujours **une étape délicate à négocier**. La **sélectivité du tracé et le rythme intense** de cette compétition au format 'midi-minuit' (associés aux facéties régulières de la météo) lui offrent **un caractère unique et bien trempé !**

Il ne sera donc certainement pas étonnant de retrouver sur la plus haute marche du podium le 5 mai prochain, un **pilote dans la lignée de ceux qui ont forgé l'histoire du Rallye du Pays de Dieppe !** A l'image des Coeuille, Polo, Jordan ou encore Rédélé !

Partenaires

Ils aiment le Rallye du Pays de Dieppe...

Epreuve phare dans la discipline à l'échelle nationale, le Rallye du Pays de Dieppe compte aussi parmi les **événements sportifs de premier plan en Région Haute-Normandie**.

A ce titre, il génère des **retombées économiques et médiatiques importantes** et draine chaque année de très nombreux spectateurs locaux ou venus des régions avoisinantes.

Parfaitement en phase avec le cahier des charges que lui confère son rang d'épreuve de la Coupe de France 1^{ère} Division, le Rallye du Pays de Dieppe ne pourrait exister sans le soutien de **partenaires institutionnels et privés**, et des **municipalités traversées**.

Le Comité d'Organisation du Rallye du Pays de Dieppe remercie très sincèrement toutes celles et tous qui ont rendu possible la mise sur pied de la 35^{ème} édition.

Les partenaires institutionnels



La Région Haute-Normandie

Avec une population forte de 36,5% de moins de 25 ans, la Haute-Normandie (constituée par les départements de l'Eure et de la Seine Maritime) est la **Région la plus jeune de France** !

La puissance de son économie, notamment grâce à la production de **lubrifiants**, de **plastiques**, d'**automobiles**, de **flacons de luxe** ou encore de **lin** (par tradition) est l'une de ses autres grandes richesses. Mais elle n'est pas, loin s'en faut, la seule !

Très sensibilisée à la recherche (avec en prime le 6^{ème} rang national), la Haute-Normandie est aussi la **première façade maritime de France** grâce à l'activité intense des ports de Rouen et du Havre, se démarque par la **qualité de son environnement** et son omniprésence en matière de **culture**. Sans évidemment oublier son **histoire** qui l'a vu devenir l'une des régions les plus prospères de l'hexagone.

Le département de Seine-Maritime

Née autour du **textile** et aujourd'hui orientée vers la **chimie**, les **équipements mécaniques** et la **construction automobile**, l'industrie est une tradition ancienne dans l'ex-département de la Seine Inférieure, devenue Maritime en 1955.

Partenaires

Les **filières de pointe** (chimie fine, biologie, transport...) et le secteur tertiaire occupent actuellement une place prépondérante de son économie.

Avec 7000 chambres d'hôtels, 886 gîtes et 68 campings le **tourisme** constitue l'une des plus sûres ressources de la Seine-Maritime.

Le Département est également très 'branché' sur les **nouvelles technologies de l'information et de la communication**, gages de sacrées promesses pour l'avenir...

Enfin, comment ne pas s'émerveiller à la vue du **Pont de Normandie**, le plus haut pont à haubans du monde, ouvert à la circulation depuis 1995.



La Ville de Dieppe

Dieppe, 36.000 habitants, peut se targuer d'être à la fois la **plage la plus proche de Paris**, une **clité portuaire**, une **ville d'art et d'histoire** et (avec Rouen) l'une des deux sous-préfectures de Seine-Maritime.

Prisée pour ses paysages et sa lumière par Delacroix, Pissaro ou Renoir ; placée au rang de port stratégique par Guillaume le Conquérant dans sa conquête de l'Angleterre ; terre de l'adoption d'Alexandre Dumas et Oscar Wilde ; station balnéaire mise à la mode dès 1823 par la Duchesse de Berry ; marquée par une histoire sans égale et des édifices remarquables pour en témoigner, la Ville de Dieppe fait aujourd'hui preuve d'activité portuaire remarquable.

Jugez plutôt : **port de traversée** qui permet de rallier New Haven en quatre heures, **port de commerce** renommé pour son trafic fruitier, **port de pêche** célèbre pour ses coquilles et enfin **port de plaisance** avec 450 anneaux !

