

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2015

INDEX

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES	10
1.1 APPLICATION	
1.2 LANGUE OFFICIELLE	
1.3 INTERPRETATION	
1.4 DATE D'APPLICATION	
2. DEFINITIONS	
2.1 DEBUT DU RALLYE	
2.2 ADDITIF	
2.3 COMMUNICATION	
2.4 ZONES DE CONTROLE	
2.5 EQUIPAGE	
2.6 DECISION.....	11
2.7 FIN DU RALLYE	
2.8 ETAPE	
2.9 NEUTRALISATION	
2.10 PARC FERME	
2.11 ASSISTANCE INTERDITE	
2.12 RECONNAISSANCE	
2.13 REGROUPEMENT	
2.14 SECTEUR DE LIAISON	
2.15 SECTION DU RALLYE	
2.16 ASSISTANCE	
2.17 EPREUVE SUPER SPECIALE	
2.18 CARNET DE CONTROLE	
2.19 ZONE TECHNIQUE.....	12
2.20 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS	

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES	
3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS	
3.2 DELEGUES DE LA FIA	
3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DES CHAMPIONNATS REGIONAUX DE LA FIA	
4.1 RESUME	
4.2 CLASSES DE VOITURES	13
4.3 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES	
4.4 VOITURES NATIONALES/REGIONALES	

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT	14
5.1 ATTRIBUTION DES POINTS	

5.2	NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS	
6.	CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES	
	Applicable uniquement pour le WRC	
7.	CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS 15	
	Applicable uniquement pour le WRC	
8.	CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC2, WRC 3)	
	Applicable uniquement pour le WRC	
9.	CHAMPIONNAT JUNIOR WRC	
	Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC	
10.	EX AEQUO DU CHAMPIONNAT	
10.1	PILOTES ET COPILOTES	
10.2	CONSTRUCTEURS OU EQUIPES (LE CAS ECHEANT)	
11.	CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES	
11.1	PILOTES PRIORITAIRES	
11.2	REPOSITIONNEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES	
12.	PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE	
12.1	RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF	
13.	CARACTERISTIQUES DU RALLYE	16
13.1	DUREE DE L'EPREUVE	
13.2	PROGRAMME DES RALLYES	

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14.	DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA	
14.1	GENERALITES	
14.2	ROAD BOOK	
14.3	CARNET DE CONTROLE	
15.	DELIVRANCE D'UN VISA FIA	17

ASSURANCE

16.	COUVERTURE D'ASSURANCE	
16.1	DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE	
16.2	COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE	
16.3	EXCLUSION DE LA COUVERTURE	

IDENTIFICATION DES VOITURES

17.	NUMEROS ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON	
	Applicable uniquement pour le WRC.	
18.	NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE	

18.1	GENERALITES	
18.2	PANNEAUX DE PORTIERES AVANT	18
18.3	VITRE ARRIERE	
18.4	VITRES LATERALES	
18.5	PANNEAU DE TOIT	
18.6	PANNEAU AVANT	
18.7	RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE	
18.8	PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS	
19.	NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE	19
19.1	VITRES LATERALES ARRIERE	
19.2	PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COURSE / NOMS DES PILOTES	

CONDUITE

20.	COMPORTEMENT	20
20.1	REGLES GENERALES	
20.2	PENDANT LES RECONNAISSANCES	
20.3	VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE	
20.4	CODE DE LA ROUTE	

ENGAGEMENTS

21.	PROCEDURE D'ENGAGEMENT	21
21.1	GENERAL	
21.2	SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)	
21.3	AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT	
21.4	AUTORISATIONS DE L'ASN	
21.5	CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE	
21.6	ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE	
22.	DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS	
22.1	RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS	
22.2	DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS	
23.	DROITS D'ENGAGEMENT	
23.1	ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT	
23.2	REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT	
23.3	REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT	
24.	CLASSES	22
24.1	CHANGEMENT DE CLASSE	

RECONNAISSANCES

25.	RECONNAISSANCES	
25.1	VOITURES DE RECONNAISSANCE	
25.2	PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE	
25.3	RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES	
25.4	DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES	

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26.	AVANT LE DEPART	23
26.1	GENERALITES	
26.2	HORAIRE	
27.	PENDANT LE RALLYE	
27.1	VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES	
27.2	RESPONSABILITE DU CONCURRENT	
28.	CONTROLE FINAL	
28.1	PARC FERME FINAL	
28.2	SELECTION DES VOITURES	24
28.3	FICHE D'HOMOLOGATION	

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

29.	EXIGENCES POUR LA MISE AU POINT	
29.1	GENERAL	
29.2	DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT	
29.3	DECHARGE	
29.4	EXIGENCES TECHNIQUES	
29.5	PANNE DURANT LA MISE AU POINT	
29.6	EQUIPEMENT DU PILOTE ET DU PASSAGER A BORD	
29.7	ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT	
30.	ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS	

CONTROLES

31.	CONTROLES – EXIGENCES GENERALES	25
31.1	SIGNALISATION DES CONTROLES	
31.2	BARRIERES DE PROTECTION	
31.3	DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE	
31.4	HORAIRE	
31.5	ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS	
31.6	INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE	
31.7	ZONES RESERVEES AUX MEDIAS (LE CAS ECHEANT)	
31.8	POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES ET DE MAINTENANCE DES CAMERAS	
32.	CONTROLES DE PASSAGE	
33.	CONTROLES HORAIRES	26
33.1	FONCTIONNEMENT	
33.2	PROCEDURE DE POINTAGE	
33.3	CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE	
34.	RETARD	27
34.1	RETARD MAXIMUM AUTORISE	
34.2	AVANCE	
34.3	NOTIFICATION DES RETARDS	

35. CONTROLES DE REGROUPEMENT

- 35.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT
 35.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

EPREUVES SPECIALES**36. GENERALITES**

- 36.1 CHRONOMETRAGE

37. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

- 37.1 POINT DE DEPART
 37.2 PROCEDURE DE DEPART
 37.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE
 37.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE 28
 37.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE
 37.6 FAUX DEPART

38. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

- 38.1 LIGNE D'ARRIVEE
 38.2 POINT STOP

39. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE**40. SECURITE DES CONCURRENTS**

- 40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES
 40.2 SIGNES SOS/OK 29
 40.3 RAPPORTS SUR ACCIDENTS
 40.4 TRIANGLE ROUGE
 40.5 UTILISATION DES DRAPEAUX JAUNES
 40.6 POINTS DRAPEAU JAUNE DURANT LES RECONNAISSANCES

41. EPREUVES SUPER SPECIALES

- 41.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
 41.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
 41.3 PLAN DE SECURITE 30

PARC FERME**42. REGLES DU PARC FERME**

- 42.1 APPLICATION
 42.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME
 42.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERME
 42.4 BACHES
 42.5 CONTROLES TECHNIQUES
 42.6 REPARATIONS DANS LE PARC FERME
 42.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS**43. CEREMONIE DE DEPART**

44. DEPART DU RALLYE 31

-
- 44.1 ZONE DE DEPART
 - 44.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

- 45.1 NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART
- 45.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES
- 45.3 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1
- 45.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTS
- 45.5 INTERVALLES DE DEPART

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

Pour cette réglementation, prière de se référer au règlement des championnats concernés.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES.....32

- 48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE
- 48.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

49. PARCS D'ASSISTANCE

- 49.1 CONDITIONS GENERALES
- 49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE
- 49.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE
- 49.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE
- 49.5 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE33

50. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

51. FLEXI-ASSISTANCE - 45'

- 51.1 GENERALITES
- 51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES

52. ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES

- 52.1 GENERALITES
- 52.2 NOMBRE DE PERSONNEL D'EQUIPE34
- 52.3 OUTILS ET EQUIPEMENT ADMIS
- 52.4 LAISSEZ-PASSER VEHICULES POUR ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES
- 52.5 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS
- 52.6 ZONE DE MONTAGE DES FEUX

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES35

Applicable uniquement pour le WRC.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'EPREUVE

54. RESULTATS DES RALLYES

- 54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS
- 54.2 PUBLICATION DES RESULTATS
- 54.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT
- 54.4 COUVERTURE EQUITABLE ET IMPARTIALE

54.5	PROMOTION DES RESULTATS	
55.	RECLAMATIONS ET APPELS	
55.1	ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL	
55.2	DROITS DE RECLAMATION	
55.3	DEPOT DE GARANTIE	
55.4	FRAIS	
55.5	APPELS	36
56.	REMISES DES PRIX RALLYES	
56.1	CEREMONIE DE PODIUM	
56.2	REMISE DES PRIX	
57.	CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA	
57.1	EXIGENCES DE PRESENCE	
57.2	ABSENCE	
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT		
58.	PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT	
58.1	EMPLACEMENT	
58.2	PROCEDURE DANS LES ZR	
58.3	PROCEDURE SUR LES STATIONS ESSENCE.....	37
59.	UTILISATION DU CARBURANT	
Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC.		
PNEUMATIQUES ET ROUES		
60.	GENERALITES	
60.1	POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS PNEUS MOULES	
60.2	TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC	38
Applicable uniquement pour le WRC		
60.3	TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE DE RALLYE S2000	
TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC DES VOITURES R5 ET R4		
TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N		
Applicable uniquement pour le WRC		
60.4	PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4	
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES		
Applicable uniquement pour le WRC		
60.5	PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES	
Applicable uniquement pour le WRC		
60.6	PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT	
Applicable uniquement pour le WRC		
60.7	CONTROLES	
60.8	ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES	
60.9	SECTEURS DE LIAISON.....	39
60.10	REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES	
60.11	ROUES DE SECOURS	
60.12	FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES	
60.13	DISPONIBILITE DES PNEUS	
61.	FOURNITURE DE PNEUMATIQUES	

Applicable uniquement au WRC.

62. QUANTITE DE PNEUMATIQUES

Applicable uniquement au WRC et à l'ERC.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1	REEMPLACEMENT DU MOTEUR	
63.2	TURBOCOMPRESSEURS	
63.3	TRANSMISSIONS.....	40

64. COMPOSANTS MECANIQUES – CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC

Applicable uniquement pour le WRC

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.1	CAMERAS EMBARQUEES	
65.2	SYSTEME DE SUIVI	
65.3	NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES	

ESSAIS

66. ESSAIS

REGLEMENT SPORTIF DES RALLYES REGIONAUX DE LA FIA 2014

V – Variantes régionales et dispositions supplémentaires

V1	COUPES/CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES.....	41
V2	CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AFRIQUE.....	51
V3	CHAMPIONNAT DES RALLYES DU MOYEN-ORIENT	56
V4	CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE	60
V5	CHAMPIONNAT DES RALLYES NACAM DE LA FIA	68
V6	CHAMPIONNAT DES RALLYES CODASUR DE LA FIA.....	72

ANNEXES

INDEX.....	79
ANNEXE I SIGNALISATION DES CONTROLES.....	80
ANNEXE II DOCUMENTS STANDARD	
1. REGLEMENT PARTICULIER	82
2. ADDITIFS.....	85
3. GUIDES DU RALLYE.....	87
4. ITINERAIRE.....	89
5. ROAD BOOK.....	93
6. CARNET DE CONTROLE.....	96
7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD	102
8. LISTES DES ENGAGES	104
9. LISTE DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE.....	105
10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIA.....	107
ANNEXE III SECURITE (Code Annexe H).....	109

ANNEXE IV	CEREMONIE DE PODIUM	
	(valable seulement en WRC et facultatif pour les Championnats Régionaux)	
ANNEXE V	PNEUMATIQUES	117
ANNEXE VI	DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS	(valable seulement en WRC)
ANNEXE VII	SEQUENCE FEUX DE DEPART	(valable seulement en WRC)
ANNEXE VIII	CHAMPIONNAT WRC JUNIOR	(valable seulement en WRC)
ANNEXE IX	SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION	119
	(pour les organisateurs uniquement – pas de valeur réglementaire pour les concurrents)	
ANNEXE X	COUPE RGT	123

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2015

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes qui sont la propriété de la FIA. Le terme "Championnats" inclut automatiquement les Championnats des Rallyes de la FIA, les Challenges des Rallyes de la FIA, les Trophées des Rallyes de la FIA et les Coupes des Rallyes de la FIA.

Tous les Championnats de la FIA sont régis par le Code Sportif International de la FIA en vigueur et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend les articles applicables à l'un ou plusieurs des Championnats.

Un calendrier des rallyes sera publié par la FIA pour le Championnat concerné.

1.1 APPLICATION

1.1.1 Seule la FIA peut accorder des dérogations au présent règlement.

Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 12.2 et 12.3 du Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 11.9 du Code).

1.1.2 Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement du rallye. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application du présent règlement ou du règlement particulier du rallye.

1.1.3 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés en anglais et, à titre facultatif, dans d'autres langues. En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte anglais fera foi.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FIA pourra prendre une décision.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RALLYE

Tout rallye débute le jour des vérifications administratives ou des reconnaissances (selon que l'un ou l'autre se produit le premier). La partie compétitive du rallye débute lors du premier contrôle horaire.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier du rallye tel que précisé à l'Annexe II.

2.3 COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les Commissaires Sportifs.

2.4 ZONES DE CONTROLE

La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.5 EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignées comme pilote et copilote. Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence de compétition de pilote FIA pour l'année en

cours qui soit valable pour le rallye. Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye.

2.6 DECISION

Un document publié par le directeur de course ou les Commissaires Sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.7 FIN DU RALLYE

Le rallye se termine avec la publication du classement final officiel. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.8 ETAPE

Chaque partie compétitive du rallye séparée par un regroupement pour la nuit (parc fermé). Si des épreuves super spéciales sont organisées la veille au soir de l'Etape 1, elles seront considérées comme Section 1 de l'Etape 1.

2.9 NEUTRALISATION

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs pour quelque raison que ce soit où les règles de parc fermé s'appliquent.

2.10 PARC FERME

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

2.11 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides autres que de l'eau potable fournie par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini dans le présent règlement.

2.12 RECONNAISSANCE

La présence sur une épreuve spéciale, de quelque manière que ce soit, d'un pilote et/ou copilote de priorité de la FIA à tout moment ou de tout membre d'équipage non prioritaire ayant l'intention de s'engager dans un rallye après l'annonce de l'itinéraire.

2.13 REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper les voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

2.14 SECTEUR DE LIAISON

Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées pour les épreuves spéciales.

2.15 SECTION DU RALLYE

Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.

2.16 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé dans le présent règlement.

2.17 EPREUVE SUPER SPECIALE

Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit dans le présent règlement et détaillé dans le règlement particulier du rallye et/ou une épreuve spéciale conçue pour les spectateurs avec la possibilité d'avoir plus d'une voiture prenant le départ au même moment.

2.18 CARNET DE CONTROLE

Carnet destiné à recueillir les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle prévus sur l'itinéraire.

2.19 ZONE TECHNIQUE

Une zone séparée par deux contrôles horaires dans laquelle les commissaires techniques peuvent effectuer des contrôles techniques.

2.20 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS

Une zone établie pour les médias avant le contrôle horaire à l'entrée des parcs d'assistance, des zones d'assistance éloignées ou des parcs de regroupement.

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le collège des Commissaires Sportifs (les Commissaires Sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président et un membre seront désignés par la FIA et seront d'une nationalité différente de celle du pays organisateur. Le troisième membre sera désigné par l'ASN du pays organisateur du rallye. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le directeur de course. Durant le déroulement du rallye, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye.

3.2 DELEGUES DE LA FIA

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA :

3.2.1 Délégué Technique de la FIA

Le Délégué Technique de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

3.2.2 Observateur(s) de la FIA

Le/les Observateur(s) de la FIA vérifiera/ont tous les aspects du rallye et complétera/ont le formulaire de rapport FIA approprié.

3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents/équipages toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y en avoir au moins un lors de chaque rallye. Ils doivent être facilement identifiables par les concurrents/équipages et seront présents conformément au programme établi pour les chargés des relations avec les concurrents.

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DES CHAMPIONNATS REGIONAUX DE LA FIA

4.1 RESUME

- Voitures du Groupe A d'une cylindrée corrigée de 2000 cm³ conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2015
 - Kit Cars du Groupe A d'une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm³ à condition que l'homologation soit acceptée par la FIA comme éligible pour le Championnat concerné
 - Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2015
 - Voitures du Groupe R (R1/R2/R3/R3T/R3D) (Annexe J 2015, Articles 260, 260 D et 261)
 - Voitures du Groupe R4 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2015 (non valable en Europe)
 - Voitures du Groupe R5 conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J 2015
 - Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2015
 - Voitures Super 2000 (Annexe J, Article 254A de l'Annexe J 2013).
 - les voitures Super 2000-Rallyes (conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013) équipées d'une bride conforme à l'Art. 255A-5-1-1-b, excepté les points ci-après :
 - a) le diamètre interne maximum de la bride est de 30 mm,
 - b) le diamètre externe de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 36 mm et être maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté.
- Le diamètre de la bride du turbocompresseur pourra être revu par la FIA à tout moment sans préavis.
- Voitures régionales
 - Voitures nationales

Remarques concernant les voitures R4 :

- Cette réglementation ne sera pas maintenue au-delà de 2014.
- A partir du 01.01.2015, les voitures R4 seront admises uniquement aux rallyes des championnats régionaux de la FIA hors Europe.
- Les voitures ayant une homologation Nationale R4 seront également admises aux rallyes à partir du 01.01.2015.

4.2 CLASSES DE VOITURES

GROUPES	CLASSES
RC2	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 30 mm
	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
	Groupe R5 (VR5)
	Groupe R4 (VR4) (non valable en Europe)
	Groupe N de plus de 2000 cm ³ (N4 actuel)
RGT	Voitures RGT
RC3	Groupe A entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Super 1600
	R2 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR2C et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³ – VR2C)
	R3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR3C et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³ – VR3C)
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal – VR3T)
	R3 (diesel jusqu'à 2000 cm ³ / nominal – VR3D)
RC4	Groupe A jusqu'à 1600 cm ³
	R2 (atmo entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B et turbo entre 927 cm ³ et 1067 cm ³ – VR2B)
	Kit-car jusqu'à 1600 cm ³
	Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
RC5	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³
	R1 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B et turbo jusqu'à 1067 cm ³ – VR1A/VR1B)

4.3 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- Les voitures homologuées en «Kit car», dont la cylindrée est comprise entre 1400 et 1600 cm³, peuvent être acceptées si elles respectent également l'Article 255.6.2 «Poids» de l'Annexe J.
- Les voitures à deux roues motrices équipées d'un moteur diesel suralimenté dont la cylindrée nominale est inférieure à 2000 cm³ sont acceptées en Groupe A et en Groupe N.
- Pour les pilotes engagés avec une voiture Super 2000-Rallye conforme à l'Article 255A de l'Annexe J 2013, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité.
- Pour les voitures homologuées en Super 1600, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité. Voir également les variantes pour chaque région.
- Un passeport technique FIA est obligatoire pour les voitures S2000, R5, Super 1600 (facultatif pour les voitures engagées dans un rallye d'une Coupe ou d'un Trophée de la FIA).