La Ville de Tôtes

A 158 mètres au dessus du niveau de la mer, **1145 âmes** résident dans la petite ville de Tôtes. Née de la **fusion**, au beau milieu du XIXème siècle, des communes de Tôtes et **Bennetot**, la municipalité tôtaise présente un environnement riche, particulièrement vert et largement investi par des cultures pour le moins diversifiées.

L'**Hôtel du Cygne**, lieu de villégiature pour des personnages aussi importants que **Louis XIII**, **Madame de Pompadour**, **Guy de Maupassant** et **Gustave Flaubert** est l'un des bâtiments les plus prisés de la commune.

Partenaires



Les partenaires privés

(par ordre alphabétique)

Abrafer
 ACLC Contrôle automobile
 Auchan Dieppe
 Autosur Dieppe
 BM Précision
 BMW Dieppe
 Brasserie Le Catamaran
 Dieppe
 Citroën SNEL Dieppe
 Contrôle Automobile de Tôtes
 Créa Optic Dieppe
 Eco cuisines Schmidt
 Fiat Dieppe
 France Bleue
 France Pare-Brise Dieppe
 Gan Assurances, cabinet
 Maunoury Dieppe
 HM Automobiles Dieppe
 Le Grand Casino de Dieppe
 Les Informations Dieppoises
 Ets Marchand Dieppe
 Norauto Dieppe
 Opel, concession Références
 Automobiles Dieppe
 Paris Normandie
 Paru Vendu Dieppe
 Relais de Belmesnil
 Station Delabrière
 Renault Jean Rédélé Dieppe
 Suzuki Espace Auto Dieppe
 Technomap
 Top Annonce
 Volkswagen, Ets Ledoult
 Dieppe



Les municipalités traversées

Arques la Bataille, Auffay, Bacqueville en Caux, Belmesnil, Belleville en Caux, Bertreville St Ouen, Biville la Baignarde, Biville la Rivière, Brachy, Le Catelier, Criquetot sur Longueville, Cressy, Dieppe, Heugleville sur Scie, Lammerville, Lestanville, Manéhouville, Montreuil en Caux, Notre-Dame du Parc, Omonville, Rainfreville, Rouxmesnil Bouteilles, Royville, Sevis, St Aubin sur Scie, St Hellier, St Ouen le Mauger, St Pierre Bénouville, St Vaast du Val, St Victor l'Abbaye, Tôtes, Tourville sur Arques.

L'Histoire du Rallye Dieppe

Des Grands-Prix au Rallye du Pays de Dieppe

Grand Prix de l'ACF... circuit de Dieppe... Alpine... rallyes... Tous ces événements sportifs nous rappellent que Dieppe a toujours été une ville étroitement liée à la compétition et au Sport Automobile.

1897 : la course Paris-Dieppe

Tout commence en 1894 avec la première compétition automobile au monde Paris-Rouen (plus un concours qu'une véritable course). Les compétitions consistent en des "courses de ville à ville" et le 24 juillet 1897, sur les 171 kilomètres de Saint-Germain en Laye à la station normande a lieu la course Paris-Dieppe (organisée par l'ACF, récemment fondé) - 79 inscriptions pour 59 partants et 42 arrivants. Elle fut remportée par Paul Jamin, l'un des futurs fondateurs de l'ACO sur voiturette "Léon Bollée" à la moyenne de 40,540 km/h.

Une anecdote : le curé de Torcy bénissait les concurrents au bas d'une côte avec un dangereux virage, au cas où, pensait-il, un accident fatal aurait pu survenir.

Après les tragiques événements de la course Paris-Madrid de 1903 (accidents en cascade provoquant de nombreux morts parmi les spectateurs et le décès du pilote Marcel Renault), les courses de ville à ville sont interdites. Il va falloir trouver une autre formule !



1 1913 CIRCUIT DE DIEPPE. - Bollot sur "Peugeot", vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F.
1540 kil. en 13 h. 58 m. 2 s., soit à une moyenne de 110 k. 700 à l'heure (Magnétis Boché)

L'Histoire du Rallye Dieppe

1907-1912 : Les Grands-Prix de l'ACF sur le circuit de la Seine-Inférieure

Dès 1900, on s'oriente vers les courses en circuit fermé. Le succès, à la fois populaire et technologique, des diverses éditions de la "Coupe Gordon-Bennett" va développer ce type de compétition à travers le monde entier.

Après Le Mans en 1906, l'ACF, désireux d'attirer les constructeurs britanniques sur le continent, va organiser son 2ème Grand Prix en 1907, aux environs de Dieppe. Le circuit sera un vaste triangle de près de 77 kilomètres entre Dieppe, Londinières et Eu. Le vainqueur en sera Nazzaro (Fiat) à 113,6 km/heure de moyenne.

L'édition de 1908, sur le même circuit, verra le succès de Lautenschlager (Mercedes). Pas de courses entre 1909 et 1911 pour cause de "grève" des constructeurs européens. En 1912, on retrouve le circuit de la Seine-Inférieure et la victoire du Français Boillot (Peugeot). Ce sera la dernière édition dieppoise. Une quantité impressionnante de cartes postales ont été éditées pour ces différentes compétitions.



L'Historique du Rallye Dieppe

1929-1935 : le Grand Prix de Dieppe

A partir de 1925, l'Automobile Club de l'Ouest organise chaque année à Dieppe et dans sa région une grandesemaine de Sport Auto (course de côte de Pourville , accélération-freinage, accélération en côte et concours d'élégance). A chaque fois est organisé un rallye automobile de concentration (Paris-Dieppe pour les concurrents venant de Paris ou Rallye de Dieppe pour les sociétaires de la zone d'action de l'ACO).



De 1929 à 1935, la ville de Dieppe a organisé un Grand Prix réunissant les meilleures voitures et les plus grands pilotes de l'époque sur un circuit tracé à l'ouest de la ville vers Saint-Aubin sur Scie.

Le palmarès regroupe les plus grands volants de l'époque : 1929 - R. Dreyfus (Bugatti) / 1930 - M. Lehoux (Bugatti) / 1931 - P. Etancelin (Alfa Roméo) / 1932 - L. Chiron (Bugatti) / 1933 - M. Lehoux (Bugatti) / 1934 - P. Etancelin (Maserati) / 1935 - R. Dreyfus (Alfa Roméo)

Ces manifestations organisées avec le concours de l'ACO étaient l'occasion de festivités automobiles annexes : épreuves d'accélération, courses de côte et rallyes de concentration depuis les principales villes de l'Ouest de la France. Il est intéressant de noter que le rallye est également ouvert aux motos. Ainsi en 1930, le jeudi d'avant le Grand Prix, un rallye regroupe des concurrents venant de Lille, Amiens, Paris et des villes de la zone d'action de l'ACO. A l'issue du rallye, les concurrents participent à une épreuve d'accélération sur la plage le vendredi, à un concours d'élégance le samedi avant d'assister, voire de participer aux épreuves du Grand-Prix du dimanche (voitures jusqu'à 1100cc le matin et l'après-midi Grand Prix de la Ville de Dieppe ouvert aux voitures de 2 litres et plus - la plupart des "Bugatti")



L'Historique du Rallye Dieppe

1955-1975 - Les années Alpine

Pendant 20 ans, le sport auto français va vibrer aux succès de la firme dieppoise, aussi bien en rallye que sur les circuits. La marque française de voitures de sport et de compétition doit sa création au fils d'un concessionnaire "Renault" pour la région de Dieppe, Jean Rédelé -suite au succès remporté (en compagnie de Louis Pons) aux "Mille Miles" de 1952 avec une 4CV "1063", à la grande surprise des organisateurs. Succès renouvelé en 1954 où 5 "puces" franchissent ensemble la ligne d'arrivée, raflant les cinq premières places.

La première "Alpine" (coach alu sur un châssis de 4CV), sortie en 1953, remporte Liège-Rome-Liège, les Mille Miles et la prestigieuse Coupe des Alpes, d'où le choix du nom de la marque.