4.4 VOITURES NATIONALES/REGIONALES

Ce qui suit s'applique lorsque des organisateurs admettent des voitures homologuées par une ASN :

- 4.4.1** Ils peuvent utiliser le même itinéraire, en tout ou partie, que pour le Championnat.
- 4.4.2** Ils peuvent choisir soit d'utiliser les officiels désignés pour le rallye, soit de désigner un collège distinct de Commissaires Sportifs, commissaires techniques et/ou officiels.
- 4.4.3** Les voitures courront comme un groupe / une classe après les dernières voitures engagées dans un rallye du Championnat.
- 4.4.4** Les voitures auront leur propre classement et n'apparaîtront dans aucun classement du Championnat.
- 4.4.5** Les voitures n'apparaîtront jamais dans une liste des engagés conjointe, un classement (officiel ou non officiel) et/ou des résultats conjoints d'épreuves spéciales durant ou après un rallye de Championnat. Les pilotes engagés dans la classe nationale utiliseront toujours un bulletin d'engagement différent.
- 4.4.6** Variation admise par rapport aux Article 4.1.1 à 4.4.5

Les voitures approuvées par la FIA avec des homologations de l'ASN et les voitures approuvées par l'ASN seront autorisées à participer et à marquer des points lors des rallyes des Championnats d'Afrique, d'Asie-Pacifique, du Moyen-Orient, NACAM et CODASUR. De plus, la période d'homologation pour certaines voitures a été prolongée au 31 décembre 2016, sous réserve d'exigences de sécurité. La liste complète des voitures avec une période d'homologation étendue se trouve à l'adresse www.fia.com.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.1 Attribution des points des Championnats

Pour chaque titre du Championnat, les points sont attribués pour chaque rallye en tenant compte du classement général selon le barème suivant :

1 ^{er}	25 points
2 ^{ème}	18 points
3 ^{ème}	15 points
4 ^{ème}	12 points
5 ^{ème}	10 points
6 ^{ème}	8 points
7 ^{ème}	6 points
8 ^{ème}	4 points
9 ^{ème}	2 points
10 ^{ème}	1 point

5.1.2 Des points bonus selon le barème suivant pourront être attribués en fonction du classement de chaque étape. Pour que les points bonus puissent être attribués, chaque étape doit comprendre au moins 25% de la longueur totale d'épreuves spéciales.

1 ^{er}	7 points
2 ^{ème}	6 points
3 ^{ème}	5 points
4 ^{ème}	4 points
5 ^{ème}	3 points
6 ^{ème}	2 points
7 ^{ème}	1 point

Pour pouvoir prétendre aux points bonus, la voiture doit rester dans le Parc Fermé à la fin de l'Etape.

5.1.3 Attribution de points réduits

Dans le cas où l'un des rallyes comptant pour un Championnat ou Coupe ne pourrait se dérouler complètement pour une raison quelconque, l'attribution de points se ferait sur la base du classement établi :

- la totalité des points si plus de 50 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- la moitié des points si entre 25 % et 50 % de la longueur d'épreuves spéciales ont été parcourus.

Aucun point n'est attribué si moins de 25 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus. Ceci est applicable aux points bonus et aux points de Championnat.

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

Le classement sera établi en tenant compte des critères requis pour chaque Championnat. Le pilote et le copilote ayant totalisé le plus grand nombre de points seront déclarés champions/vainqueurs.

6. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES

Applicable uniquement pour le WRC

7. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS

Applicable uniquement pour le WRC

8. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC2, WRC 3)

Applicable uniquement pour le WRC

9. CHAMPIONNATS JUNIOR WRC / JUNIOR ERC

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC

10. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

10.1 PILOTES ET COPILOTES

Pour l'établissement du classement final d'un Championnat, les pilotes et copilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

10.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxièmes places, puis de troisièmes places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leur Championnat respectif, comptant uniquement les rallyes ayant servi à constituer leur total de points.

10.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux de leur Championnat respectif, comptant uniquement les rallyes auxquels aura pris part chacun des pilotes et copilotes concernés; une 11^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 12^{èmes} places, une 12^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 13^{èmes} places, et ainsi de suite.

10.1.3 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres pilotes et copilotes ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

10.2 CONSTRUCTEURS OU EQUIPES (LE CAS ECHEANT)

Les Constructeurs inscrits ou équipes inscrites totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

10.2.1 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans les manches de qualification de chaque Constructeur ou équipe, en ne tenant compte que de la meilleure place par rallye pour chaque Constructeur ou équipe.

10.2.2 En fonction du nombre de 9^{èmes} places, de 10^{èmes} places, etc., une 9^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 10^{èmes} places, et ainsi de suite.

10.2.3 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres Constructeurs ou équipes ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

11.1 PILOTES PRIORITAIRES DE LA FIA

- Pilotes ayant été des pilotes P1 dans le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA au cours de l'une des trois années précédentes.
- Pilotes ayant remporté le Championnat du Monde des Voitures de Production, le Championnat WRC 2, le Championnat du Monde Super 2000 ou le Championnat WRC 3 au cours des trois années précédentes.
- Pilotes ayant remporté un Championnat des Rallyes Régional au cours des trois années précédentes.
- Pilotes ayant remporté une Coupe des Rallyes d'Europe de la FIA de l'année précédente.

11.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES

Les Commissaires Sportifs pourront repositionner un pilote prioritaire de la FIA s'il s'est engagé dans un rallye avec une voiture qui, à leur sens, ne justifie pas qu'il bénéficie de sa priorité dans l'ordre de départ initial.

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.1 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

12.1.1 Sauf cas de force majeure, le directeur de course doit faire respecter l'itinéraire.

12.1.2 Aucune contestation émise soit immédiatement avant, soit pendant le déroulement du rallye, ne doit être prise en considération à moins qu'elle n'ait été approuvée par le Délégué à la Sécurité de la FIA.

13. CARACTERISTIQUES DU RALLYE

13.1 DUREE DU RALLYE

La durée d'un rallye peut varier dans les différents Championnats. La durée appropriée est détaillée dans les variantes et les dispositions supplémentaires du Championnat concerné.

- Il n'y aura pas de distance minimale ou maximale pour une épreuve spéciale ; il n'y aura toutefois, si possible, pas plus de 80 km d'épreuves spéciales entre deux visites aux parcs d'assistance ou aux zones d'assistance éloignées.
- Aucune épreuve spéciale ou partie d'épreuve spéciale ne peut être courue plus de deux fois dans un rallye, épreuves super spéciales exclues.

13.2 PROGRAMMES DES RALLYES

En sus de respecter les critères ci-après, les organisateurs sont encouragés à développer les caractéristiques de leur rallye et peuvent élaborer leur propre itinéraire / programme de rallye.

13.2.1 Le programme d'un rallye se déroulera dans l'ordre suivant :

- Reconnaissances
- Administration (peut également avoir lieu avant le début des reconnaissances)
- Vérifications techniques
- Epreuve de mise au point (s'il y a lieu)
- Spéciale d'Essais libres / Qualification (s'il y a lieu)
- Cérémonie de départ
- Rallye
- Cérémonie de podium

13.2.2 Les rallyes peuvent être disputés sur 2 ou 3 jours, départs ou arrivées de sections y compris.

13.2.3 Les rallyes doivent se terminer un samedi ou, de préférence, un dimanche.

13.2.4 La cérémonie de podium aura lieu dans l'heure qui suit l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale.

13.2.5 Le programme des reconnaissances aura lieu sur deux jours. Les organisateurs peuvent toutefois présenter un justificatif à la FIA pour toute modification du programme.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS DE LA FIA

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 GENERALITES

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doivent être suivis :

- Règlement particulier (format imprimé et électronique (obligatoire en ERC, facultatif pour les autres Régions))
- Additifs (format imprimé et électronique)
- Guide du Rallye 1 et/ou 2 (format électronique)
- Itinéraire (format imprimé et électronique)
- Road Book (format imprimé)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'engagement (format imprimé et électronique)
- Listes des engagés (format électronique)
- Listes des partants et résultats du rallye (format imprimé et électronique)
- Livret de Sécurité pour les Médias (format imprimé et électronique), facultatif

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les concurrents et officiels n'en soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FIA avant la publication ne sera pas amendé sans l'approbation de la FIA.

14.2 ROAD BOOK

Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire. Cet itinéraire et les schémas indiquant le sens du parcours doivent être suivis. Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

14.3 CARNETS DE CONTROLE

14.3.1 Chaque équipage est responsable:

- de son carnet de contrôle ;
- de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
- de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au moment correct, et de vérifier que l'heure est correctement inscrite.

14.3.2 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, excepté pour les champs portant l'indication "à compléter par le concurrent".

14.3.3 L'absence de visa/étiquette ou de signature de n'importe quel contrôle de passage, l'absence de pointage à un contrôle horaire, ou la non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle entraînera la suppression de l'équipage concerné du classement. Cette information sera prononcée par le directeur de course à la fin d'une section.

14.3.4 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du directeur de course.

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

Voir Annexe IX – Exigences en matière d'organisation

ASSURANCE

16. COUVERTURE D'ASSURANCE

16.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts). Le montant couvert devrait être exprimé en USD ou Euros.

16.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITÉ CIVILE

16.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

16.2.2 La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant au rallye.

16.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant la mise au point ou les essais libres et la spéciale de Qualification et pour les concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la mise hors course. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

16.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

IDENTIFICATION DES VOITURES

17. NUMEROS ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON

Applicable uniquement pour le WRC.

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.1 GENERALITES

18.1.1 Les organisateurs fourniront à chaque équipage un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques.

18.1.2 Toute publicité à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il ne sera pas permis de modifier ces panneaux.

18.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

18.2.1 Deux panneaux de portières avant de 67 cm de longueur sur 17 cm de hauteur dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux comprendra obligatoirement sur sa partie avant un espace réservé au numéro de course qui sera noir mat.

Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS 803). Le reste de ce panneau de portière sera réservé à l'organisateur.

18.2.2 Chaque panneau sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant, le numéro sur le devant. Le sommet du panneau devra se trouver entre 7 et 10 cm en dessous de la limite inférieure de la vitre.

18.2.3 Aucune signalisation autre que la livrée de la voiture ne devra être placée à moins de 10 cm de ce panneau.

18.3 VITRE ARRIERE

Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum sera placé au sommet de la vitre arrière, centré, à gauche ou à droite comme indiqué dans le règlement particulier. Un espace adjacent de 15 cm x 15 cm fera apparaître un numéro de course sur une hauteur de 14 cm, en orange fluorescent (PMS 804) sur fond clair. Ce numéro pourra être réfléchissant et devra être visible de l'arrière à hauteur d'œil.

18.4 VITRES LATERALES

Deux numéros à apposer sur les vitres latérales arrière de 20 cm de hauteur et d'une largeur de trait d'au moins 25 mm, de couleur orange fluorescent (PMS 804), éventuellement réfléchissants. Ces numéros devront être placés sur les vitres latérales arrière adjacentes au nom de l'équipage.

18.5 PANNEAU DE TOIT

18.5.1 Un panneau de toit de 50 cm de largeur sur 52 cm de hauteur qui sera placé sur le toit, le sommet orienté vers l'avant de la voiture. Un numéro de course noir mat de 5 cm de largeur sur 28 cm de hauteur apparaîtra sur un fond blanc mat de 50 cm de largeur sur 38 cm de hauteur.

18.5.2 La publicité de l'organisateur devra s'insérer dans une surface ayant la même largeur (50 cm) et de 14 cm de haut (ou 2 x 7 cm de haut), située au-dessus et/ou au-dessous des numéros.

18.5.3 La distribution de panneaux de toit aux concurrents est à l'appréciation des organisateurs.

18.6 PANNEAU AVANT

Un panneau s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figurera le numéro de course et le nom complet du rallye.

18.7 RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE

18.7.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte la réglementation sur les numéros de course.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

18.7.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être inclus dans le titre du rallye ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

18.7.3 Le texte de toute publicité imposée par l'organisateur doit être clairement précisé dans le règlement particulier ou, si dans un additif officiel, avant la clôture des engagements du rallye.

18.8 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.8.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double. Dans tous les cas, ce montant supplémentaire est limité à 2000 €.

18.8.2 Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

18.8.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements. Aucune modification de la publicité n'est autorisée.

18.8.4 La publicité facultative de l'organisateur doit être clairement indiquée dans le règlement particulier. Si la publicité facultative est publiée dans un additif et s'il devait y avoir des conflits avec la publicité du concurrent, le concurrent pourra refuser cette publicité facultative sans payer de droit supplémentaire.

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

19.1 VITRES LATERALES ARRIERE

Les initiales des prénoms et noms du pilote et du copilote ainsi que les drapeaux des pays de l'ASN auprès desquelles ils ont obtenu leurs licences doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, adjacents au numéro de course. Les noms devront être inscrits :

- en caractères Helvetica blancs ;
 - en majuscules pour les initiales et la première lettre de chaque nom et en minuscules pour les autres lettres ;
 - sur une hauteur de 6 cm (lettres majuscules) avec une largeur de trait de 1,0 cm.
- Le nom du pilote figurera en haut des deux côtés de la voiture.

19.2 PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COURSE / NOMS DES PILOTES



CONDUITE

20. COMPORTEMENT

20.1 REGLES GENERALES

20.1.1 Les équipages doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.

20.1.2 Lorsque les voitures sont soumises au régime de parc fermé (Art. 42.1), elles ne peuvent être déplacées que par les équipages et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser une voiture à la main. Toute façon de déplacer une voiture, autre que par les propres moyens de cette dernière et à la main, est interdite.

20.1.3 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le règlement particulier du rallye l'autorise.

20.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de l'épreuve spéciale (excepté uniquement pour faire demi-tour).

20.1.5 Sur un secteur de liaison qui est une route publique, une voiture de compétition ne peut être conduite que sur quatre roues tournant librement et quatre pneus. Toute infraction à cette règle fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une pénalité.

20.2 PENDANT LES RECONNAISSANCES

20.2.1 Il est rappelé que les reconnaissances ne sont pas des essais. Le code de la route du pays traversé par le rallye doit être scrupuleusement observé, et la sécurité et les droits des autres usagers de la route doivent être respectés.

20.2.2 Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances entraînera une amende appliquée par le directeur de course comme suit :

par km/heure au-dessus de la limite de vitesse

Tous les pilotes 25 €

20.2.3 Toute autre infraction au code de la route pendant les reconnaissances entraînera une amende appliquée par les Commissaires Sportifs conformément à l'Art. 20.4.4.

20.2.4 Le montant de l'amende ne sera pas modifié en cas d'amende infligée par la police.

20.2.5 Le montant de l'amende sera doublé en cas de seconde infraction commise lors du même rallye.

20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE

20.3.1 Tout excès de vitesse pendant un rallye pourra entraîner une amende appliquée par le directeur de course comme suit :

par km/heure au-dessus de la limite de vitesse : tous les pilotes 25 €

20.3.2 Le montant de l'amende ne sera pas modifié en cas d'amende infligée par la police.

20.4 CODE DE LA ROUTE

20.4.1 Pendant toute la durée du rallye, les deux membres de l'équipage doivent être en possession d'un permis de conduire valable et doivent observer les règles de circulation nationales. Toute infraction sera signalée au directeur de course.

20.4.2 Les agents de police ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.

20.4.3 Dans le cas où la police ou les officiels décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement particulier du rallye, sous réserve que :

- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement final provisoire.
- Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

20.4.4 Pour la première infraction autre qu'un excès de vitesse : une pénalité pourra être appliquée par les Commissaires Sportifs.

20.4.5 Pour la deuxième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes minimum appliquée à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

20.4.6 Pour la troisième infraction : mise hors course appliquée par les Commissaires Sportifs.

ENGAGEMENTS

21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

21.1 GENERAL

Les engagements doivent être effectués conformément aux Articles 3.8 – 3.20 du Code.

21.2 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)

Tout détenteur de licence de compétition de la FIA souhaitant participer à un rallye doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye, avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le règlement particulier. Une demande d'engagement électronique (Internet) peut être acceptée. Si la demande est envoyée par fax, par e-mail ou électroniquement, le document original dûment signé doit parvenir aux organisateurs dans les 5 jours suivant la clôture des engagements. Le bulletin d'engagement doit être accompagné d'une copie de la licence de concurrent valable.

21.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.

21.4 AUTORISATIONS DE L'ASN

Pour les concurrents, pilotes et copilotes étrangers, l'autorisation sera accordée en application de l'Art. 3.9 du Code.

21.5 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE

Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à la clôture des engagements.

Après la clôture des engagements, un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :

- des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
- des Commissaires Sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des équipages admis à prendre le départ.

Seule la FIA peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage ou du concurrent.

21.6 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier du rallye.

22. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements sera fixée au plus tard deux semaines avant le début des reconnaissances. A titre exceptionnel, la FIA pourra autoriser des engagements tardifs.

23. DROITS D'ENGAGEMENT

23.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT

La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du concurrent.

23.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
- En cas d'annulation du rallye.

23.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

24. CLASSES

24.1 CHANGEMENT DE CLASSE

S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, les Commissaires Sportifs pourront la transférer dans un groupe et/ou classe appropriés recommandés par les commissaires techniques.

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

25.1.1 Exigences communes

- Les voitures devront être d'une seule couleur, sans publicité ni autocollant, etc.
- Les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformes à la réglementation du Groupe N).
- Deux phares supplémentaires homologués route seront autorisés.
- L'équipage pourra utiliser un système d'intercommunication "léger" (sans casque).
- Du matériel de navigation embarqué pourra être installé.

Les voitures conformes aux spécifications ci-après peuvent être utilisées :

25.1.2 Voitures standard

Voitures entièrement non modifiées telles que proposées à la vente au grand public.

25.1.3 Voitures de série

- Le moteur sera de série (conforme à la réglementation Groupe N).
- La boîte de vitesses sera de série (conforme à la réglementation Groupe N).
- L'échappement sera de série avec un niveau de bruit maximal situé dans les tolérances légales autorisées du pays organisateur.
- Les suspensions seront conformes à la réglementation du Groupe N.
- Le montage d'un arceau de sécurité en acier conforme à l'Annexe J (Article 253-8.1 à 8.3) sera autorisé.
- Les sièges baquets de couleurs similaires à celles de l'intérieur seront autorisés.
- Les jantes seront libres dans le respect de l'Annexe J Groupe N.

25.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE

Les pneus utilisés pour les reconnaissances seront des :

- a) Pneus de série homologués route pour l'asphalte.
- b) Pneus libres pour la terre, sauf indication contraire dans le règlement particulier.

25.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES

Concernant la publication du règlement particulier des rallyes, tout pilote, ou son copilote, ou tout autre membre d'équipe, qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye de Championnat et souhaitant conduire sur une route utilisée ou susceptible d'être utilisée comme une épreuve spéciale de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite des organisateurs. Ceci ne s'appliquera pas lorsque la personne est réputée vivre dans la zone. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux Commissaires Sportifs.

25.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

25.4.1 Horaire

Les reconnaissances doivent se dérouler selon un horaire établi par les organisateurs. La participation aux reconnaissances n'est pas obligatoire.

25.4.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances

A partir de la publication du règlement particulier du rallye, tout déplacement (sauf à pied) sur le parcours d'une épreuve spéciale du rallye est interdit à toute personne ayant un quelconque lien avec un équipage engagé, sauf autorisation expresse du directeur de course.