En 1961, démarre la carrière de la fameuse "Berlinette" qui va porter haut les couleurs françaises sur toutes les routes du monde. En 1971, la marque remporte le Championnat d'Europe des Rallyes et en 1972, le Championnat du Monde.

En 1963, Rédelé s'attaque à la compétition en catégorie "prototype" dans les courses d'endurance, visant les classements "à l'indice" (victoires au Mans en 1964, en 1966 et 1968 avec les 3 premières places).

C'est pendant cette période qu'une poignée de fanatiques du sport automobile de la région dieppoise va lancer, au sein de l'Ecurie Normandie Automobile, l'idée d'un Rallye Sportif Automobile.



L'Historique du Rallye Dieppe

1980-2006 - Le Rallye National de Dieppe

Déjà, dans les années 50 avaient eu lieu des rallyes internationaux, avec les participations de pilotes renommés dans le grand ouest de la France, comme Jean Rédélé qui pilotait une Renault 4 CV. Le point culminant de ces épreuves était la course en circuit du dimanche sur le front de mer. Puis, pendant une longue époque vont se succéder "Rallyes des Routes de la Mer" avec la participation (quelquefois folkloriques) d'équipages britanniques, "Rallyes Touristiques" avec priorité à la cartographie, et enfin dès 1970, un "Rallye Régional de Dieppe". Organisé par l'ACO en collaboration avec le 'London Car Club', cette épreuve sur deux jours était un franc succès, nombreux équipages normands, de la région parisienne et les inévitables britanniques venaient en découdre, pendant un week-end, sur nos routes du Pays de Caux - parcours de cartographie entrecoupé d'épreuves en côte, de slaloms et de gymkhanas. La remise des prix, dans les salons du Casino, était toujours un très joyeux moment de fraternité franco-britannique !

Et puis, en 1980, les problèmes d'organisation toujours de plus en plus pointus, l'équipe dieppoise profite de la présidence de Jean-Luc Thérier à l'ASA ACO de Haute-Normandie, décide de franchir le pas et d'inscrire le "Rallye de Dieppe" au calendrier national. L'affaire était lancée et dure toujours. Au cours de ces années, le "Dieppe" a accueilli le Rallye de l'Ouest (épreuve phare de l'ACO), les coupes 'Autobianchi', Renault 'R5' puis 'Clio' ... et a même eu l'honneur du calendrier du Championnat de France de 2ème Division en 1997.

Plaise aux Dieux de l'Automobile que la belle aventure continue encore longtemps...

Entretien

Etienne Morin, Président du Comité d'Organisation

A J-30, Etienne Morin qui préside aux destinées du Rallye du Pays de Dieppe depuis la fin de l'année 2006 aux côtés des membres de l'Association Sportive Automobile (ASA) éponyme, dresse un premier état des lieux...



Comment se présente la 35^{ème} édition du Rallye du Pays de Dieppe, à un mois de l'échéance ?

« Si tout n'est pas encore totalement finalisé, je peux déjà affirmer que nous avons déjà beaucoup travaillé pour faire en sorte qu'elle soit la plus réussie possible ! Cela n'a pas toujours été facile car pas mal de fils étaient cassés ou détériorés... mais grâce à l'implication très active et à la mobilisation de tous les membres de l'ASA, je pense que nous sommes sur la bonne voie. Au fil des ans, nous avons tenu compte des souhaits de nos 'clients', à savoir les pilotes, pour leur proposer un rallye à la fois court et intense avec des épreuves spéciales où tous les types de voitures de course pourront s'exprimer. Je rappelle que le rallye se déroulera cette année sur la seule journée du samedi 5 mai, selon la formule dite 'midi-minuit'. Maintenant, je n'espère plus qu'une chose : que les équipages répondent présents ! D'ailleurs, s'ils sont plus de 70, chacun d'entre eux touchera une 'prime' de 3€ par concurrent supplémentaire et ce dès le 71^{ème}, avec un plafond fixé à 80 € que nous aimerions évidemment atteindre... Mais nous n'en sommes pas encore là... »

Quelles sont les nouveautés principales du Rallye du Pays de Dieppe 2007 ?