25.4.3 Nombre de passages

Le nombre de passages est limité à deux pour chaque équipage sur chaque épreuve spéciale ou, le cas échéant, secteur (les spéciales disputées deux fois sont considérées comme une seule spéciale). Durant les reconnaissances, il y aura des commissaires de contrôle au départ et au point stop de chaque épreuve spéciale pour enregistrer le nombre de passages. Les équipages ne seront autorisés à entrer sur les épreuves spéciales et à en sortir que via les contrôles de départ et d'arrivée. D'autres contrôles peuvent également être effectués pendant les épreuves spéciales.

25.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances

Les organisateurs ont le droit de préciser la limitation de vitesse dans les épreuves spéciales. Ces limites doivent figurer dans le règlement particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances.

25.4.5 Epreuve de mise au point

Il n'est pas obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point dans le programme des reconnaissances.

25.4.6 Nombre de personnes

Lors de chaque passage sur une épreuve spéciale, seul l'équipage est autorisé dans la voiture.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES**26. AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE****26.1 GENERALITES**

26.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier. Les organisateurs pourront prévoir les vérifications techniques comme une opportunité pour présenter les équipages et leurs voitures au public. Dans ce cas, tous les membres des équipages devront participer aux vérifications techniques conformément à l'horaire annoncé dans le règlement particulier ou via un additif publié par les organisateurs.

26.1.2 Lors des vérifications techniques, les concurrents doivent présenter tous les vêtements, casques et dispositif de retenue de la tête FIA (RFT) y compris, qu'ils entendent utiliser. La conformité avec l'Annexe L, Chapitre III sera vérifiée.

26.1.3 L'équipage doit présenter la fiche d'homologation FIA d'origine complète de la voiture.

26.1.4 Les commissaires techniques demanderont que le châssis et le bloc-moteur soient marqués.

26.1.5 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, les Commissaires Sportifs peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou refuser le départ.

26.2 HORAIRE

Un horaire pour plomber les composants et contrôler le poids des voitures sera publié dans le règlement particulier ou dans un Additif.

27. PENDANT LE RALLYE**27.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES**

A tout instant pendant le rallye y compris la mise au point, les essais libres / la spéciale de Qualification le cas échéant, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, y compris les vêtements, que la voiture.

27.2 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

27.2.1 Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye.

27.2.2 Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages, leur absence sera signalée aux Commissaires Sportifs.

27.2.3 Il appartient également au concurrent de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.

27.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux Commissaires Sportifs.

28. CONTROLE FINAL**28.1 PARC FERMÉ FINAL**

Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à leur libération par les Commissaires Sportifs.

28.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques complètes après le rallye, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des Commissaires Sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du directeur de course aux Commissaires Sportifs.

28.3 FICHE D'HOMOLOGATION

La fiche d'homologation FIA d'origine complète et toutes autres certifications nécessaires doivent être disponibles pour les contrôles finaux. Pour les voitures régionales, les documents d'origine correspondants des ASN doivent être disponibles.

MISE AU POINT

29. EXIGENCES POUR LA MISE AU POINT

29.1 GENERAL

Une épreuve de mise au point sera organisée aux fins d'être à la fois une opportunité médiatique et promotionnelle et afin que les concurrents puissent tester leurs voitures. Son inclusion dans le programme du rallye est facultative pour l'organisateur.

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2.1 L'épreuve de mise au point sera organisée comme s'il s'agissait d'une épreuve se déroulant pendant le rallye et comprendra toutes les mesures de sécurité appropriées.

29.2.2 L'épreuve de mise au point peut être organisée en utilisant une épreuve super spéciale ou une partie de spéciale de l'itinéraire du rallye.

29.2.3 Pour l'application de l'Art. 20.2, l'épreuve de mise au point est considérée comme faisant partie des reconnaissances.

29.2.4 Le revêtement de l'épreuve de mise au point devrait être le même que celui de la majorité des épreuves spéciales.

29.3 DECHARGE

Tout passager à bord de la voiture pendant la mise au point qui n'est pas engagé dans le rallye doit avoir signé une décharge fournie par les organisateurs.

29.4 EXIGENCES TECHNIQUES

Avant la mise au point, les voitures doivent passer les vérifications techniques. Pour une voiture donnée, le bloc moteur, la transmission complète et les pièces mécaniques mentionnées dans le présent règlement doivent être plombés.

29.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT

Un concurrent dont la voiture tombe en panne lors de l'épreuve de mise au point devra néanmoins participer à la cérémonie de départ.

29.6 EQUIPEMENT DU PILOTE ET DU PASSAGER A BORD

Pendant la mise au point, toute personne à bord de la voiture doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Equipement du pilote et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Toute infraction sera pénalisée.

29.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT

Toute assistance ne pourra être effectuée que dans le parc d'assistance principal, sauf autorisation contraire dans le règlement particulier du rallye.

30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

Pour cette réglementation, se référer au règlement du championnat concerné (s'il y a lieu).

CONTROLES

31. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

31.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales et zones de contrôles de neutralisation et de regroupement sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA conformes aux dessins et distances de l'Annexe I.

31.2 BARRIERES DE PROTECTION

Une zone d'au moins 5 m avant et après le poste de contrôle, des deux côtés de la route, sera protégée par des barrières afin de permettre le bon déroulement des opérations de contrôle.

31.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE

La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

31.4 HORAIRE

31.4.1 Les postes de contrôle commencent à fonctionner au moins 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.

31.4.2 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du temps de retard maximum.

31.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

31.5.1 Les équipages sont astreints à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours.

31.5.2 Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.

31.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

31.6.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires préposés à un poste de contrôle.

31.6.2 Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive.

31.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS (LE CAS ECHEANT)

Une zone réservée aux médias délimitée par des barrières sera établie avant le panneau jaune du Contrôle Horaire dans les parcs d'assistance, les zones d'assistance éloignées ou les parcs de regroupement et dans le parc d'attente avant la procédure de podium à l'arrivée. L'accès à cette zone sera limité au personnel détenteur du laissez-passer approprié. Les organisateurs peuvent planifier l'itinéraire et le programme de sorte que les équipages puissent passer au moins 15 minutes dans la zone réservée aux médias.

31.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES ET DE MAINTENANCE DES CAMERAS

Les organisateurs peuvent prévoir des points d'échange des données des caméras embarquées le long de l'itinéraire. Ces points doivent être indiqués au moyen d'un additif (qui pourra être publié par le directeur de course) et servent uniquement pour l'échange des données vidéo et l'ajustement/la maintenance des caméras.

Les bandes peuvent également être échangées et la maintenance des caméras effectuée dans la zone réservée aux médias, dans les regroupements ou parcs fermés et à la sortie des zones de ravitaillement éloignées avec l'accord du directeur de course. Si ces travaux doivent être effectués en présence d'un membre de l'équipe, l'équipe doit informer le directeur de course de cette requête avant le début du rallye. Tout ceci sera effectué sous la supervision d'un commissaire de route ou d'un officiel du rallye.

32. CONTROLES DE PASSAGE

A ces contrôles, identifiés par les panneaux indiqués à l'Annexe I, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

33. CONTROLES HORAIRES

33.1 FONCTIONNEMENT

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute.

33.2 PROCEDURE DE POINTAGE

33.2.1 La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

33.2.2 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

33.2.3 Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

33.2.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.

33.2.5 Celui-ci inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

33.2.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps idéal accordé à l'heure de départ de la spéciale ou à l'heure du précédent TC, ces temps étant exprimés à la minute.

33.2.7 L'heure de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle. Les commissaires ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure de pointage.

33.2.8 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

33.2.9 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

33.2.10 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

a) pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.

b) pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.

33.2.11 Les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le règlement particulier du rallye ou par un additif ultérieur.

33.2.12 Toute infraction d'un équipage aux règles de la procédure de pointage devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit à envoyer immédiatement au directeur de course.

33.2.13 A l'appréciation du directeur de course, un équipage qui a été pénalisé pour une arrivée anticipée peut être neutralisé pendant le temps nécessaire pour qu'il parte au moment initialement prévu.

33.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

33.3.1 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet à la fois l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ de spéciale provisoire. Il devra y avoir un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ et se rendre sur la ligne de départ.

33.3.2 Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute, leur heure de départ provisoire pour cette épreuve spéciale est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si leur heure d'arrivée au précédent contrôle horaire est identique, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.

33.3.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite au poste de départ de l'épreuve spéciale depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement.

33.3.4 S'il existe une divergence entre les heures de départ provisoires et les heures effectives, l'heure inscrite par le commissaire au départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

33.3.5 L'heure de départ de la spéciale sera alors l'heure de départ pour le calcul de l'heure de pointage du prochain contrôle horaire.

33.3.6 Le carnet de contrôle sera rendu à l'équipage dans la minute précédant le départ.

34. RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou Etape, entraînera la suppression du concurrent concerné du classement par le directeur de course. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées pour le Championnat concerné, s'il y a lieu. Pour le calcul du retard, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

34.2 AVANCE

Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire le retard.

34.3 NOTIFICATION DES RETARDS

Le dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcé qu'en fin de section.

35. CONTROLES DE REGROUPEMENT

35.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

35.1.1 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires. Les moteurs devront être arrêtés et l'équipage devra quitter le parc fermé.

35.1.2 Tous les équipages doivent être prêts à être présents pendant une durée maximale de 5 minutes dans une zone de signature des autographes, adjacente au TC et accessible au public.

35.1.3 Lorsqu'un parc de regroupement ne dépasse pas 15 minutes, les équipages peuvent rester dans ce parc de regroupement.

35.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Après un regroupement lors d'une Etape, les voitures devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement.

EPREUVES SPECIALES

36. GENERALITES

36.1 CHRONOMETRAGE

Pour les épreuves spéciales, le chronométrage est effectué au dixième de seconde.

Pour les essais libres et la spéciale de Qualification, le chronométrage est effectué au millième de seconde.

37. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

37.1 POINT DE DEPART

Le départ de l'épreuve spéciale est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

37.2 PROCEDURE DE DEPART

37.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Dans les deux cas, le système doit être décrit dans le règlement particulier du rallye.

37.2.2 La procédure de départ électronique peut être couplée à un dispositif permettant de détecter et d'enregistrer si une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct (faut départ). Ce dispositif devrait se trouver 40 cm après la ligne de départ.

37.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, après avoir remis le carnet de contrôle à l'équipage, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" - 15" - 10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

37.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

37.4.1 En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure sur le carnet de contrôle, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.

37.4.2 Tout équipage refusant de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure qui lui a été attribuée sera signalé aux Commissaires Sportifs, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

37.4.3 Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera considérée comme ayant abandonné et immédiatement déplacée vers un endroit sûr. Cette voiture sera autorisée à prendre un nouveau départ le jour suivant conformément à l'Art. 46 du Règlement des Championnats Régionaux.

37.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale est retardé de plus de 20 minutes, les spectateurs doivent être avertis que l'épreuve spéciale est sur le point de reprendre avant le passage de la prochaine voiture de compétition. Autrement, la spéciale sera arrêtée.

37.6 FAUX DEPART

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

1^{ère} infraction : 10 secondes

2^{ème} infraction : 1 minute

3^{ème} infraction : 3 minutes

Infractions ultérieures : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

Ces pénalités n'empêchent pas les Commissaires Sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire. Pour le calcul de l'heure, l'heure de départ effective doit être utilisée.

38. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

38.1 LIGNE D'ARRIVEE

L'arrivée des épreuves spéciales doit être lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine d'être signalé aux Commissaires Sportifs. Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, à l'aide de faisceaux électroniques, et sera doublé par des chronomètres. Les chronométreurs doivent se tenir au niveau de la ligne d'arrivée marquée par un panneau représentant un drapeau à damier sur fond rouge.

38.2 POINT STOP

L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur le carnet de contrôle son heure d'arrivée (heure, minute, seconde, dixième de seconde et, le cas échéant, millième de seconde). Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci pourront uniquement apposer leur visa sur le carnet de contrôle de l'équipage, et les temps seront inscrits lors de la neutralisation ou du regroupement suivant(e).

39. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer par la direction 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.

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur tout type d'épreuve spéciale, l'équipage doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Equipement du pilote et ses ceintures de sécurité doivent être correctement attachées. Toute infraction sera pénalisée par le directeur de course qui pourra également la signaler aux Commissaires Sportifs.

40.2 SIGNES SOS/OK

40.2.1 Chaque voiture de compétition aura à son bord un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3).

40.2.2 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.

40.2.3 Tout équipage à qui le signe "SOS" rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge "SOS", devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 39.

40.2.4 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le signe "OK" devra être clairement montré par un membre de l'équipage aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.

40.2.5 Si l'équipage quitte le véhicule, le signe "OK" devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.

40.2.6 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer aux règles ci-dessus sera signalé au directeur de course.

40.2.7 Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.

40.2.8 Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon définitif aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

40.3 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote et le copilote concernés doivent rester sur le lieu et arrêter la voiture suivante qui doit le signaler au prochain point radio spécifié dans le road book et signalisé sur le parcours.

Les lois du pays où se déroule le rallye doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 39.

40.4 TRIANGLE ROUGE

40.4.1 Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

40.4.2 Ce triangle devra être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

40.5 UTILISATION DES DRAPEAUX JAUNES

40.5.1 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. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

40.5.2 Tout équipage ayant reçu le drapeau jaune se verra attribuer un temps conformément à l'Article 39.

41. EPREUVES SUPER SPECIALES**41.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE**

41.1.1 Lorsque plusieurs voitures prennent le départ au même moment, la conception de la piste à chaque point de départ doit être semblable. La même procédure de départ doit s'appliquer à chaque voiture. Il est par ailleurs permis de décaler la ligne de départ des voitures de façon à égaliser la longueur de l'épreuve à partir des différentes positions de départ.

41.1.2 L'organisation d'une épreuve super spéciale est facultative.

41.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une épreuve super spéciale sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le règlement particulier du rallye.

41.3 PLAN DE SECURITE

- 41.3.1 Un plan de sécurité distinct conforme au plan de sécurité standard doit être soumis à la FIA pour approbation.
- 41.3.2 Afin de garantir la sécurité, la voiture d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale sera transportée à la fin de l'épreuve spéciale par les organisateurs.

PARC FERME

42. REGLES DU PARC FERME

42.1 APPLICATION

Les voitures sont en régime de parc fermé :

- 42.1.1 Dès leur entrée dans un parc de regroupement et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- 42.1.2 Dès leur entrée et/ou pointage dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.
- 42.1.3 Dès leur arrivée à la fin de la partie compétitive du rallye jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs.

42.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ

- 42.2.1 Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

42.2.2 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

42.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ

Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser une voiture de compétition à l'intérieur du parc fermé.

42.4 BACHES

Les bâches ne peuvent pas être utilisées.

42.5 CONTROLES TECHNIQUES

Des contrôles techniques pourront être effectués à l'intérieur du parc fermé par les commissaires techniques.

42.6 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

42.6.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du Délégué Technique de la FIA / commissaire technique en chef et en présence d'un commissaire technique, cette voiture peut être réparée dans le parc fermé. Un membre de l'équipe sera autorisé à effectuer des réparations ou à changer des éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent dans une liste technique de la FIA et sont montés sur la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

42.6.2 Avec le consentement préalable du directeur de course et sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage et jusqu'à 3 membres du personnel d'équipe de procéder au changement de la / des vitre(s).

42.6.3 Si le temps pris pour effectuer les réparations susmentionnées entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ après l'achèvement de la réparation, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute.

42.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

Les dispositifs de système de suivi et les caméras embarquées peuvent être enlevés dans le Parc Fermé uniquement avec l'accord du Délégué Technique de la FIA et sous le contrôle des commissaires.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.

Si un équipage dans sa voiture de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du rallye, conformément à l'horaire de départ qui lui aura été attribué, à condition que les Commissaires Sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

44. DEPART DU RALLYE

44.1 ZONE DE DEPART

Avant le départ de la partie compétitive du rallye, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites avant le départ aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier. Aucune assistance n'est autorisée dans la zone de départ.

44.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.1 NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART

L'ordre de départ reste inchangé jusqu'à ce qu'au moins 10 % de la distance totale des épreuves spéciales spécifiée dans l'itinéraire final aient été parcourus.

45.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité et après que les Commissaires Sportifs en ont été informés, repositionner les pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les voitures.

45.3 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

L'ordre de départ de l'Etape 1 est la suivante :
Pilotes de Priorité FIA

Tous les autres concurrents suivant un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs.

45.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

L'ordre de départ des Etapes suivantes sera fondé sur le classement établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale de l'Etape précédente, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin de l'Etape. Afin d'améliorer la couverture TV, le promoteur du Championnat peut demander que l'ordre de départ des voitures soit modifié à la fin d'une Etape.

45.5 INTERVALLES DE DEPART

Toutes les voitures prendront le départ avec un intervalle d'1 minute sauf indication contraire dans le règlement du Championnat ou le règlement particulier du rallye.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

Pour cette réglementation, prière de se référer au règlement des championnats concernés.

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

Pour cette réglementation, prière de se référer au règlement des championnats concernés.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

48.1.1 A partir du premier CH, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance et des zones d'assistance éloignées à l'exception des réparations des voitures de pilotes ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ.

48.1.2 Les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

48.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

48.2.1 La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe (y compris les hélicoptères) est interdite dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture de compétition, sauf :

- dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignées,
- dans les zones de ravitaillement,
- pour un membre d'équipe par voiture dans les zones de lavage officielles des voitures,
- sur les épreuves spéciales (à partir du panneau jaune au début du contrôle horaire jusqu'au panneau Stop à la fin de l'épreuve spéciale),
- lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias,
- lorsqu'il est demandé aux voitures de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le road book d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment par le personnel de l'équipe, à condition qu'elles ne s'arrêtent pas simultanément au même endroit.

48.2.2 La transmission à ou par l'équipage de nourriture, boissons, vêtements et informations (carnet de données, road book, etc.) est autorisée dans les parcs d'assistance, les zones d'assistance éloignées, les regroupements ou lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias.

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.1 CONDITIONS GENERALES

Le nombre et les emplacements des parcs d'assistance sont précisés dans le règlement particulier et dans le road book. Pour la distance maximale entre les parcs d'assistance, se reporter à l'Article "Caractéristiques des Rallyes".

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance sera conforme à l'itinéraire des rallyes avec les suggestions suivantes:

49.2.1 15 minutes avant la première ES suivant un regroupement pour la nuit

- Pas obligatoire pour la section 1 excepté si après une partie compétitive du rallye et un parc fermé pour la nuit.

Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

49.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales.

Facultatif si une ou plusieurs zones d'assistance éloignées sont utilisées.

- précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement

49.2.3 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit excepté après la dernière section du rallye

Des contrôles techniques de 10 minutes devront être effectués dans le parc fermé.

49.2.4 Assistance de 10 minutes avant la fin.

- précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement

49.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie.

49.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures de compétition et des véhicules d'assistance dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, ou moins si spécifié dans le règlement particulier, sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

49.5 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

49.5.1 L'organisateur doit attribuer une "Zone de Parc d'Assistance" (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur "zone". Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance ou Auxiliaires.

49.5.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.

50. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance : changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant, la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;
- seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

51. FLEXI-ASSISTANCE - 45'**51.1 GENERALITES**

La flexi-assistance de 45 minutes permettra de retirer les voitures concurrentes d'un parc fermé pour les emmener dans un parc d'assistance attenant.