« Déjà, naturellement, la formule 'midi-minuit' qui mobilisera les concurrents et leur entourage durant un très court laps de temps et permettra à tous les acteurs du rallye de se rendre tranquillement aux urnes le dimanche 6 mai... Ensuite, aux côtés de la Ville de Dieppe depuis laquelle le départ donné, où l'arrivée sera jugée et qui abritera le PC, la salle de presse..., Tôtes sera l'autre centre névralgique de l'épreuve. Tous les parcs d'assistance, qui sont des temps très forts à vivre dans tout rallye, s'y dérouleront. Nous avons également décidé d'adresser un clin d'œil aux équipages du rallye historique : ils partiront en tête, 10 minutes avant les autos 'modernes'. J'ajouterais enfin que nous mettrons le 'paquet' en terme de d'information en créant une véritable équipe vouée à renseigner et guider le public tout au long de la journée. »

Entretien

Puisque vous évoquez l'aspect 'sécurité', avez-vous des craintes particulières ?

« Non. Je crois qu'au moins sur ce plan là, naturellement crucial, le passé a prouvé que le Rallye du Pays de Dieppe était à un très bon niveau. Evidemment, il n'est pas question de se relâcher et je peux vous dire que nous accorderons autant d'attention, si ce n'est plus encore, à cet aspect des choses. Nous disposons d'une très bonne couverture radio, d'un encadrement médical conséquent et composé de personnels compétents, de liaisons informatiques assurées par le prestataire qui agit d'ordinaire en Championnat de France, d'un staff d'officiels (notamment en Direction de Course) très expérimenté... Non, je pense que nous sommes calés sur ce plan. En tous les cas, je peux même dire que nous n'avons pas attendu la promulgation du décret de mai 2006 qui régit désormais les épreuves automobiles, pour le mettre en application. D'une manière générale, nous essayons, en termes de cahier des charges et d'organisation, de coller au plus près de ce que font nos amis du Rallye du Touquet, l'une des huit épreuves du Championnat de France. »

Vous semblez être un homme tout à fait heureux ! Néanmoins, quel peut bien être votre problème du moment ?

« J'aimerais tout simplement que nous soyons le 6 mai... et que le 35^{ème} Rallye du Pays de Dieppe se soit déroulé de manière optimale sur tous les plans ! »

Palmarès

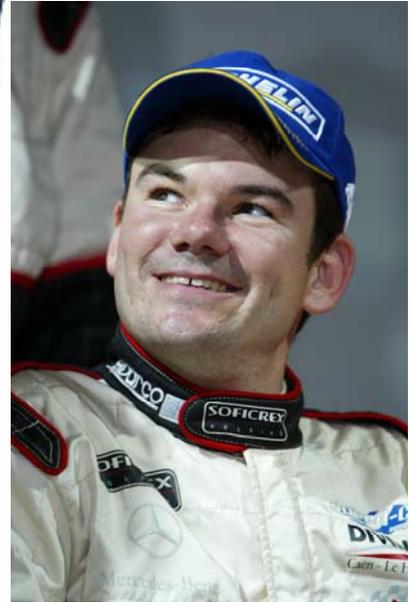
Quantième	Année	Vainqueur	Voiture
34	2006	C. REMY	Renault Maxi Mégane
33	2005	E. BRUNSON	Ford Escort Cosworth
32	2004	E. BRUNSON	Ford Escort Cosworth
31	2003	C. REMY	Renault Maxi Mégane
30	2002	C. REMY	Renault Maxi Mégane
29	2001	A. MORDACQ	Ford Escort Cosworth
28	2000	J. GALPIN	Renault Maxi Mégane
27	1999	J. GALPIN	Renault Maxi Mégane
26	1998	S. JORDAN	Renault Maxi Mégane
25	1997	S. POLO	Renault Maxi Mégane
24	1996	J. BARBARA	BMW M3
23	1995	S. JORDAN	Renault Clio Williams
22	1994	P. THOMASSE	Ford Escort Cosworth
21	1993	J. ALLIBERT	Renault 5 Turbo
20	1992	M. DUTOT	Lancia Integra
19	1991	M. NOURRY	Porsche 911
18	1990	W. MASSIAS	Mercedes
17	1989	M. NOURRY	Porsche 911
16	1988	G. PARGAMIN	Volkswagen Golf
15	1987	A. SERPAGGI	Renault 5 Turbo

Palmarès

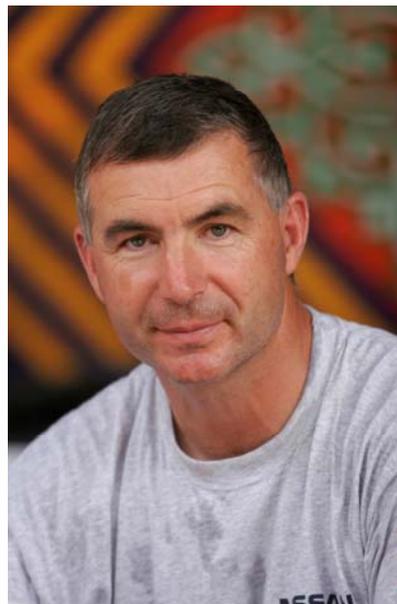
Quantième	Année	Vainqueur	Voiture
14	1986	A. SERPAGGI	Renault 5 Turbo
13	1985	A. SERPAGGI	Renault 5 Turbo
12	1984	A. SERPAGGI	Renault 5 Turbo
11	1983	M. NOURRY	Porsche 911
10	1982	B. FRONDAS	Porsche 911
9	1981	M. NUSBAUMER	Alpine 310
8	1980	C. COEUILLE	Alpine 310
7	1956	T. TRIMATIS	Panhard
6	1955	L. LELONG	Panhard
5	1954	B. CHEVALIER	Peugeot
4	1953	J. REDELE	Renault 4 CV
3	1952	J.P. PIGNE	Peugeot 203
2	1951	SCOTT	Renault 4 CV
1	1950	J. REDELE	Renault 4 CV

Palmarès

Jérôme GALPIN,



Eric BRUNSON



Serge JORDAN

DISPOSITIF MEDIA

La salle de presse

Localisation : Casino de Dieppe

Horaires d'ouverture : le vendredi 4/05 à partir de 16 heures – le samedi 5/05 à partir de 8 heures et jusqu'au départ du dernier journaliste.

Contacts : Georges Colin au 06 64 81 69 19 ou Serge Duquesnoy au 06 88 18 55 02.

Le dossier de presse

disponible en salle de presse

Présentation de la Coupe de France des Rallyes (grandes lignes, descriptif, partenaires, palmarès, fiches pilotes...).

La fiche de synthèse des épreuves

disponible en salle de presse

Fiche pratique plastifiée à porter autour du cou : horaires détaillés, classements Coupe de France, contacts utiles...

Les communiqués de presse

disponibles en salle de presse et sur les sites Internet www.rallye-dieppe.com et www.ffsa.org

Présentation de l'épreuve, communiqué après chaque spéciale et chaque étape, compte-rendu final.

La Conférence de Presse

Le samedi 5 mai à 11h30 (Cité de la Mer à Dieppe) : en présence des acteurs majeurs du 35^{ème} Rallye du Pays de Dieppe (pilotes, partenaires, organisateurs...)

La revue de presse des rallyes

disponible en salle de presse (affichage)

Panorama des articles de presse écrite relatifs aux épreuves du Championnat de France des Rallyes.

Hôtellerie, hébergement, restauration

www.dieppetourisme.com

Rallye : Mode d'emploi

LE DEROULEMENT D'UN RALLYE

La licence

Chaque membre d'un équipage désirant participer à un rallye est tenu d'être titulaire d'un licencié FFSA en cours de validité et valable pour l'épreuve concernée.

L'engagement

Il doit être transmis dans les délais requis et accompagné des droits financiers s'y rapportant. Evidemment, chaque concurrent est tenu de présenter une voiture admise à l'épreuve considérée, et appartenant à un groupe et à une classe de cylindrée homologués. La liste des engagés est généralement affichée et diffusée le mercredi précédent le rallye.

L'ordre de départ

S'il est laissé à la totale discrétion des organisateurs, il doit cependant tenir compte de la présence éventuelle de pilotes prioritaires FIA ou FFSA.