51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES

51.2.1 Pour procéder aux opérations de flexi-assistance de 45 minutes, les équipages entreront dans le parc fermé.

51.2.2 Les équipages pourront alors soit entrer dans le parc d'assistance, soit laisser la voiture à l'intérieur du parc fermé.

51.2.3 La voiture concurrente pourra alors être conduite par un représentant autorisé du concurrent du parc fermé au parc d'assistance et vice versa qu'une seule fois, dans le respect de toutes les formalités de présentation du carnet de contrôle et des pénalités y afférentes.

51.2.4 La voiture concurrente peut être retournée au parc fermé avant les 45 minutes imparties sans pénalité.

51.2.5 Dans le cadre de la flexi-assistance, la durée d'intervention est laissée à l'appréciation des organisateurs mais doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye.

52. ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES**52.1 GENERALITES**

Des zones d'assistance éloignées pourront être créées.

Elles doivent :

- être délimitées par un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie ;
- être utilisées pendant une durée de 15 minutes pour toute voiture ;
- permettre de procéder aux changements de pneumatiques fournis par un véhicule d'assistance et à toute assistance tel qu'indiqué dans le présent article;
- peuvent être précédées d'une zone technique de 3 min. avant le Contrôle Horaire d'entrée ;
- comprendre une zone de marquage des pneus après le Contrôle Horaire de sortie ;
- être accessibles uniquement au personnel d'équipe autorisé, comme indiqué dans le présent article, aux officiels du rallye et aux médias munis de laissez-passer appropriés.
- Afin de renforcer la valeur promotionnelle, les organisateurs sont encouragés à situer les zones d'assistance éloignées en ville ou dans des centres habités.

52.2 NOMBRE DE PERSONNEL D'EQUIPE

52.2.1 Dans une zone d'assistance éloignée, les personnes suivantes peuvent travailler sur leur(s) voiture(s) :

- Pour une voiture, l'équipage plus 4 membres du personnel au maximum. Ces personnes doivent rester les mêmes pendant que la voiture est dans la zone.
- Pour les concurrents de pilotes prioritaires ou les concurrents faisant courir plusieurs voitures, l'équipage plus 4 membres du personnel au maximum par voiture. Ces personnes peuvent être échangées entre les voitures à l'intérieur de la zone.

52.2.2 Les zones doivent être prévues de sorte que le même personnel d'équipe puisse s'y rendre ainsi qu'au parc d'assistance lorsqu'il utilise un parcours recommandé. Le remplissage des conteneurs de boissons pour les pilotes ne sera pas considéré comme une intervention sur la voiture.

52.2.3 Aucun membre du personnel d'équipe autre que ceux autorisés aux Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3 ne peut se trouver dans la zone.

52.3 OUTILS ET EQUIPEMENT ADMIS

52.3.1 Dans une zone d'assistance éloignée, ce qui suit est autorisé :

- l'utilisation d'un cric, de chandelles, de rampes, d'une clé pour écrous de roues, d'une clé dynamométrique, d'outils manuels et d'eau pure,
- l'utilisation de l'équipement, des pièces et des outils embarqués à bord de la voiture participant à la course,
- l'utilisation d'outils pouvant être alimentés par batterie, notamment les torches nécessaires,
- l'ajout d'eau pure aux systèmes des voitures qui pourront être équipés d'un dispositif de remplissage,
- l'utilisation d'un équipement/matériel de purge des freins et de nettoyage de la voiture.

52.3.2 Des tapis de sol doivent être utilisés.

52.3.3 Il est permis d'avoir une voiture de compétition reliée par un câble à un ordinateur positionné à l'intérieur de la zone d'assistance éloignée et commandé par une personne supplémentaire (autre que les 4 membres du personnel d'équipe autorisés). Cette personne ne peut pas toucher la voiture ou toute pièce devant être montée sur la voiture de rallye.

52.3.4 L'installation de lumières supplémentaires sur ou dans la voiture est autorisée dans les zones d'assistance éloignées. Les lumières supplémentaires, les pneus et les outils nécessaires pour les installer peuvent être transportés vers les zones d'assistance éloignées dans une voiture d'assistance.

52.3.5 Tout équipement ou toute pièce de la voiture pourra être laissé(e) dans la zone d'assistance éloignée et enlevé(e) après le départ de la voiture.

52.4 LAISSEZ-PASSER VEHICULES POUR ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES

Un seul laissez-passer véhicule par voiture engagée sera délivré par les organisateurs pour le transport du personnel d'équipe et des outils et du matériel admis dans la zone d'assistance éloignée.

52.5 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS

Dans chaque zone de montage des pneus :

- Aucune intervention n'est autorisée au sein de la zone définie autre que le changement de roues par l'équipage seul, et uniquement à l'aide de l'équipement transporté à bord de la voiture de compétition.
- Aucun membre du personnel d'équipe si ce n'est ceux autorisés aux termes de l'Art. 60.8 ne peut être présent dans la zone.
- Il est obligatoire pour toutes les voitures de passer à travers la zone de montage de pneus et de s'arrêter dans la zone de marquage des pneus même si les roues ne sont pas changées.
- Une zone de marquage des pneumatiques/roues et de lecture des codes à barres dans laquelle chaque voiture doit s'arrêter sera établie à la sortie de chaque zone de montage des pneus.
- Le transport des pneus dans la zone de montage des pneus sera précisé dans le règlement particulier de chaque rallye.

52.6 ZONE DE MONTAGE DES FEUX

Dans chaque zone de montage des feux :

- Aucune intervention n'est autorisée au sein de la zone définie autre que le montage de feux auxiliaires par l'équipage et deux membres du personnel d'équipe, en utilisant des outils à main et sous la supervision des officiels du rallye en tout temps.
- Les deux membres du personnel d'équipe ne peuvent pénétrer dans la zone qu'après que leur voiture respective est entrée dans la zone et doivent la quitter immédiatement après que les feux auxiliaires ont été installés.
- Les feux supplémentaires ainsi que les outils pour les fixer peuvent être transportés dans la zone dans une voiture d'assistance.

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

Applicable uniquement pour le WRC.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

54. RESULTATS DES RALLYES

54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant toutes les épreuves spéciales et toutes les pénalités en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps.

54.2 PUBLICATION DES RESULTATS

Au cours du rallye, les classements seront publiés comme suit :

54.2.1 Classements officieux : classements distribués par l'organisateur pendant le rallye.

54.2.2 Classements partiels officieux : classements publiés en fin d'Etape.

54.2.3 Classement final provisoire : classement publié par l'organisateur à la fin du rallye.

54.2.4 Classement final officiel : classement approuvé par les Commissaires Sportifs.

54.2.5 Au cas où le classement final provisoire serait retardé, la nouvelle heure devra être notifiée dans une Communication sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

54.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

54.3.1 En cas d'ex aequo dans une Etape, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. épreuves spéciales seront alors pris en considération.

54.3.2 En cas d'ex aequo d'un rallye, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. épreuves spéciales seront alors pris en considération.

54.4 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'un rallye devra s'assurer que le rallye est couvert de façon équitable et impartiale et que les résultats de ce dernier ne sont pas déformés.

54.5 PROMOTION DES RESULTATS

Il est interdit de publier tout type de publicité faisant la promotion du résultat d'une Etape donnée d'un rallye. Les concurrents peuvent cependant mentionner, dans les communiqués de presse, une "victoire" dans une Etape à condition de ne pas laisser entendre que ce résultat se rapporte à l'ensemble du rallye.

55. RECLAMATIONS ET APPELS

55.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles 13 et 14 du Code.

55.2 DROITS DE RECLAMATION

Le droit de réclamation est de 500 €.

55.3 DEPOT DE GARANTIE

Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire devra être précisé dans le règlement particulier du rallye ou sera précisé par les Commissaires Sportifs sur proposition du Délégué Technique de la FIA / commissaire technique en chef.

55.4 FRAIS

55.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée.

55.4.2 Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

55. APPELS

Le règlement particulier contiendra les informations concernant le droit d'appel national.
Le montant du droit d'appel international sera publié par la FIA chaque année.

56. REMISES DES PRIX RALLYES

56.1 CEREMONIE DE PODIUM

La partie compétitive du rallye se terminera au Contrôle Horaire d'entrée d'arrivée.

56.2 REMISE DES PRIX

Des prix seront remis à tous les concurrents/équipages sur la rampe, excepté pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé. Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des équipages est attendue, cela devra figurer dans le règlement particulier.

57. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

57.1 EXIGENCES DE PRESENCE

Le pilote et le copilote vainqueurs d'un Championnat FIA doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA, s'ils sont invités par la FIA.

57.2 ABSENCE

Sauf cas de force majeure, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par la FIA.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

58.1EMPLACEMENT

58.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant, les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées ou dans des stations essence sur le parcours du rallye indiquées par l'organisateur dans le règlement particulier et dans le road book.

Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :

- la sortie des parcs d'assistance
- la sortie des zones d'assistance éloignées
- des emplacements éloignés sur le parcours du rallye.

58.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye et dans le road book.

58.1.3 L'entrée/sortie des zones de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence ou une pompe, excepté les stations essence.

58.1.4 La présence d'un véhicule de pompiers et des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement (non applicable aux stations essence).

58.1.5 S'il n'existe pas de stations de ravitaillement en carburant sur le parcours du rallye, l'organisateur peut prévoir la distribution d'une fourniture de carburant conforme à l'Annexe J aux concurrents par un système centralisé. Ces points de ravitaillement doivent respecter les mêmes conditions de sécurité que pour les zones de ravitaillement.

58.1.6 Une voiture peut être poussée en dehors de la ZR par l'équipage, des officiels et / ou par les deux membres de l'équipe sans encourir de pénalité.

58.2 PROCEDURE DANS LES ZR

58.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.

58.2.2 Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.

58.2.3 Il est recommandé que les mécaniciens portent des vêtements résistant au feu.

- 58.2.4** La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
- 58.2.5** Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.
- 58.2.6** Il est recommandé que l'équipage se tienne en dehors de la voiture au cours d'un ravitaillement. Dans le cas où il resterait à bord de la voiture, les ceintures de sécurité doivent être détachées.
- 58.2.7** Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à la ZR.

58.3 PROCEDURE SUR LES STATIONS ESSENCE

- 58.3.1** Les pilotes pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce en s'approvisionnant aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur, indiqués dans le road book. Ce carburant doit être versé directement dans le réservoir de la voiture.
- 58.3.2** L'équipage doit utiliser uniquement l'équipement à bord et les pompes sans aide physique externe.
- 58.3.2** Les voitures équipées uniquement des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA et utilisant du carburant des stations essence doivent transporter l'adaptateur à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant le rallye.

59. UTILISATION DU CARBURANT

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC.

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS

60.1.1 CONFORMITE

Tous les pneus doivent être conformes au présent article ainsi qu'à l'Annexe V.

60.1.2 PNEUS MOULES

Toutes les voitures doivent être équipées de pneus moulés. La retaillle manuelle ou la modification de la sculpture spécifiée ne sont pas autorisées. Seuls des pneus marqués peuvent être utilisés sur des épreuves spéciales.

60.1.3 TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES

Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit.

Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.

Conserver les pneus, qu'ils soient montés sur jantes ou non, dans un environnement chauffé artificiellement à une température inférieure à 35°C est autorisé.

60.1.4 NUMEROS DE CODES A BARRES

Chaque pneumatique doit comporter :

- deux numéros de code à barres moulés identiques (un de chaque côté du pneu / chaque code à barres ayant une couleur différente tel que défini par la FIA) fournis par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2015 ; ou
- un numéro de code à barres moulé unique fourni par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2015.

Ces codes à barres seront utilisés pour s'assurer que les mêmes pneumatiques demeurent installés sur une voiture donnée entre des changements de pneus et que les concurrents ne dépassent pas les quantités maximales autorisées. Le code à barres des pneus doit toujours être visible depuis l'extérieur de la voiture.

60.1.5 QUANTITES DE PNEUS

Tous les pilotes prioritaires ne peuvent utiliser que les quantités maximales indiquées dans le règlement particulier du rallye.

60.1.6 DISPOSITIFS PERMETTANT AU PNEUMATIQUE DE CONSERVER SES PERFORMANCES

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

60.1.7 JANTES

Tout dispositif conçu pour fixer le pneumatique à la jante est interdit.

60.1.8 MONTAGE DES PNEUS

La pression maximale pour le montage du pneu sur la jante est de 8 bars à 20°C. Cette pression doit permettre au pneu d'adhérer aux parois externes de la jante.

60.1.9 PNEUS ASPHALTE (POUR TEMPS SEC ET PLUIE)

La profondeur de la sculpture des pneus asphalte montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieure à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement. Le manufacturier de pneus doit prévoir des marques de contrôle visibles. Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA. Important : aucun pneu homologué avant le 01/05/2013 n'est autorisé. Les pilotes peuvent continuer d'utiliser les spécifications précédemment homologuées pour une année supplémentaire.

Prière de se référer à la liste des pneus asphalte admissibles publiée sur le site web de la FIA.

60.1.10 PNEUS ASPHALTE POUR NEIGE

Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

60.1.11 PNEUS TERRE

Voir Annexe J.

60.1.12 PNEUS TERRE CLOUTES POUR NEIGE

Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

60.1.13 TYPE DE PNEUS À UTILISER

La marque de pneus est libre.

60.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC

Applicable uniquement pour le WRC

60.3 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE DE RALLYE S2000

TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC DES VOITURES R5 ET R4

TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N

Applicable uniquement pour le WRC

60.4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4

PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES

Applicable uniquement pour le WRC

60.5 PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES

Applicable uniquement pour le WRC

60.6 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT

Applicable uniquement pour le WRC

60.7 CONTROLES

A tout moment pendant le rallye, des contrôles pourront être réalisés pour vérifier la conformité des pneus. Tout pneu non conforme sera marqué à l'aide d'un tampon spécial et ne pourra être utilisé.

60.8 ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES

Une zone de marquage des pneumatiques/roues/une zone de lecture des codes à barres devra être prévue à la sortie des parcs d'assistance autorisés ou zones d'assistance éloignées et au départ de l'épreuve de mise au point. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques, un membre de l'équipe pour chaque équipage pourra avoir accès à cette zone.

L'équipage doit arrêter sa voiture et attendre les instructions des commissaires techniques et/ou commissaires. En l'absence de commissaires techniques ou de commissaires, l'équipage peut quitter la zone sans s'arrêter.

Une zone de vérification de marquage des pneumatiques pourra être établie à l'entrée des parcs d'assistance et des zones d'assistance éloignées autorisés.

60.9 SECTEURS DE LIAISON

Lorsqu'aucune épreuve spéciale n'est prévue, des pneus au dessin non autorisé peuvent être utilisés sur les secteurs de liaison.

60.10 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :

- Si le départ d'une épreuve spéciale est retardé de plus de 10 minutes pour tout concurrent,
- Dans les regroupements d'une durée supérieure à 10 minutes pour tout concurrent, s'ils sont suivis par une épreuve spéciale ou d'une épreuve super spéciale.

60.11 ROUES DE SECOURS

Les voitures peuvent être équipées de 2 roues de secours maximum.

Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante lorsqu'un changement de pneus est autorisé. Aucune roue complète ne peut être chargée dans, ou retirée de, la voiture ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones lorsqu'un changement de pneus est autorisé.

60.12 FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES

La présence de représentants du/des fournisseur(s) de pneumatiques désigné(s) par la FIA est autorisée au point stop des épreuves spéciales. A ce point, des contrôles visuels et de la température pourront être effectués et les données concernant les produits de la société rassemblées.

60.13 DISPONIBILITE DES PNEUS

Tous les pneus utilisés dans les Championnats des Rallyes Régionaux doivent être facilement disponibles dans le commerce.

61. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

Applicable uniquement au WRC.

62. QUANTITE DE PNEUMATIQUES

Applicable uniquement au WRC et à l'ERC.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

63.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le premier contrôle horaire, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité de 5 minutes sera appliquée par le directeur de course.

63.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur doit être utilisé depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

63.2 TURBOCOMPRESSEURS

63.2.1 Le turbocompresseur et le compresseur seront désignés ci-après par le terme "compresseur".

63.2.2 Le règlement en vigueur concernant la bride et le marquage demeure applicable. (Articles 254-6.1 et 255-5.1.8.3 de l'Annexe J).

63.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et un compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés avec des plombages portant le même numéro lors des vérifications techniques avant le rallye.

63.2.4 Les compresseurs porteront le numéro de la voiture et seront utilisés exclusivement sur cette voiture.

63.2.5 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye afin que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.

63.2.6 Les règles ci-dessus sont également obligatoires pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés d'une bride. Dans ce cas, les compresseurs doivent être marqués uniquement aux fins de les compter.

63.3 TRANSMISSIONS

63.3.1 Pour chaque voiture des pilotes de Priorité FIA, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de recharge (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye.

63.3.2 Ces pièces de recharge ainsi que celles installées sur la voiture seront marquées/plombées lors des vérifications techniques préliminaires. L'application de cette règle aux autres voitures engagées est laissée à l'appréciation des organisateurs en accord avec la FIA.

63.3.3 Les plombages/marquages permettront aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.

63.3.4 Toutes les pièces sont identifiées à l'aide de plombages portant le même numéro.

63.3.5 Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA pour les différents modèles de voitures.

63.3.6 Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance, à condition que les commissaires techniques aient été informés auparavant de l'intention de le faire.

63.3.7 A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, les pièces pourront être réutilisées sur la même voiture.

63.3.8 Les plombages et les marquages devront rester intacts depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye. Les commissaires techniques pourront contrôler les marquages/plombages à tout moment et à la fin du rallye ils pourront désassembler les pièces pour contrôler leur conformité.

64. COMPOSANTS MECANIQUES – CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC

Applicable uniquement pour le WRC

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.1 CAMERAS EMBARQUEES

65.1.1 Si l'organisateur ou le Promoteur du Championnat (le cas échéant) le requiert, la voiture de compétition doit avoir à son bord une caméra embarquée ou un autre dispositif d'enregistrement. Ces derniers seront installés par l'organisateur ou le Promoteur du Championnat et approuvés par le commissaire technique.

65.1.2 Le concurrent de toute voiture qui est équipée d'une caméra embarquée doit avoir l'accord préalable de l'organisateur ou du Promoteur du Championnat (le cas échéant). Les caméras autorisées seront identifiées à l'aide d'une décalcomanie adhésive et devront être montées dans la voiture au moment des vérifications techniques.

65.1.3 Les concurrents qui souhaitent utiliser une caméra devront fournir les informations suivantes à l'organisateur ou au Promoteur du Championnat (le cas échéant) au moins une semaine avant le début des reconnaissances : nom du concurrent, numéro de la voiture, adresse du concurrent et utilisation des séquences.

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Pour les rallyes d'un Championnat de la FIA, toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

65.3 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES

Dans une épreuve spéciale uniquement, il est recommandé, pour des raisons de sécurité, qu'il soit possible de court-circuiter le silencieux d'échappement, à condition que la sortie des gaz d'échappement soit conforme à l'Annexe J et, pour les voitures équipées d'un convertisseur catalytique, que les gaz mêmes passent par ce catalyseur. A tout moment dans les secteurs de liaison, le niveau de bruit devra être conforme à l'Annexe J.

ESSAIS

66. ESSAIS

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC.

V1 – CHAMPIONNAT / TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES DE LA FIA**PRINCIPES GENERAUX****1. CONDITIONS GENERALES**

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou plusieurs des Championnats et Trophée suivants :

- Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA pour Equipes
- Championnat ERC 2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat ERC 2 de la FIA pour Equipes
- Championnat ERC 3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat ERC 3 de la FIA pour Equipes
- Championnat ERC Junior de la FIA pour Pilotes
- Trophée d'Europe des Rallyes de la FIA pour Pilotes et Copilotes

VOITURES ADMISES**4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DE L'ERC****4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES**

4.1.1 Les voitures Super 2000-Rallyes (1,6 l turbo) conformes à l'Art. 255 A de l'Annexe J 2013 ne sont pas autorisées à participer aux rallyes de l'ERC.

4.1.2 Les Pilotes ou Equipes inscrites dans le Championnat ERC comme indiqué à l'Article ERC 7.2.1 ou 7.2.2 peuvent prendre part dans les rallyes du Championnat seulement avec les voitures suivantes :

- voitures du groupe R5 conformes à l'Annexe J 2015, Art. 261 or
- voitures S2000 conformes à l'Annexe J 2013, Art. 254A.

4.2 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT ERC 2 DE LA FIA

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2015 de la FIA pour :

- les voitures du Groupe N à quatre roues motrices (conformes à l'Art. 254).

4.3 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT ERC 3 DE LA FIA

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2015 de la FIA pour :

- les voitures du Groupe R à deux roues motrices (conformes aux Art. 260 et 260D).
- les voitures du Groupe N à deux roues motrices de plus de 2000 cm³ (N4 actuel)

CHAMPIONNATS ET POINTS**5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS****5.1 POINTS DES CHAMPIONNATS**

5.1.1 Les points bonus seront attribués conformément à l'Article 5.1.2 du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA.

5.3 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

5.3.1 Le nombre maximum de résultats pris en compte dans le Championnat d'Europe des Rallyes pour Equipes, Pilotes et Copilotes sera de 7.

5.3.2 Le nombre maximum de résultats pris en compte dans le Championnat ERC 2 pour Equipes, Pilotes et Copilotes sera de 7.

5.3.3 Le nombre maximum de résultats pris en compte dans le Championnat ERC 3 pour Equipes, Pilotes et Copilotes sera de 7.

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA comporte 10 rallyes au maximum.

5.5 TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES

5.5.1 Dispositions générales

Les prescriptions contenues dans le règlement du Championnat d'Europe des Rallyes sont d'application pour ce Trophée, sauf en ce qui concerne les articles suivants.

5.5.2 Nombre de rallyes

Dans chaque pays, 3 rallyes au maximum pourront être désignés par une ASN.

5.5.3 Coefficients des rallyes

Les rallyes du Trophée sont différenciés selon les coefficients 4, 3 et 2.

Les coefficients 4 ne seront attribués qu'aux rallyes qui faisaient partie du Championnat d'Europe en 2014 mais pas en 2015. Le nombre de rallyes de coefficient 4 ne doit pas dépasser 6, tous étant dans des pays différents.

Le coefficient d'un rallye peut augmenter ou diminuer au profit ou au détriment d'un rallye déjà inscrit au calendrier. Sauf dans des cas exceptionnels, les rallyes ne peuvent varier que d'un coefficient.

Tout organisateur qui désirerait voir augmenter le coefficient de son rallye doit présenter une demande d'inspection à la FIA, par l'intermédiaire de son ASN, au plus tard 4 mois avant la date prévue pour le déroulement de ce rallye. Les rallyes des coefficients 4, 3 et 2 et les rallyes candidats sont obligatoirement inspectés par au moins un observateur.

Les rallyes candidats doivent respecter au moins les critères des rallyes de coefficient 2.

5.5.4 Nombre de résultats

Le classement est établi pour le Trophée en tenant compte du nombre de résultats comme suit :

Dans chaque pays, seuls 3 rallyes auxquels le pilote a participé et marqué le plus grand nombre de points seront pris en considération pour les points comptant pour le Trophée.

Au maximum les 5 meilleurs résultats des rallyes de coefficient 4 seront pris en compte.

- Le pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points dans 12 rallyes au maximum à la fin de l'année est déclaré Vainqueur du Trophée d'Europe des Rallyes.

7. CHAMPIONNAT ERC DE LA FIA POUR EQUIPES, PILOTES ET COPILOTES

7.1 ANNONCE

Le Championnat ERC de la FIA est un Championnat réservé aux équipes, pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.3.1.

7.2 PARTICIPATION

7.2.1 Pour pouvoir marquer des points dans le Championnat ERC pour Equipes, les concurrents doivent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye dans lequel ils s'engagent sous un nom d'équipe, à l'aide du formulaire d'inscription qui se trouve sur le site web de la FIA.

7.2.2 Afin de marquer des points au Championnat ERC pour Pilotes, les concurrents peuvent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auquel ils participent au nom du pilote à l'aide du formulaire d'inscription qui se trouve sur le site web de la FIA. Les pilotes peuvent toutefois marquer des points conformément à l'Art. 5 du RSRR sans être inscrits dans le Championnat ERC.

7.2.3 Le droit d'inscription pour les pilotes et équipes ERC inscrits conformément à l'Art. 7.2.1 ou 7.2.2 est fixé à 3000 €. Cette inscription comprend l'admissibilité à marquer des points avec une voiture pour le Championnat ERC pour Equipes, Pilotes et Copilotes la priorité ERC pour le(s) pilotes admissible(s) et tous les autres points visés à l'Art. 14.4 ERC.

7.3 POINTS

7.3.1 Attribution des points

Une équipe inscrite peut marquer des points (conformément à l'Art. 5.1) avec la meilleure voiture de son équipe dans les classements généraux finaux de chaque rallye. Des voitures supplémentaires engagées par la même équipe ne pourront ni marquer de points ni priver de points d'autres voitures engagées.

7.3.2 Une équipe inscrite à l'ERC ne peut pas marquer de points avec plus d'une (1) voiture dans chaque rallye du Championnat. La voiture la mieux placée sera prise en compte pour le calcul des points.

8. CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES 2 DE LA FIA (ERC 2) CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES 3 DE LA FIA (ERC 3)

8.1 ANNONCE

8.1.1 Le Championnat ERC 2 de la FIA est un Championnat réservé aux équipes, pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.3.2.

8.1.2 Le Championnat ERC 3 de la FIA est un Championnat réservé aux équipes, pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.3.3.

8.2 PARTICIPATION

8.2.1 Afin de marquer des points dans l'ERC 2 ou l'ERC 3, les concurrents doivent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auquel ils participent. L'inscription pour chaque Championnat, fixée à 2000 € pour l'ERC 2 et à 1000 € pour l'ERC 3, pourra se faire au nom d'un pilote ou au nom d'une équipe.

8.2.2 Une équipe inscrite à l'ERC 2 et/ou à l'ERC 3 ne peut pas marquer de points avec plus d'une (1) voiture dans chaque rallye du Championnat.

8.3 POINTS

8.3.1 Pour l'attribution des points, un classement séparé des équipes, pilotes et copilotes inscrits pouvant marquer des points lors de ce rallye sera extrait du classement général. Les points marqués dans chaque Championnat seront toujours attribués à l'équipe, au pilote et au copilote.

8.3.2 Les titres de Champion ERC 2 pour équipes, pilotes et copilotes seront attribués à l'équipe, au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des 7 rallyes auxquels ils se sont inscrits.

8.3.3 Les titres de Champion ERC 3 pour équipes, pilotes et copilotes seront attribués à l'équipe, au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des 7 rallyes auxquels ils se sont inscrits.

9. CHAMPIONNAT ERC JUNIOR

9.1 ANNONCE

Le Championnat ERC Junior de la FIA est un Championnat réservé aux pilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 9.3.1 avec des voitures admises du Groupe R2 (conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J).

9.2 PARTICIPATION

9.2.1 Pour marquer des points dans le Championnat ERC Junior, les pilotes nés le 1^{er} janvier 1988 ou après doivent s'inscrire auprès du Promoteur ERC au moyen de l'Accord Pilote Junior avant la date de clôture du premier rallye dans lequel ils se sont engagés.

9.2.2 Si moins de 10 engagements ont été reçus, la FIA se réserve le droit de suspendre le Championnat.

9.2.3 Un droit d'engagement réduit sera appliqué pour les pilotes inscrits à l'ERC Junior.

9.3 POINTS

9.3.1 Les rallyes qualificatifs pour le Championnat ERC Junior sont les suivants :

Date	Rallye	Surface
06-08 février 2015	Rally Liepāja (LVA)	Neige / Terre
02-04 avril 2015	Circuit of Ireland Rally (GBR)	Asphalte
04-06 juin 2015	SATA Rallye Açores (PRT)	Terre
25-27 juin 2015	Geko Ypres Rally (BEL)	Asphalte
17-19 juillet 2015	auto24 Rally Estonia (EST)	Terre
28-30 août 2015	Barum Czech Rally Zlín (CZE)	Asphalte

Si un rallye ERC Junior devait être annulé, un rallye de remplacement pourra être désigné sous réserve de l'accord de la majorité des pilotes ERC Junior inscrits.

9.3.2 Les points seront attribués conformément à un classement distinct des pilotes ERC Junior inscrits, pouvant marquer des points dans le rallye en question, qui sera établi à partir du classement général.

9.3.3 Les points marqués dans le Championnat ERC Junior le seront toujours au nom du pilote.

9.3.4 Le titre de Champion ERC Junior sera attribué au pilote ERC Junior inscrit qui a marqué le nombre de points le plus élevé parmi les meilleurs résultats obtenus lors de 4 rallyes admissibles, conformément à l'Art. 9.3.1.

9.3.5 Les prix seront attribués aux pilotes vainqueurs du classement final du Championnat ERC Junior. Les prix sont soumis aux termes et conditions définis dans l'accord relatif au pilote.

9.4 PNEUS ADMISSIBLES

9.4.1 Les pneus admissibles sont des pneus fournis par le fournisseur de pneus de l'ERC Junior uniquement.

9.4.2 Avant les vérifications techniques lors de chaque rallye, le fournisseur de pneus de l'ERC Junior fournira à la FIA et à chaque pilote engagé une liste des codes à barres qui pourront être utilisés durant le rallye.

9.4.3 Si les pneus utilisés sont achetés avant le rallye, ils doivent être présentés au fournisseur avant les vérifications techniques précédant le rallye pour le contrôle des codes à barres.

9.4.4 Un pilote pourra uniquement utiliser un pneumatique qui aura été enregistré pour sa voiture.

9.5 VERIFICATIONS TECHNIQUES

9.5.1 Généralités

Le commissaire technique de l'ERC Junior est habilité à effectuer une inspection minutieuse du véhicule avant, durant ou après un rallye. La suppression des scellés se trouvant sur la voiture ou des composants individuels est interdite.

9.5.2 Marquage et plombage des composants mécaniques

Pour chaque voiture de l'ERC Junior, une transmission montée sera plombée lors des vérifications techniques. De plus, jusqu'à une transmission de réserve par voiture pourra être marquée lors des vérifications avant le rallye ou durant le rallye. La FIA peut demander que d'autres pièces soient plombées ou marquées.

10. EX AEQUO DANS UN CHAMPIONNAT

10.1.4 Pour le Championnat ERC Junior, la règle pour départager les pilotes de l'ERC Junior qui ont marqué exactement le même nombre de points et ont terminé exactement à la même place sur le nombre maximum de rallyes admissibles consistera à calculer la position moyenne obtenue sur toutes les épreuves spéciales des rallyes admissibles auxquels les pilotes concernés ont participé.

11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

11.1 PILOTES PRIORITAIRES DE LA FIA

Pilotes tels que définis à l'Art. 11.1 du Règlement Sportif.

11.3 PILOTES PRIORITAIRES ERC

Les priorités ci-après seront attribuées aux pilotes comme suit :

11.3.1 Priorité ERC1 pour pilotes inscrits dans l'ERC ou engagés par une équipe inscrite à l'ERC conformément à l'Art. 7.2 ERC

11.3.2 Priorité ERC2 pour pilotes inscrits dans l'ERC 2 ou engagés par une équipe inscrite à l'ERC 2 conformément à l'Art. 8.2 ERC

11.3.3 Priorité ERC3 pour pilotes inscrits dans l'ERC 3 ou engagés par une équipe inscrite à l'ERC 3 conformément à l'Art. 8.2 ERC

11.3.4 Priorité RGT pour pilotes pouvant marquer des points dans les rallyes de la Coupe RGT conformément à l'Annexe X RRR.

13. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

13.1 DUREE

13.1.3 Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale)

La durée d'un rallye est de

72 heures depuis le début des vérifications techniques (marquage et plombage inclus) jusqu'à l'affichage du classement final officiel du rallye. S'il y a une épreuve de mise au point, 6 heures pourront être ajoutées. 4 heures pourront être ajoutées dans le cas d'une Epreuve Super Spéciale et 4 heures supplémentaires s'il y a une spéciale de Qualification.

Pour le Trophée, la durée d'un rallye est de 72 heures pour les rallyes de coefficients 4 et 3, depuis le début des vérifications techniques (marquage et plombage inclus) jusqu'à l'affichage du classement final officiel du rallye et de deux jours pour les rallyes de coefficient 2.

13.2 DISTANCES DES RALLYES DU CHAMPIONNAT D'EUROPE

Le kilométrage total des épreuves spéciales sera compris entre 200 et 230 km.

13.3 CARACTERISTIQUES DES RALLYES DU TROPHEE D'EUROPE

Pour les rallyes de coefficient 4, le kilométrage total des épreuves spéciales est d'au moins 190 km.

Pour les rallyes de coefficient 3, le kilométrage total des épreuves spéciales est d'au moins 170 km.

Pour les rallyes de coefficient 2, le kilométrage total des épreuves spéciales est d'au moins 150 km.

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS

L'impression du règlement particulier doit être disponible pour tous les concurrents et officiels durant le rallye.

Le projet de Plan de Sécurité du rallye doit être soumis à la FIA 4 semaines avant le début du rallye.

14.4 PACKAGE POUR EQUIPES ET PILOTES INSCRITS

Droits pour :	Equipe / Pilote ERC	Equipe / Pilote ERC 2	Equipe / Pilote ERC 3
Priorité ERC	ERC1	ERC 2	ERC 3
Droits d'inscription au Championnat par voiture	3000 €	2000 €	1000 €
Plaques de véhicule par voiture :			
• Plaques VIP (ou invités)	2	1	1
• Plaques d'assistance	2	2	2
• Plaques auxiliaires	2	1	1
Assistances : (a)			
• Accès à la zone d'assistance ERC	Oui	Oui	Oui
• Zone dans le parc d'assistance	150 m ² pour 1 voiture 200 m ² pour 2 voitures + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire	100 m ² pour 1 voiture 200 m ² pour 2 voitures + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire	100 m ² / voiture + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire
Documents imprimés et laissez-passer : (b)			
• Règlements	2	2	2
• Road books	2	1	1
• Cartes du parcours	2	2	1
• Programmes	2	2	1
Laissez-passer permanents par voiture			
• Equipage	2	2	2
• Equipe	8	6	6
• VIP	5	5	5

(a) = sous réserve d'espace disponible et de l'accord de l'organisateur et du Promoteur ERC

(b) = exigences minimales – ressources supplémentaires sous réserve de négociations entre le concurrent et l'organisateur du rallye

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.5 PANNEAU DE TOIT

18.5.3 Les panneaux de toit sont obligatoires dans les rallyes du Championnat d'Europe de la FIA.

RECONNAISSANCE

25. RECONNAISSANCE

25.4.5 Epreuve de mise au point ou spéciale d'Essais libres

Pour le Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA, il est obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point ou une spéciale d'Essais libres dans le programme des reconnaissances pour les pilotes admis conformément à l'Article 30.1.1

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS – POUR LES RALLYES ERC SUR TERRE UNIQUEMENT

30.1 GENERALITES

30.1.1 Pour les rallyes du Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA, une spéciale d'Essais libres / Qualification sera organisée pour tous les pilotes prioritaires FIA et ERC (pilotes inscrits) afin d'établir l'ordre de départ du rallye jusqu'au premier regroupement au moins suivant une assistance de 45 minutes, toujours sous réserve de l'Art. 45.1. Cette spéciale peut devenir une épreuve de mise au point pour d'autres concurrents une fois les Qualifications achevées.

30.1.2 Tous les pilotes prioritaires doivent participer aux Qualifications.

30.1.3 La spéciale d'Essais libres / Qualification devra :

- être disputée comme s'il s'agissait d'une spéciale disputée pendant le rallye et inclure toutes les mesures de sécurité appropriées ;
- faire partie du programme du rallye, mais ne pas faire partie des résultats du rallye ;
- être représentative du rallye ;
- avoir dans l'idéal une distance comprise entre 3 et 5 km.

30.1.4 Un concurrent dont la voiture tombe en panne lors des Essais libres ou des Qualifications devra néanmoins participer à la cérémonie de départ.

30.2 DEROULEMENT DES ESSAIS LIBRES

30.2.1 Une séance d'Essais libres sera organisée à la fois à des fins médiatiques et de promotion et pour que les concurrents puissent tester leurs voitures.

30.2.2 Les pilotes admis peuvent effectuer un maximum de deux passages dans les temps impartis par les organisateurs.

Il est recommandé d'organiser les Essais libres entre 8h et 10 h le lendemain des vérifications techniques avant le rallye.

30.3 PANNE DURANT LES ESSAIS LIBRES

Un concurrent dont la voiture n'est pas en mesure de terminer les Essais libres devra attendre que les organisateurs amènent la voiture à la fin de la spéciale une fois la séance d'Essais libres terminée.

30.4 DECHARGE

Tout passager à bord de la voiture pendant les Essais libres qui n'est pas engagé dans le rallye doit avoir signé une décharge fournie par les organisateurs.

30.5 DEROULEMENT DE LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.5.1 Après les deux passages autorisés pour les essais, les pilotes prioritaires prendront le départ de la spéciale de Qualification dans l'ordre du classement en cours du Championnat d'Europe des Rallyes pour Pilotes avec un intervalle d'une minute entre chaque voiture pour les rallyes sur asphalte et un intervalle de deux minutes pour les rallyes sur terre.

30.5.2 Le pilote et le copilote engagés doivent se trouver à bord de la voiture pendant toute la durée de la spéciale de Qualification.

30.5.3 Les Commissaires Sportifs décideront de l'ordre des pilotes qui n'ont pas été classés lors du précédent Championnat d'Europe des Rallyes pour Pilotes.

30.5.4 Une liste des partants sera publiée à une heure indiquée dans le règlement particulier du rallye. Les procédures stipulées pour le départ d'une épreuve spéciale s'appliqueront.

30.5.5 En cas d'*ex æquo* lors des Qualifications, les concurrents concernés seront classés dans l'ordre de leurs positions de départ dans la spéciale de Qualification.

30.5.6 Si le Règlement Particulier du rallye l'autorise, les pilotes prioritaires pourront également participer à l'épreuve de mise au point.