Les reconnaissances

Organisées selon un planning défini dans le règlement de chaque épreuve (quatre jours maximum), les reconnaissances sont soumises au Code de la Route et s'effectuent au volant d'une auto très proche de la série. Elles sont strictement réglementées. Elles permettent à l'équipage de découvrir le tracé intégral du rallye et plus particulièrement de noter chacun des virages des ES. Ces notes seront restituées oralement au pilote par son navigateur pendant le rallye. Le nombre de passages en reconnaissances est limité à quatre. Notons que chaque équipage reçoit un carnet d'itinéraire (ou road book) retraçant de façon détaillée le parcours complet de l'épreuve.

Rallye : Mode d'emploi

Le départ du rallye

Chaque équipage reçoit au départ du rallye un carnet de contrôle sur lequel sont mentionnés les temps impartis pour parcourir chaque secteur défini (départ du podium vers le départ d'une ES, départ d'ES vers départ de l'ES suivante, départ de l'ES vers l'assistance...). Les concurrents sont tenus de respecter l'ensemble de ces temps impartis à la minute près, sous peine d'écoper de pénalités routières qui s'ajouteront aux temps qu'ils auront effectués dans les ES. Chaque poste de contrôle est occupé par une équipe de commissaires qui vise le carnet de bord s'il s'agit d'un simple contrôle de passage (CP) ou annote l'heure réelle de sa présentation s'il s'agit d'un contrôle horaire (CH).

Les épreuves spéciales

La base même du rallye. Ce sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif ! Le chronométrage y est effectué à la seconde et au dixième de secondes. Sauf en Championnat de France pour les dix premiers, les départs sont donnés de minute en minute. L'arrivée est jugée lancée et chaque équipage doit obligatoirement s'arrêter à un contrôle horaire d'arrivée, dit 'Point Stop'.

Les parcs d'assistance

Comme leur nom l'indique, les parcs d'assistance prévus au règlement de l'épreuve permettent à l'équipage de procéder à la remise en état et à l'entretien de leur voiture et aux opérations de changement de pièces ou organes (pneus, disques et plaquettes de frein...). Généralement, l'assistance est uniquement autorisée (sous peine d'exclusion) dans les parcs prévus au règlement.

Les parcs de regroupement et de fin d'étape ou fin de rallye

Interdits à toute personne extérieure à l'équipe, les parcs fermés ci-dessus cités ont pour but de matérialiser le terme d'une section, d'une fin d'étape ou d'une fin de rallye.

Le classement général final

Le classement final ou classement scratch est réalisé par addition des temps réalisés par chaque concurrents dans les ES et de toutes leurs pénalisations routières éventuelles

Rallye, Les mots clés

FFSA : Fédération Française du Sport Automobile.

ASA : Association Sportive Automobile. L'organisme local de la Fédération Française du Sport Automobile. Tous rallyes sont obligatoirement organisés sous le couvert d'une ASA

CRSA : Comité Régional du Sport Automobile. L'organisme fédéral à l'échelon régional. Assure l'interface entre la FFSA et les ASA.

Licence : l'indispensable sésame pour participer à une épreuve. A retirer auprès d'une Association Sportive Automobile (ASA) de votre choix.

Equipage : les deux personnes (le pilote et le copilote) embarquant à bord de la voiture.

Concurrent : la personne physique ou morale engageant la voiture lors du rallye. Souvent le pilote et le concurrent sont une seule personne.

Liste des engagés : liste officielle des concurrents inscrits à une compétition. Publiée quelques jours avant l'épreuve (le mercredi précédent en général).

Liste des partants : liste officielles des concurrents ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques.

Road book : carnet retraçant l'itinéraire complet et détaillé de l'épreuve.

Reconnaitances : passages (limités en nombre et réglementés) effectués par les concurrents en amont des épreuves sur le parcours (liaison et spéciales)

Parc d'assistance : zone dédiée aux réparations de la voiture et aux ravitaillements.

Parc fermé : situé à l'arrivée d'une section, d'une étape ou en fin de rallye et strictement interdits à toute personne étrangère à l'équipage et aux officiels dûment mandatés.