30.6 NON PARTICIPATION OU PANNE DURANT LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.6.1 Toute voiture qui tombe en panne durant la spéciale de Qualification ou le secteur de liaison suivant sera ramenée au parc fermé par les organisateurs une fois la spéciale de Qualification terminée.

30.6.2 Tout pilote qui ne participe pas ou n'achève pas correctement la spéciale de Qualification sera classé dernier sur la liste de départ, parmi les pilotes prioritaires. Si plusieurs pilotes n'achèvent pas la spéciale, les positions de départ seront choisies dans l'ordre de la liste de départ de la spéciale de Qualification.

30.7 PARC FERME APRES LA SPECIALE DE QUALIFICATION

Toute assistance sur une voiture une fois que cette dernière a pris le départ de la spéciale de Qualification est interdite. Toutes les voitures qui participent à la spéciale de Qualification doivent immédiatement et directement être conduites dans le parc fermé désigné par l'organisateur et y rester jusqu'à ce qu'elles soient libérées par les Commissaires Sportifs.

30.8 ATTRIBUTION DES POSITIONS DE DEPART

Les 15 premiers concurrents choisiront leur position de départ pour le rallye en fonction des résultats de la spéciale de Qualification.

30.8.1 Le pilote le plus rapide choisira sa position en premier, ensuite le deuxième, suivi du troisième, etc.

30.8.2 Tous les autres concurrents seront classés sur la liste de départ, dans leurs groupes de Priorité respectifs (Priorité ERC1, Priorité ERC2 et Priorité ERC3) conformément à leur classement dans la spéciale de Qualification. Les pilotes de Priorité RGT prendront le départ dans le groupe de Priorité ERC2.

30.8.3 Tout pilote qui n'arrive pas à l'heure pour choisir sa position la choisira automatiquement en dernier.

30.8.4 L'emplacement et l'heure pour cette procédure doivent être précisés dans le règlement particulier du rallye.

30.9 POINTAGE ANTICIPE OU TARDIF

Tout pointage anticipé ou tardif au contrôle horaire précédent le départ de la spéciale de Qualification (TC SQ) sera considéré comme une participation incorrecte et l'Art. 30.6.2 s'appliquera.

30.10 FAUX DEPART

Tout faux départ durant la spéciale de Qualification, notamment un faux départ commis avant que le signal n'ait été donné, sera considéré comme une participation incorrecte et l'Art. 30.6.2 s'appliquera.

30.11 ASSISTANCE

Depuis le début de l'horaire des Essais libres jusqu'à l'heure de départ individuelle de la spéciale de Qualification, toute assistance ne pourra être effectuée que dans le parc d'assistance principal ou le parc d'assistance désigné par l'organisateur à cette fin.

30.12 EXIGENCES TECHNIQUES

Pour les voitures concernées, le moteur, la transmission complète et les composants mécaniques mentionnés dans le Règlement Sportif des Rallyes Régionaux doivent être plombés.

30.13 HORAIRE POUR LA SPECIALE DE QUALIFICATION

Il est recommandé que l'heure de départ de la spéciale de Qualification soit fixée à 10h30.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES DANS LE CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES DE LA FIA

45.3. ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

45.3.1 Pour **tous les rallyes**, l'ordre de départ de l'Etape 1 sera le suivant :

- 1^{ers} Pilotes prioritaires FIA et ERC en fonction de la position qu'ils avaient choisie après la spéciale de Qualification
- 2^{èmes} Tous les autres concurrents selon un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs

45.4. ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

45.4.1 L'ordre de départ des étapes suivantes sera fondé sur le classement établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale de l'étape précédente, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin de l'étape.

45.4.2 Pilotes prioritaires FIA et ERC

Les dix premières voitures du classement général des pilotes prioritaires FIA et ERC prendront le départ comme un groupe fusionné dans l'ordre inverse en fonction de leur classement tel qu'indiqué à l'Art. 45.4.1. Les pilotes prioritaires FIA et ERC restants prendront le départ comme un groupe fusionné conformément à leurs positions au classement général.

45.4.3 Tous les autres pilotes

Tous les autres pilotes devront normalement prendre le départ comme un groupe fusionné après les pilotes prioritaires FIA et ERC dans l'ordre de leur classement tel qu'indiqué à l'Art. 45.4.1. (intervalles d'1 minute).

45.4.4 Afin d'améliorer la couverture médiatique, le promoteur du Championnat peut demander que des amendements soient apportés à la réglementation contenue dans le présent article.

45.5. INTERVALLES DE DEPART

Les 15 premières voitures de pilotes prioritaires prendront le départ à des intervalles de deux minutes. Toutes les voitures prendront le départ avec un intervalle d'1 minute sauf indication contraire dans le règlement particulier.

46 NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1. GENERALITES

Un équipage n'ayant pas terminé une étape peut reprendre le départ du rallye lors de l'étape suivante uniquement s'il confirme son intention au directeur de course une heure avant la publication de la liste des partants de l'étape suivante. Le concurrent doit informer les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule.

Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs. Tout concurrent qui prend un nouveau départ ne figurera pas au classement général final et ne pourra donc pas prétendre aux points du Championnat, excepté aux points bonus.

46.2. REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

46.2.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une étape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'Etape suivante, au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

46.2.2 Vérifications techniques de voitures réparées

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

46.2.3 Réparations pour prendre le départ de l'Etape 1 / Section 2

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'article susmentionné et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1. Le concurrent sera considéré comme ayant terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison et n'aura pas abandonné la course. Le règlement particulier spécifiera l'heure pour les concurrents qui ne sont pas parvenus à terminer l'épreuve super spéciale et/ou le secteur de liaison.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**59. UTILISATION DU CARBURANT****59.1 TYPE DE CARBURANT****59.1.2 Rallyes du Trophée d'Europe des Rallyes**

Pour les rallyes disputés en Italie (Saint-Marin y compris) et comptant pour le Trophée d'Europe des Rallyes, un carburant unique conforme aux spécifications stipulées à l'Article 252.9 de l'Annexe J est fourni par les organisateurs et doit être utilisé par tous les concurrents.

59.2 EXIGENCES TECHNIQUES

59.2.1 La FIA se réserve, à tout moment et sans donner de motif, le droit de substituer au carburant FIA, un carburant conforme au Code (Annexe J).

59.2.2 Tous les concurrents doivent installer des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA, excepté les pilotes non prioritaires qui utilisent une voiture sur laquelle le réservoir standard est maintenu.

59.2.3 La FIA ne peut être tenue pour responsable de toute conséquence découlant de l'utilisation d'un carburant non conforme.

59.2.4 La FIA se réserve le droit de contrôler le carburant de tout concurrent à tout moment.

59.2.5 Sur toutes les voitures des pilotes prioritaires ainsi que celles des pilotes inscrits dans le Championnat d'Europe Junior doivent être installées des prises pour le prélèvement du carburant de la FIA (Voir Liste Technique de la FIA N°5).

59.2.6 Le fournisseur désigné informera les Constructeurs inscrits au Championnat de chaque nouvelle livraison de carburant. Il incombe aux Constructeurs inscrits de contrôler la conformité du carburant avant de l'utiliser en compétition.

59.2.7 Les voitures équipées uniquement des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA et utilisant du carburant conformément à l'Art. 59.1.2 doivent transporter l'adaptateur à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant le rallye.

PNEUMATIQUES ET ROUES**60. GENERALITES****60.7 RETAILLE MANUELLE**

La modification intentionnelle du dessin du pneumatique ou du nombre de clous des pneumatiques sur ou dans la voiture est strictement interdite.

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES**62.1 QUANTITES DE PNEUMATIQUES POUR 2015**

La quantité globale de pneumatiques à utiliser lors de chaque rallye du Championnat sera précisée dans le règlement particulier du rallye.

62.1.1 Pour les concurrents engagés avec une voiture à quatre roues motrices, 18 pneus au maximum pourront être utilisés durant chaque rallye.

62.1.2 Pour les concurrents engagés avec une voiture à deux roues motrices, un maximum de 14 pneus pourront être utilisés lors de chaque rallye.

62.1.3 Pour les concurrents engagés dans le Championnat Junior ERC, un maximum de 12 pneus pourront être utilisés lors de chaque rallye.

62.2 PNEUS POUR ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS ET MISE AU POINT

62.2.1 Pour les concurrents admis à participer aux Essais libres / Qualifications, les pneus seront pris sur la quantité globale conformément à l'Art. 62.1 ERC.

62.2.2 Pour les concurrents participant à la mise au point, les pneus ne seront pas marqués.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.3 TRANSMISSIONS

63.3.1 Pour chaque voiture des pilotes de Priorité FIA et ERC, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye.

COMPOSANTS MECANIQUES

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Pour les rallyes comptant pour le Trophée d'Europe des Rallyes de la FIA, l'utilisation d'un système de suivi de sécurité n'est pas obligatoire mais est fortement recommandée.

ESSAIS

66. ESSAIS

66.4 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES ET/OU LES CONSTRUCTEURS INSCRITS

Il est interdit aux pilotes et/ou constructeurs inscrits d'effectuer des essais dans un pays d'une manche du Championnat pendant les deux semaines précédant le rallye sauf si une demande est soumise par le concurrent à l'organisateur du rallye concerné. Cette demande doit inclure :

- Emplacement exact (point GPS inclus)
- Dates de début et de fin
- Nom(s) du(des) pilote(s)
- Numéro(s) de châssis de la(des) voiture(s).

Toute séance d'essais est limitée à un maximum d'un jour par concurrent.

L'approbation doit être délivrée par écrit par l'organisateur du rallye au concurrent avec copie à la FIA.

V2 - CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AFRIQUE DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou plusieurs des Championnats suivants :

- Championnat d'Afrique des Rallyes de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Coupe Constructeurs ARC de la FIA
- Coupe ARC de la FIA pour Pilotes et Copilotes utilisant des voitures à deux roues motrices, à moteur atmosphérique d'une cylindrée maximale de 1600 cm³

2. DEFINITIONS

2.21 SECTEUR COMPETITIF

Epreuve de vitesse chronométrée sur des routes qui ne sont pas fermées pour le rallye. Le Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA s'applique également à des rallyes en Afrique comportant des secteurs compétitifs.

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.2 DELEGUES DE LA FIA

3.2.1 Délégué Technique de la FIA

Le Délégué Technique de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques et ses frais (voyage et hébergement) seront payés par les organisateurs des rallyes du Championnat.

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS DE LA FIA

4.4 VOITURES NATIONALES / REGIONALES

4.4.1 VOITURES DE RALLYE REGIONALES

Les voitures de rallye homologuées par Motorsport South Africa sont autorisées à courir et à marquer des points dans le Championnat des Rallyes d'Afrique de la FIA.

4.4.2 VOITURES DE RALLYE HISTORIQUES

Les voitures de rallye historiques construites avant le 31 décembre 1985, conformes à l'Annexe K de la FIA et à la section technique du règlement particulier du Classic Rally of South Africa sont admises dans le Championnat des Rallyes d'Afrique de la FIA. Les voitures de rallye historiques doivent avoir un Passeport Technique Historique de la FIA en cours de validité.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.1 Attribution des points des Championnats

Pour chaque marque, seule la voiture la mieux classée de cette marque peut marquer des points à la Coupe réservée aux Constructeurs.

Les points seront attribués conformément à sa position au classement officiel du Championnat des Rallyes d'Afrique.

Les points seront attribués pour chaque titre conformément au barème indiqué à l'Article 5.1.1.

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

Tous les résultats sont pris en compte.

5.3 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

4 rallyes, départ d'au moins deux rallyes de chaque région

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le nombre minimum de rallyes pour que ce Championnat ait lieu est fixé à 4.

Les rallyes du Championnat (les rallyes) sont répartis dans deux régions :

Région Nord : Côte d'Ivoire, Kenya, Ouganda, Rwanda

Région Sud : Tanzanie, Zimbabwe, Zambie, Afrique du Sud, Madagascar

5.5 INSCRIPTION

Pour être éligibles aux points et récompenses du Championnat, les pilotes et les copilotes doivent s'inscrire individuellement auprès de la FIA en utilisant le bulletin d'inscription publié sur le site web de la FIA.

5.6 DROITS D'INSCRIPTION

5.6.1 Les bulletins d'inscription accompagnés des droits appropriés seront envoyés au Secrétariat du Championnat qui fournira à la FIA la liste des inscrits et paiera les droits à la FIA.

5.6.2 Pour les inscriptions reçues avant le 28 février 2015, les droits seront de 140 €. Pour les inscriptions reçues après le 28 février 2015, les droits seront de 220 €. Ces droits doivent être payés pour chaque pilote et chaque copilote. Le paiement unique pour le copilote couvre le changement de copilote.

5.7 DATE DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements pour le Championnat est le 30 avril 2015. Le seul changement autorisé après cette date serait motivé pour un changement de copilote.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale)

Tous les rallyes doivent respecter le format suivant :

- Les vérifications techniques auront lieu soit le jeudi soit le vendredi précédent le départ du rallye.
- 2 jours de reconnaissances maximum (les reconnaissances réservées aux pilotes locaux peuvent avoir lieu le week-end précédent). Lorsque possible, il est fortement recommandé de réduire les reconnaissances à 1 jour ou 1 jour et demi.
- 1 jour pour les vérifications administratives et techniques et la super spéciale (facultative).
- 2 jours pour le rallye et la remise des prix.

13.3 DISTANCES

La distance d'un rallye ne doit pas dépasser un total de 1200 km.

Seul un des 2 formats présentés ci-dessous peut être utilisé.

- Les rallyes composés d'épreuves spéciales consistent en des épreuves de vitesse chronométrées sur route fermée pour le rallye. La distance totale des épreuves spéciales est fixée à un minimum de 200 km et un maximum de 300 km.

- Les rallyes composés de secteurs compétitifs sont des rallyes du type « Safari » se déroulant sur des routes qui ne sont pas fermées pour le rallye. La distance totale des secteurs compétitifs est fixée à un minimum de 200 km et un maximum de 300 km.

- La FIA recommande vivement aux quatre pays participant à l'ACR et organisant toujours des rallyes sur routes ouvertes d'envisager sérieusement d'organiser des ES sur routes fermées, comme requis par le Code Sportif International de la FIA.

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. GENERALITES

14.1 GUIDE OFFICIEL DU RALLYE

Une version imprimée du guide du rallye et du règlement particulier est facultative.

14.3 CARNETS DE CONTROLE

Un carnet de contrôle spécifique d'une page, tel qu'utilisé pour les rallyes en Afrique du Sud, peut être utilisé par les organisateurs des rallyes du Championnat des Rallyes d'Afrique de la FIA.

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE

18.2 PANNEAUX DE PORTIERES

18.2.4 Pour les rallyes en Afrique, deux panneaux de portières de 50 x 52 cm sont autorisés. Un numéro de compétition noir, d'une hauteur de 28 cm et d'une largeur de trait de 5 cm, sera affiché sur un fond blanc d'une largeur de 50 cm sur une hauteur de 38 cm. La publicité des organisateurs peut être placée sur la bande de 14 cm située au haut des panneaux de portières.

18.8 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.8.5 Les organisateurs peuvent apposer de la publicité sur la moitié avant et la moitié supérieure de la portière avant et sur 50 % de la partie supérieure du pare-brise.

CONTROLES

33. CONTROLES HORAIRES

33.4 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UN SECTEUR COMPETITIF

Dans le cas d'un secteur compétitif, l'heure de départ sera l'heure de départ du secteur de liaison suivant. Le temps imparti jusqu'au contrôle horaire suivant inclura l'heure pour le secteur compétitif et le secteur de liaison suivant. A la fin d'un secteur compétitif, il n'y aura qu'une arrivée lancée et un point STOP mais pas de contrôle horaire.

34. EXCLUSION POUR RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 30 minutes sur l'horaire imparti entre 2 contrôles horaires, ou un retard supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section du rallye, ou encore un retard total pour l'ensemble du rallye supérieur à 60 minutes, entraînera le retrait du concurrent concerné du classement.

EPREUVES SPECIALES

36. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

36.6 FAUX DEPART

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.6 SYSTEME DE SUIVI

Pour tous les rallyes du Championnat, des dispositifs de suivi en direct, d'enregistrement des données et de signaux d'urgence doivent être utilisés pour contrôler la position, les déplacements et le statut de toutes les voitures concurrentes en permanence pendant le rallye.

Les voitures concurrentes seront équipées de systèmes d'acquisition de données et de suivi qui donneront une trace précise de la position, des déplacements et du statut de toutes les voitures concurrentes sur les épreuves spéciales et les secteurs de liaison du rallye. Sur les épreuves spéciales et les secteurs compétitifs, il y aura une tolérance de 10 (dix) mètres pour tout écart par rapport à la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs.

Toute voiture qui s'écarte de ce parcours au-delà de la tolérance pourra faire l'objet d'une pénalité de 10 (dix) minutes qui sera imposée par le directeur de course, après examen des circonstances de l'infraction.

41. EPREUVES SUPER SPECIALES

41.4 NON ACHEVEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Si une voiture ne parvient pas à terminer une épreuve super spéciale ou une épreuve spectateurs (uniquement une par rallye, peut être disputée deux fois comme A et B), elle sera placée sur le secteur de liaison situé après le contrôle d'arrivée de la spéciale et l'équipage se verra allouer un temps de spéciale de 5 minutes additionné au meilleur temps total A et B.

Dans ce cas, le concurrent sera considéré comme ayant terminé la spéciale dans les temps et sera soumis aux mêmes règlements, dispositions, restrictions en matière d'assistance qui s'appliquent au rallye.

Tout équipage qui obtiendra un temps effectif supérieur à 5 minutes additionné au meilleur temps total A et B se verra allouer un temps de 5 minutes additionné au meilleur temps.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.2 ORDRE DE DEPART

L'ordre de départ sera déterminé par le système de classement des pilotes prioritaires du Championnat des Rallyes d'Afrique sur la base des temps des épreuves spéciales et, dans chaque pays où le Championnat des Rallyes d'Afrique a lieu, le pilote prioritaire le mieux classé localement prendra le départ en premier, le cas échéant. Une autre rotation des 4 meilleurs pilotes inscrits au Championnat pourra être prévue, le cas échéant.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

Il n'est pas possible de prendre un nouveau départ après un abandon à l'exception de ce qui est stipulé à l'article Epreuves Super Spéciales.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.3 ASSISTANCE AERIENNE

Toute assistance aérienne aux équipages, y compris toute communication aérienne avec les équipages, est interdite.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

54. RESULTATS DES RALLYES

54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant toutes les épreuves spéciales, les temps des secteurs compétitifs et toutes les pénalités en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps.

V3 - CHAMPIONNAT DES RALLYES DU MOYEN-ORIENT DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou plusieurs des Championnats suivants :

- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Pilotes
- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Copilotes
- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Pilotes du Groupe N
- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Pilotes de voitures à deux roues motrices
- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient Junior de la FIA pour Pilotes

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DES CHAMPIONNATS REGIONAUX DE LA FIA

4.2.1 CLASSES SUPPLEMENTAIRES

Classe 11 ; T3 jusqu'à 2000 cm³ ; admises à tous les rallyes excepté le Rallye du Liban.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1.4 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Les pilotes admis au Championnat Junior de la FIA doivent être nés après le 1^{er} novembre 1989.

5.2 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

5 rallyes. Cela s'applique à tous les titres décernés dans le cadre de ce Championnat.

5.3 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

Pour le classement final des diverses catégories du Championnat, le nombre de résultats retenus est le suivant :

Pour 7 rallyes ou moins s'étant déroulés : tous les résultats.

Pour 8 ou 9 rallyes s'étant déroulés : tous les résultats moins 1.

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le nombre minimal de rallyes pour que ce Championnat ait lieu est fixé à 4.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale)

Jour 1	Publication dispositifs de suivi et Roadbook Etape 1
Jour 2	Reconnaissances Etape 1 Publication Roadbook Etape 2
Jour 3	Reconnaissances Etape 2 Vérifications administratives
Jour 4	Vérifications administratives Vérifications techniques Conférence de presse avant le rallye (5 équipes au maximum)

	Cérémonie de départ facultative Epreuve super spéciale facultative
Jour 5	Rallye – Etape 1
Jour 6	Rallye – Etape 2 Cérémonie d'arrivée Cérémonie facultative

Arrivée avec remise des prix ou remise des prix séparée, conférence de presse à l'issue du rallye (les 3 équipages gagnants ainsi que le premier du Groupe N doivent y participer), vérifications techniques de fin de rallye.

13.2 DISTANCES

Le kilométrage total des épreuves spéciales est fixé à un minimum de 250 km et à un maximum de 300 km.

La longueur maximale de chaque épreuve spéciale sera de 33 km. Cependant, il est possible d'inclure dans chaque rallye un maximum de 4 épreuves spéciales, d'une longueur maximale de 45 km.

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 GENERALITES

L'impression du règlement particulier est facultative. Le Guide du Rallye n'a pas de valeur réglementaire (voir Annexe II – 3).

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.3 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

25.3.1 Programme pour les reconnaissances interdites

Si avant le (jour, date et heure) ou après le (jour, date et heure), un équipage et/ou concurrent est aperçu sur toute partie d'une épreuve spéciale qui sera utilisée lors du rallye, sa présence sera signalée aux commissaires sportifs. Si cela concerne un pilote dont l'ASN de tutelle est celle du pays organisant le rallye, il sera soumis à une suspension nationale. Ceci ne s'appliquera pas lorsqu'un concurrent est réputé vivre dans la zone. Dans le cas d'un concurrent/équipage avec licence étrangère, l'ASN concernée en sera informée et prendra les mesures appropriées.

25.3.2 Contrôle des passages

Les équipages doivent présenter leurs carnets de contrôle de reconnaissance au départ et à l'arrivée de chaque épreuve spéciale. Les équipages ne seront autorisés à rejoindre et quitter les épreuves spéciales que via les contrôles de départ et d'arrivée.

Lorsque des reconnaissances contrôlées et supervisées sont prévues pour assurer la sécurité, les spéciales peuvent être disputées dans les deux sens.

25.3.4 Vitesse pendant les reconnaissances

Une vitesse maximale de 80 km/h (l'organisateur est toutefois libre d'appliquer une vitesse inférieure) est imposée sur toutes les épreuves spéciales pendant les reconnaissances. Un système permettant de contrôler la vitesse, le parcours et la position des voitures de reconnaissance sur toutes les épreuves spéciales au moyen de dispositifs de suivi GPS sera utilisé. Les instructions et les horaires d'installation de ces unités de suivi seront indiqués dans le Guide du Rallye et dans un bulletin d'information.

25.4 EXIGENCES ADMINISTRATIVES

L'inscription aux reconnaissances se déroulera conformément aux indications figurant dans le règlement particulier et/ou dans un bulletin d'information. Les plaques numérotées, carnets de contrôle et programme de reconnaissance seront délivrés au même moment.

Les numéros d'identification de la voiture de reconnaissance doivent être fixés sur le pare-brise avant (en haut au centre) et sur les vitres latérales arrière gauche et droite. Ils doivent être visibles pendant toute la durée des reconnaissances.

25.5 BRIEFING

Un briefing doit être donné par le directeur de course, son adjoint ou par un officiel désigné après les reconnaissances pour l'Etape 2. La participation d'au moins un membre de l'équipage est obligatoire.

Le briefing portera sur des points précis du règlement particulier liés à l'organisation du rallye et servira à donner des précisions concernant l'interprétation du règlement et à rappeler aux pilotes les mesures de sécurité, spécifiques et/ou générales.

Les team managers pourront participer à la réunion.

La date, l'heure et les exigences de présence doivent être indiquées dans le règlement particulier. Une amende de 100 € sera infligée par le directeur de course à tout équipage qui ne participerait pas au briefing.

EPREUVES SPECIALES

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.6 SYSTEME DE SUIVI

40.6.1 Pour tous les rallyes du Championnat, des dispositifs de suivi GSM ou satellite en direct, d'enregistrement des données et de signaux d'urgence doivent être utilisés pour contrôler la position, les déplacements et le statut de toutes les voitures concurrentes en permanence pendant le rallye.

40.6.2 Les voitures concurrentes seront équipées de systèmes d'acquisition de données et de suivi qui donneront une trace précise de la position, des déplacements et du statut de toutes les voitures concurrentes sur les épreuves spéciales et les secteurs de liaison du rallye. Sur les épreuves spéciales, il y aura une tolérance de 10 (dix) mètres pour tout écart par rapport à la ligne médiane du parcours tel que déterminé par les organisateurs. Tout écart par rapport à ce couloir de 20 mètres entraînera une pénalité de 30 secondes.

40.6.3 Si l'écart entraîne une distance plus courte (raccourci), une pénalité sera infligée comme suit : le temps enregistré pour cette distance manquante par le concurrent le plus lent sera multiplié par 2 et ajouté au temps de spéciale effectif. Toutefois, une pénalité minimale de 30 secondes sera appliquée dans tous les cas.

Si un équipage s'écarte plusieurs fois du parcours, les commissaires sportifs pourront infliger des pénalités supplémentaires sur proposition du directeur de course.

40.6.4 Pour les rallyes sur terrain ouvert, le parcours exact de toutes les épreuves spéciales doit être clairement marqué afin d'éviter toute possibilité d'écart, accidentel ou autre.

40.6.5 Toute tentative visant à manipuler ou à interférer avec les dispositifs d'enregistrement des données installés sur les voitures concurrentes, ou tout dispositif ne parvenant pas à enregistrer une trace du fait d'interférences de l'équipage, sera signalé(e) aux commissaires sportifs qui pourront imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1 GENERALITES

46.1.1 Sauf indication contraire dans le règlement particulier du rallye, un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ de l'Etape suivante à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au directeur de course en remplissant le formulaire situé au verso du road book et en le remettant aux organisateurs dès que possible avant la publication de la liste du nouveau départ.

46.1.2 Après que le directeur de course a été informé d'un abandon, l'équipage doit remettre son carnet de contrôle. Lorsque l'abandon a lieu sur une épreuve spéciale, l'heure de cette spéciale ne sera pas inscrite.

46.1.3 Dans le cas d'un dépassement du retard maximum autorisé, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ lors de l'étape suivante. La pénalité en temps sera appliquée depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

46.1.4 Tout équipage ayant abandonné lors de la dernière étape du rallye ne sera pas classé.

46.1.5 Tout équipage qui abandonne volontairement lors de l'Etape 1, avec l'intention apparente d'en retirer un avantage afin d'améliorer sa position lors de l'Etape 2, sera jugé par les commissaires sportifs qui

pourront ne pas autoriser un nouveau départ. Les commissaires sportifs pourront appliquer des sanctions à l'encontre du concurrent et/ou de l'équipage concerné conformément à l'Article 46.2.6 du Code.

46.2 PENALITES

Pour tous les équipages qui prennent un nouveau départ, une pénalité en temps sera infligée. Cette pénalité en temps sera la suivante :

46.2.1 Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée : 10 minutes.

46.2.2 Cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps réalisé pour la même classe dans laquelle le pilote court pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.

En cas d'abandon de tous les pilotes dans une classe donnée, cette pénalité en temps sera ajoutée au temps moyen obtenu dans la classe supérieure la plus proche.

46.2.3 Toutefois, si l'abandon a lieu après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale avant un regroupement pour la nuit, la pénalité de dix minutes sera ajoutée au temps obtenu par l'équipage sur cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.

46.2.4 Dans le cas des épreuves super spéciales, si deux de ces épreuves, chacune de moins de 2,5 km, sont disputées consécutivement, tout équipage de priorité incapable d'achever soit le premier, soit le second passage de ces ESS se verra attribuer les temps additionnés les plus rapides de la classe du pilote plus la moitié de la pénalité en temps indiquée aux Art. 46.2.1 ou 46.2.2 du présent règlement pour chaque épreuve super spéciale non courue.

46.3 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

46.3.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une étape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'étape suivante, au plus tard six heures avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

46.3.2 Vérifications techniques de voitures réparées

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques avant le rallye. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

46.3.3 Réparations pour prendre le départ de l'Etape 1 / Section 2

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'article susmentionné et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

58.4 FOURNITURE UNIQUE DE CARBURANT – RALLYE DU LIBAN

Pour le Rallye du Liban comptant pour le Championnat des Rallyes du Moyen-Orient, un carburant conforme aux spécifications indiquées à l'Article 252.9 de l'Annexe J est fourni par l'organisateur du rallye et doit être utilisé par tous les concurrents.

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1 CONFORMITE

Tous les pneus doivent être conformes au présent article ainsi qu'à l'Annexe V.

V4 – CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou plusieurs des Championnats suivants :

- Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Coupe des Voitures de Production des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Coupe des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Constructeurs
- Coupe Junior des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA
- Coupe des Voitures à deux roues motrices des Rallyes Asie-Pacifique FIA pour Pilotes, Copilotes et Constructeurs
- Coupe des Rallyes Asie de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Coupe des Rallyes Pacifique de la FIA pour Pilotes et Copilotes

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DES CHAMPIONNATS REGIONAUX DE LA FIA

4.2 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES
RC2	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 30 mm
	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
	Groupe R5 (VR5)
	Groupe R4 (VR4) incluant l'actuel N4
	Catégorie RJ (règlement JAF) - de plus de 2000 cm ³
RGT	Voitures RGT
RC3	Groupe A entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Super 1600
	R2 (entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR2C)
	R3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR3C)
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal – VR3T)
	R3 (diesel jusqu'à 2000 cm ³ / nominal – VR3D)
	G2 (règlement CAMS)
RC4	Groupe A jusqu'à 1600 cm ³
	R2 (entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B)
	Kit-car jusqu'à 1600 cm ³
	Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
RC5	Catégorie RJ (règlement JAF) - entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³
	R1 (jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B)
	Catégorie RJ (règlement JAF) – jusqu'à 1600 cm ³

4.3 DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES

La Coupe des Voitures à deux roues motrices des Rallyes Asie-Pacifique pour Pilotes, Copilotes et Constructeurs est réservée aux voitures à deux roues motrices des classes 5 à 10.

- La Coupe des Voitures de Production des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA est réservée aux voitures du Groupe N plus à toutes les voitures autorisées aux termes de l'Art. 4.4.6 considérées par la direction du Championnat des Rallyes Asie-Pacifique comme étant de production.
- Les voitures admises dans tout autre Championnat Régional de la FIA, conformément à l'Article 4.4.6, peuvent s'engager dans le Championnat des Rallyes Asie-Pacifique et être incluses dans la Classe appropriée.
- Les voitures conformes à la réglementation ci-après de l'ASN sont autorisées à courir sans documents d'homologation :
 - Règlement spécifique de la JAF pour voitures de rallye national comme les voitures de la catégorie RJ
 - Règlement G2 de la CAMS
- L'utilisation de pièces de remplacement listées dans les documents techniques du Championnat des Rallyes Asie-Pacifique et de dimensions identiques aux pièces homologuées est autorisée. Lorsque des pièces ne sont pas disponibles, l'APRC peut en approuver d'autres.

4.4 VOITURES NATIONALES/REGIONALES

4.4.6 En outre, l'APRC peut également autoriser des voitures approuvées par l'ASN à participer et marquer des points dans l'APRC et les Coupes de Zone.

Les demandes doivent être adressées à la direction du Championnat des Rallyes Asie-Pacifique à l'aide du formulaire d'approbation régional requis.

Les voitures devront répondre à des critères spécifiques tel qu'indiqué sur le formulaire.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 POINTS DES CHAMPIONNATS

5.1.1 Attribution des points

Seule la voiture la mieux classée d'une même marque peut marquer des points à la Coupe réservée aux Constructeurs.

Les points seront attribués pour chaque titre conformément au barème indiqué à l'Article 5.1.1.

5.1.2 Les points bonus seront attribués conformément à l'Article 5.1.2 du règlement des Championnats de la FIA.

5.1.4 Conditions supplémentaires pour marquer des points

Seules les voitures conduites par un pilote inscrit pourront marquer des points au classement général, en tenant compte de sa position relative et sans tenir compte du classement des voitures des pilotes qui ne sont pas inscrits. Le copilote inscrit peut marquer des points au classement général, en tenant compte de sa position relative et sans tenir compte du classement des copilotes qui ne sont pas inscrits.

5.2 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le nombre de rallyes du Championnat est de 6. Ils doivent avoir lieu dans la Région Asie-Pacifique de la FIA. Le nombre de rallyes de la Coupe dans la zone Pacifique est de 3. Le nombre de rallyes de la Coupe dans la zone Asie est de 4 [ou 5].

5.3 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT ET CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

Championnat des Rallyes Asie-Pacifique - 6 rallyes désignés dont 5 au moins doivent être disputés.

Championnat des Rallyes Asie-Pacifique et une des Coupes de Zone - 6 ou 7 rallyes désignés dont 5 au moins doivent être disputés.

Coupe Pacifique – 3 rallyes désignés dont tous doivent être disputés.

Coupe Asie – 3, 4 ou 5 rallyes désignés dont 3 au moins doivent être disputés, les 3 meilleurs résultats comptant.

En cas de non engagement ou de non-participation à un rallye désigné, le concurrent devra néanmoins payer à l'organisateur la totalité du droit d'engagement.

5.4 INSCRIPTION

Pour pouvoir prétendre aux points et récompenses du Championnat, les concurrents, les pilotes et les copilotes doivent s'inscrire individuellement auprès de la FIA.

5.4.1 Exigences en matière d'inscription

- Chaque concurrent, pilote et copilote doit s'inscrire auprès de la FIA pour pouvoir prétendre à tous points et à toute récompense de la Coupe Asie ou de la Coupe Pacifique et l'inscription peut se faire à l'une des deux Coupes mais pas aux deux. L'inscription à l'une des Coupes ainsi qu'à l'APRC est autorisée.

5.4.2 Coupe Junior des Rallyes Asie-Pacifique

La Coupe Junior des Rallyes Asie-Pacifique est attribuée aux pilotes participant à des rallyes qualificatifs APRC sélectionnés utilisant des voitures admissibles dans la Coupe des Voitures à deux roues motrices des Rallyes Asie-Pacifique FIA.

- Les pilotes doivent être âgés de 28 ans ou moins au 1^{er} janvier de l'année de compétition.
- Il n'y a pas de limite d'âge pour les copilotes. Toutefois, seul le pilote inscrit pourra conduire sur les épreuves spéciales du rallye.
- Les pilotes doivent s'inscrire à l'APRC conformément à l'Article 5.
- La Coupe Junior APRC sera attribuée au pilote ayant marqué le plus grand nombre total de points dans les rallyes qualificatifs. Tous les rallyes qualificatifs compteront pour le total final.
- Le nombre de rallyes qualificatifs en 2015 est de quatre (Nouvelle-Zélande, Australie, Malaisie et Japon). Pour se classer pour le trophée, deux rallyes (1 dans le Pacifique, 1 en Asie) au minimum doivent être disputés.
- Les points seront attribués selon un classement distinct des pilotes inscrits.
- Sauf cas de force majeure jugé comme tel par les commissaires sportifs, tout pilote inscrit ne participant pas à un rallye qualificatif désigné devra verser l'intégralité du/des droit(s) d'engagement à l'organisateur.
- Les pilotes Junior peuvent s'inscrire et marquer des points lors de tout rallye désigné, à condition de remplir les exigences de participation minimales.
- L'engagement dans les rallyes de l'APRC/des Coupes l'année suivante sera gratuit pour le vainqueur de la Coupe Junior APRC, à l'exception de tout élément non compris dans le droit d'engagement administratif (par ex. hébergement).

5.4.3 Prix Equipe

Un concurrent inscrit (Equipe) peut désigner un maximum de trois engagements d'équipes pour chaque rallye désigné afin de marquer des points pour un trophée d'équipe. Si l'engagement d'une équipe est désigné avant la clôture des engagements pour le premier rallye, l'équipage peut être désigné ou changé à une date ultérieure et chaque pilote et chaque copilote pourront marquer des points pour les championnats APRC pour pilotes et copilotes.

Les équipes peuvent désigner et enregistrer des engagements d'équipes supplémentaires à hauteur de 3 maximum, avant la clôture des engagements pour chaque rallye désigné. Ces pilotes ne pourront marquer des points d'équipe que pour le concurrent inscrit (Equipe).

Les pilotes désignés pour marquer des points d'équipe doivent être inscrits pour le Championnat des Rallyes Asie-Pacifique et/ou l'une ou l'autre Coupe ou ils peuvent être inscrits et être désignés pour des rallyes individuels.

Tous les points seront attribués conformément à l'Article 5.1.

Une fois que les rallyes ont été désignés et que le nombre d'engagements pour chaque rallye a été annoncé, l'équipe est responsable de tous les droits d'engagement conformément à l'Article 5.3 V4.

5.5 DROITS D'INSCRIPTION

5.5.1 Les inscriptions accompagnées du droit correspondant doivent être envoyées au Secrétariat de l'APRC qui fournira à la FIA la liste des inscriptions et lui versera les droits. Pour les inscriptions du pilote et du copilote reçues avant le 28.02.2015, le droit d'inscription s'élève à 140 €. Pour les inscriptions reçues après le 28.02. 2015, le droit d'inscription s'élève à 220 €. Les droits doivent être payés pour chaque pilote et pour chaque copilote à inscrire.

5.5.2 Le paiement unique pour le copilote couvre le changement de copilote. Lorsque le concurrent est le pilote ou le copilote de la voiture, aucun droit supplémentaire ne sera dû.

5.6 DESIGNATION DES RALLYES ET DATES DE CLOTURE DES INSCRIPTIONS

- Les concurrents peuvent désigner un seul rallye ou la totalité des rallyes. Ils peuvent désigner un rallye, en utilisant un copilote ou un pilote désigné, au plus tard à la date de clôture des engagements du rallye concerné.
- Les inscriptions au Championnat APRC sont closes à la date de clôture des engagements du premier rallye désigné.
- L'inscription à la Coupe Pacifique requerra la désignation de chacun des trois rallyes de la Coupe Nouvelle-Calédonie, Nouvelle-Zélande et Australie) et la désignation devra se faire avant la clôture des engagements pour le premier rallye de la Coupe.