Parc de regroupement : zone dédiée au regroupement des véhicules encore en compétition. Il permet souvent de 'gommer' les éventuels arrêts de la compétition.

Carnet de contrôle (ou carnet de bord) : document remis à chaque équipage au départ du rallye où figurent l'ensemble des temps impartis (à respecter à la minute près sous peine de pénalisation) pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires.

Contrôle de passage : à ces contrôles, les commissaires visent le carnet de bord.

Rallye, Les mots clés

Contrôle horaire : à ces contrôles, les commissaires indiquent leur de présentation du carnet de bord.

Règlement standard : canevas type établi par la FFSA et applicable dans toutes les épreuves de la discipline.

Règlement particulier : document obligatoire retraçant l'ensemble des prescriptions et points spécifiques à l'épreuve considérée.

Additif : bulletin officiel faisant partir du règlement particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier.

Collège des Commissaires Sportifs : composé de trois ou cinq membres, le Collège a autorité absolue pour faire respecter la réglementation standard et le règlement particulier et juger toute réclamation.

Directeur de Course : sa mission consiste à assurer la conduite sportive de l'épreuve.

Chargé des relations avec les concurrents (ou CRAC) : officiel chargé d'informer les concurrents et tenir auprès d'eux, en permanence, un rôle de concertation. Il est bien souvent l'intermédiaire entre la Direction de Course ou le Collège et les concurrents.

Parcours de liaison : parcours routier entre deux spéciales ou pour rejoindre une spéciale, un parc d'assistance, de regroupement, d'arrivée sur lequel les concurrents sont impérativement tenus de respecter les règles du Code de la Route.

Etape : chacune des parties du rallye séparée par un arrêt d'au moins 8 heures ou au moins égal à la durée du parcours si celle-ci est inférieure à 7 heures.

Epreuve spéciale (ou ES) : épreuve de vitesse sur route à usage privatif. Chronométrée à la seconde ou au dixième de seconde.

Point stop : situé à une distance comprise entre 100 et 300 mètres après la ligne d'arrivée de chaque épreuve spéciale. L'équipage est tenu de s'y arrêter. Les commissaires profitent de cet arrêt pour reporter le temps effectivement réalisé sur le carnet de bord de l'équipage.

Classement général ou classement scratch : classement provisoire ou final établi par addition des temps dans les ES et toutes les éventuelles pénalisations exprimées en temps.

Vérifications finales : tous contrôles, effectués à l'issue du rallye, décidés par le Collège ou suite à une réclamation déposée par le Directeur de Course.

Rallye, Les mots clés

Les drapeaux : voici la signification des principaux drapeaux utilisés en rallye :

- bleu/blanc/rouge : départ de l'épreuve
- rouge : arrêt absolu
- jaune agité : réduisez votre vitesse, il y a un danger imminent.
- Jaunes agités (deux) : idem jaune mais soyez prêt à vous arrêter, un danger obstruant totalement ou partiellement la route.
- Vert : retour de la route à son état d'origine.
- Bleu clair agité : laissez passer le véhicule qui vous rattrape.

Temps forfaitaire : temps attribué aux équipages suite à une interruption momentanée ou définitive d'une ES. Ce temps peut être calculé comme suit :

- selon le classement général établi à l'issue de l'ES précédent l'interruption de course, les écarts séparant les concurrents du premier classé étant traduits en pourcentage. Ces pourcentages sont affectés aux concurrents n'ayant pas parcouru l'ES ou ne l'ayant pas parcourue dans des conditions de course normales.
- Attribution du plus mauvais temps réalisé avant l'interruption de la course s'il est jugé 'normal' par les Commissaires Sportifs.
- tout autre temps sous la compétence exclusive du Collège si les deux points ci-dessus ne peuvent être appliqués.

Réclamation : droit fondamental appartenant uniquement au concurrent. Toute réclamation doit être établie par écrit, remise au Directeur de Course ou à un Commissaire Sportif et être accompagnée d'un chèque de caution.

Appel : droit par lequel un concurrent peut saisir le Tribunal d'Appel de la FFSA suite à une décision du Collège qu'il juge défavorable.