- L'inscription à la Coupe Asie requerra la désignation de 3, 4 ou 5 rallyes de la Coupe (Inde, Chine, Japon, Malaisie et Thaïlande), et la désignation devra se faire avant la clôture des engagements pour le premier rallye désigné de la Coupe.
- La désignation des rallyes de la Coupe par les concurrents APRC inscrits devra avoir lieu au moment de l'inscription à l'APRC.
- Les points pourront uniquement être marqués lors des rallyes désignés. D'autres rallyes pourront être disputés mais la participation à ces derniers n'aura pas d'incidence sur les points attribués pour ces rallyes.
- Le seul changement autorisé après cette date serait motivé pour un changement de copilote, l'introduction d'un nouveau concurrent ou la désignation d'un pilote par un concurrent inscrit pour le Prix Equipe.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

13.2.1 Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale)

Mercredi	Reconnaissances (facultatif)
Jeudi	Reconnaissances, Vérifications techniques
Vendredi	Vérifications techniques et/ou Mise au Point et/ou Médias et/ou Promotion
	Départ de la Section 1 de l'Etape 1 (si applicable)
Samedi	Etape 1
Dimanche	Etape 2, Podium d'arrivée

13.2.6 DISTANCES

Le kilométrage total des épreuves spéciales est fixé à un minimum de 220 km et à un maximum de 280 km.

La longueur maximale de chaque épreuve spéciale sera de 33 km.

La distance minimale d'épreuves spéciales entre les parcs d'assistance est de 30 km et le maximum autorisé est de 80 km.

Distance minimale pour chaque Etape : 60 km d'épreuves spéciales.

13.3 TYPE DE REVETEMENT

Un revêtement terre doit être utilisé pour tout ou partie de tout rallye. Les spéciales sur asphalte ou béton sont autorisées mais aucune section ne doit comporter plus de 60 % de kilométrage d'épreuves spéciales entre les points d'assistance. Les sections en asphalte ou en béton de chaque épreuve spéciale ne doivent pas avoir une longueur supérieure à 15 km.

13.6 TITRE

Lorsque possible, chaque rallye devrait inclure dans son titre l'acronyme "APRC".

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. DOCUMENTS STANDARDISÉS DE LA FIA

14.1 La liste des engagés doit indiquer en vertu de quel règlement technique la voiture est engagée.

14.2 ROAD BOOK

Le road book doit être fourni à tous les concurrents au moins 5 jours avant le début de l'Etape 1.

14.4 GUIDES DU RALLYE

Les organisateurs doivent publier deux Guides du Rallye :

- Guide du Rallye 1 – 5 mois avant le début du rallye. Il devrait contenir des informations pour les équipes afin qu'elles puissent prendre leurs dispositions pour le rallye.
- Guide du Rallye 2 – 3 semaines avant le début du rallye. Il doit contenir toutes les informations requises à l'Annexe II-3.

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMÉROS DE COURSE ET PUBLICITÉ

18.2 PANNEAUX DE PORTIÈRES

18.2.4 L'autocollant avec le numéro de porte comportera dans sa partie inférieure deux espaces équivalents pour le logo de l'APRC et un espace sera prévu pour toute publicité éventuelle d'un commanditaire, tous seront portés par toutes les voitures engagées dans le rallye.

18.8 PUBLICITÉ FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.8.5 Les organisateurs peuvent avoir une publicité facultative comme suit :

a) Sur le capot de la voiture, un autocollant de la taille 10 x 60 cm.

b) Sur chaque côté de la voiture, adjacents au numéro de compétition, 2 autocollants de la taille de 15 x 25 cm.

L'emplacement de ces autocollants doit être mentionné dans le règlement particulier.

VERIFICATIONS TECHNIQUES

28. CONTROLE FINAL

28.1 PARC FERMÉ FINAL

Les voitures non requises aux vérifications techniques à l'issue du rallye peuvent être libérées 30 minutes après l'heure à laquelle la dernière voiture en compétition a pointé au contrôle final, à condition qu'aucune réclamation en matière d'admissibilité n'ait été reçue.

MISE AU POINT

29. MISE AU POINT

29.1 GENERALITES

Il est obligatoire pour l'organisateur d'inclure une épreuve de mise au point dans le programme du rallye. La présence à la mise au point est obligatoire pour tous les équipages inscrits au Championnat / à la Coupe et également pour les équipages invités.

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2.4 Le revêtement en terre utilisé pour la mise au point peut ne pas être représentatif des épreuves spéciales du rallye.

CONTROLES

34. RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 30 minutes sur l'horaire imparti ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou Etape entraînera la suppression du concurrent concerné du classement par le directeur de course.

ÉPREUVES SPÉCIALES

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.2.7 Pour chaque rallye, le road book doit comprendre une page de sécurité standard en deux langues (anglais et langue locale) qui pourra être utilisée par les équipages pour communiquer avec les opérateurs radio SOS.

41. ÉPREUVES SUPER SPÉCIALES

41.4 NON ACHÈVEMENT D'UNE ÉPREUVE SUPER SPÉCIALE

Si une voiture ne parvient pas à terminer une épreuve super spéciale, elle sera placée sur le secteur de liaison situé après le contrôle d'arrivée de la spéciale et l'équipage se verra allouer un temps de spéciale de 5 minutes additionnés au meilleur temps.

Dans ce cas, l'équipage sera considéré comme ayant terminé la spéciale dans les temps et sera soumis aux mêmes règlements, dispositions, restrictions en matière d'assistance qui s'appliquent au rallye.

Tout équipage qui obtiendra un temps effectif supérieur à 5 minutes additionnées au meilleur temps se verra allouer un temps correspondant au meilleur temps plus 5 minutes.

Lorsqu'un organisateur prévoit une épreuve super spéciale en tant que Section 1 de l'Etape 1 pour ouvrir le rallye le soir, un équipage qui ne parvient pas à participer à cette spéciale ou à la terminer recevra une pénalité comme indiqué ci-dessus.

DÉPARTS ET NOUVEAUX DÉPARTS**43. CÉRÉMONIE DE DÉPART**

43.1 Après une cérémonie de départ, les voitures ne devront pas être placées en parc fermé et aucun carnet de contrôle ne pourra être remis.

45. ORDRES DE DÉPART ET INTERVALLES**45.3 ORDRES DE DÉPART**

Pour l'Etape 1 du rallye, les pilotes inscrits au Championnat prendront le départ en premier en groupe sauf si le directeur de course repositionne un ou plusieurs pilotes pour des raisons de sécurité conformément à l'Article 39.5.

45.5 INTERVALLE DE DEPART

Tous les concurrents inscrits à l'APRC prendront le départ de l'Etape 1 à des intervalles de deux minutes, l'intervalle pour les autres concurrents étant à l'appréciation des organisateurs.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2**46.1 GENERALITES**

Un équipage n'ayant pas terminé une Etape peut reprendre le départ du rallye lors de l'Etape suivante uniquement s'il confirme son intention au directeur de course une heure avant la publication de la liste des partants de l'Etape suivante. Le concurrent doit informer les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule.

Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs. Tout concurrent qui prend un nouveau départ ne figurera pas au classement général final et ne pourra donc pas prétendre aux points du Championnat, il pourra prétendre aux points bonus uniquement.

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART**47.1EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE**

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une Etape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'Etape suivante, au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

47.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DE VOITURES REPARÉES

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

47.3 REPARATIONS POUR PRENDRE LE DEPART DE L'ETAPE 1 / SECTION 2

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'Article susmentionné et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1. Le concurrent sera considéré comme ayant terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison et n'aura pas abandonné la course. Le règlement particulier spécifiera l'heure pour les concurrents qui ne sont pas parvenus à terminer l'épreuve super spéciale et/ou le secteur de liaison.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GÉNÉRALES

48.2 PERSONNEL D'ÉQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIÈRE D'ASSISTANCE

48.2.3 Gilets ou combinaisons destinés à rafraîchir les équipages

Des gilets rafraîchissants ou de la glace pour remplir les combinaisons peuvent être transmis à et par l'équipage immédiatement après les zones de ravitaillement éloignées ou à d'autres emplacements indiqués par les organisateurs dans le règlement particulier ou dans un additif.

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.2.2 Toutes les assistances entre deux groupes de spéciales seront des flexi-assistances de 20 minutes.

51. FLEXI-ASSISTANCE – 45'

51.3 FLEXI-ASSISTANCE – 20'

Les Articles 51.1 et 51.2 du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA s'appliqueront également dans le cas d'une assistance de 20 minutes lorsqu'elle est liée à un regroupement, pour donner la possibilité aux voitures des équipes de bénéficier d'une assistance à des moments différents.

Dans le cadre de la flexi-assistance, la durée d'intervention est laissée à l'appréciation des organisateurs mais doit être déclarée sur l'itinéraire du rallye.

Une flexi-assistance de 45 minutes à la fin de chaque Etape (à l'exclusion de la dernière Etape) sera prévue.

RÉSULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRÈS LE RALLYE

56. REMISES DES PRIX DES RALLYES

56.2.1 Les deux membres de l'équipage et un représentant de l'équipe doivent participer à toute cérémonie officielle organisée le même soir que la remise des prix si cette cérémonie est mentionnée dans le règlement particulier.

56.3 CEREMONIES OFFICIELLES

Chaque concurrent doit envoyer au moins deux représentants à toute cérémonie officielle prévue dans le programme figurant dans le règlement particulier.

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1.2 PNEUS MOULES

La retaillle manuelle des pneumatiques ou la modification de la sculpture sont autorisées. Les pneus ne seront pas marqués.

60.1.4 NUMEROS DE CODES A BARRES

Les pneus ne doivent pas obligatoirement avoir des numéros de codes à barres moulés.

60.1.5 QUANTITES DE PNEUS

Il n'y a pas de limitation quant à la quantité de pneus pouvant être utilisés.

COMPOSANTS MÉCANIQUES

63. COMPOSANTS MÉCANIQUES

63.3 TRANSMISSIONS

63.3.1 Pour chaque voiture des pilotes de Priorité FIA et des pilotes inscrits à l'APRC, une seule boîte de vitesses et une seule série de différentiels de recharge (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye.

A l'appréciation du directeur de course ou du Délégué Technique de l'APRC, d'autres voitures pourront être incluses.

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

65.2.1 Une fois le système de suivi de sécurité électronique embarqué installé dans chaque véhicule, les fournisseurs de l'équipement ne peuvent y accéder qu'avec l'accord du concurrent concerné et en présence d'un officiel.

V5 – CHAMPIONNAT DES RALLYES NACAM DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou plusieurs des Championnats suivants :

- Championnat des Rallyes NACAM de la FIA pour pilotes
- Championnat des Rallyes NACAM de la FIA pour copilotes
- Coupe des Nations du Championnat des Rallyes NACAM de la FIA

VOITURES ADMISES

4.2 VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU CHAMPIONNAT DES RALLYES NACAM DE LA FIA

Pour les voitures entièrement conformes aux règlements de la FIA, les classes et groupes seront limités comme suit.

CLASSES	GROUPES
RC2	Groupe R5 (VR5) Groupe R4 (VR4) Groupe N de plus 2000 cm ³ (N4 actuel)
RC3	R3 (atmo / entre 1600cc et 2000cc – VR3C) R3 (turbo / jusqu'à 1620 cm ³ / nominal – VR3T) R3 (diesel / jusqu'à 2000cc / nominal – VR3D)
RC4	Groupe A jusqu'à 1600 cm ³
	R2 (entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B)
RC5	Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³
	R1 (jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B)

En plus des voitures homologues par la FIA, le Championnat des Rallyes NACAM permettra également aux voitures suivantes de participer au Championnat:

- Mitsubishi Lancer Evolution 9 MR (N4 actuel)
- Mitsubishi Lancer Evolution 10 MR (N4 actuel)
- Mitsubishi Lancer 2.0L (actuel RC4 Groupe N entre 1600cc et 2000cc)
- Skoda Fabia 1.6L (actuel RC5 Groupe N jusqu'à 1600cc)

Le détail des spécificités techniques de ces voitures pourra être demandé auprès du secrétariat du Championnat NACAM.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1.4 Classement des copilotes

Les copilotes se verront attribuer le même nombre de points que le pilote avec lequel ils s'engagent dans le rallye. Si un copilote change de pilote en cours de saison, tous les points accumulés seront perdus et un nouveau décompte des points commencera à partir de zéro.

5.1.5 Classement de la Coupe des Nations

Les points seront attribués au pays du pilote pour chaque rallye en tenant compte du classement général selon le même barème de points que pour le classement pilotes et copilotes.

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT

Le classement sera établi en tenant compte des cinq (5) meilleurs résultats sur les 6 (six) rallyes disputés. Le pilote et le copilote ayant totalisé le plus grand nombre de points seront déclarés champions de la région concernée.

5.3 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

Le nombre minimal de participations pour être classé à la fin de la saison lors de la finale est la totalité des manches du championnat (6 rallyes).

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le nombre de rallyes du Championnat est de 6 ; ils doivent avoir lieu dans la Région NACAM de la FIA.

5.5 INSCRIPTION

Pour pouvoir prétendre aux récompenses et points du Championnat, les pilotes et les copilotes doivent être inscrits individuellement auprès du NRC et de la FIA via le bureau NACAM.

5.5.1 Conditions d'inscription

En plus des pilotes et copilotes, chaque concurrent doit être inscrit pour le NRC auprès de la FIA via le bureau NACAM.

5.5.2 Engagements à la Coupe des Nations

Au début de l'année, chaque pilote doit présenter une lettre de l'ASN de son pays d'origine attestant qu'il réside bien dans ce pays pour pouvoir marquer des points à la Coupe des Nations du NRC.

5.6 DROITS D'INSCRIPTION

Le droit d'inscription au Championnat s'élève à 4000 \$ USD pour toutes les classes. Pour chaque rallye, le droit d'engagement s'élèvera à 1500 \$ USD pour toutes les classes.

5.7 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements pour le Championnat est fixée au 28/02/2015. Le seul changement autorisé après cette date serait motivé pour un changement de copilote ou l'introduction d'un nouveau concurrent. La date de clôture pour le paiement du droit d'engagement à chaque rallye correspondra à celle des vérifications administratives du rallye.

5.8 POINTS POWER STAGE

Pour le Championnat des Rallyes NACAM pour Pilotes et Copilotes, des points supplémentaires selon le barème ci-après seront attribués conformément au classement de la "spéciale Power" comme indiqué à l'Art. 13.7.

1 ^{er}	3 points
2 ^{eme}	2 points
3 ^{eme}	1 point

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale) :

- | | |
|----------|--|
| Jeudi | Vérifications techniques et/ou Médias et/ou Promotion. |
| Vendredi | Reconnaissances,
Vérifications techniques et/ou Médias et/ou Promotion,
Cérémonie de départ,
Epreuve Super Spéciale (s'il y a lieu) |
| Samedi | Etape 1, Podium d'arrivée, Remise des Prix (s'il y a lieu) |
| Dimanche | Etape 2 ou Epreuve Super Spéciale, Podium d'arrivée, Remise des Prix |

13.2 DISTANCES

Le kilométrage total des épreuves spéciales est compris entre 120 km et 250 km.

La longueur maximale d'une épreuve spéciale est de 36 km.

La distance minimale d'épreuves spéciales entre les parcs d'assistance est de 30 km et le maximum autorisé est de 80 km.

Distance minimale pour chaque étape : 60 km d'épreuves spéciales.

13.3 TYPE DE REVETEMENT

90% au moins du rallye doivent être disputés sur un revêtement en terre. L'asphalte est autorisé sur les épreuves spéciales à raison de 10% maximum du kilométrage des spéciales. Seules les Epreuves Super Spéciales peuvent être principalement disputées sur de l'asphalte, les km totaux ne dépassant pas le total de 10% des km d'épreuves spéciales autorisé.

13.6 TITRE

Chaque rallye doit inclure dans son titre l'acronyme FIA NACAM et le logo NRC dans tous les documents officiels.

13.7 'SPECIALE POWER'

13.7.1 Annonce

Lors de chaque rallye du Championnat NACAM des Rallyes, l'organisateur inclura une épreuve spéciale dénommée "Spéciale Power".

13.7.2 Caractéristiques

Cette spéciale :

- Sera en règle générale la dernière spéciale du rallye.
- Sera disputée comme une spéciale de du rallye pour tous les concurrents classés.
- Sera chronométrée à la milliseconde près

13.7.3 Des informations détaillées concernant le déroulement de la spéciale doivent être incluses dans le règlement particulier.

13.7.4 Attribution de points "Spéciale Power"

Les points seront attribués selon le barème décrit à l'Art. 5.8

Aux fins de l'attribution des points, le Classement de la "Spéciale Power" sera établi en additionnant le temps de la spéciale à toute autre pénalité en temps infligée sur cette spéciale, y compris toute pénalité pour faux départ.

Pour marquer des points, un pilote doit figurer au classement officiel final du rallye.

Si la "Spéciale Power" est définitivement arrêtée avant que tous les pilotes admis à prendre le départ de la "Spéciale Power" aient eu la possibilité d'achever la spéciale, les commissaires sportifs pourront décider qu'aucun point ne sera attribué pour la "Spéciale Power".

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 ROAD BOOK

Le road book doit être mis à la disposition de tous les concurrents sur le site web officiel au moins 5 jours avant le début de l'Etape 1.

14.2 GUIDE DU RALLYE

Le guide du rallye doit être mis à la disposition de tous les concurrents sur le site web officiel au moins 1 mois avant le début du rallye. Il doit contenir des informations pratiques destinées aux équipes du rallye (hôtel, société de location de voitures, services de remorquage, disponibilité carburant et pneus, etc.).

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.1 NUMEROS DES VOITURES

Le numéro de course attribué à chaque pilote sera le même pendant toute la durée du championnat et un jeu de numéros sera fourni par le NRC.

18.2 REMPLACEMENTS

Si un concurrent devait avoir besoin d'un autre jeu de numéros, il pourra en faire la demande auprès du NRC au moins deux semaines à l'avance et il devra payer 100 \$ USD pour chaque jeu.

18.6 PANNEAUX AVANT ET ARRIERE

Deux panneaux s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figureront au moins le logo NRC et le nom complet du rallye devront être apposés l'un sur le capot avant et l'autre sur la fenêtre arrière.

18.7 BANDE SUR LE PARE-BRISE

Une bande apposée sur le sommet du pare-brise de 180 cm de largeur sur 15 cm de hauteur sur laquelle figureront le drapeau national du pilote et du copilote, le logo du NRC et le logo du sponsor du Championnat.

Les équipages peuvent apposer de la publicité de l'équipe sous la bande susmentionnée, sans obstruer la zone réservée au Championnat.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS**46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2****46.1 GENERALITES**

Un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye lors de la section suivante uniquement s'il confirme son intention au directeur de course avant le début de l'assistance à la fin de la section. Le concurrent doit informer les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule. Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs. Tout concurrent qui prend un nouveau départ figurera au classement général final et pourra prétendre aux points du Championnat.

46.2 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES**46.2.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé**

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une section conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter dans la Zone d'Assistance précédent la section suivante, au plus tard avant l'entrée prévue pour la première voiture.

46.2.2 Vérifications techniques de voitures réparées

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

46.2.3 Réparations pour prendre le départ de l'Etape 1 / Section 2

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'Article 39.6.2 et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1. Le concurrent sera considéré comme ayant terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison et n'aura pas abandonné la course. Le règlement particulier spécifiera l'heure pour les concurrents qui ne sont pas parvenus à terminer l'épreuve super spéciale et/ou le secteur de liaison.

COMPOSANTS MECANIQUES**65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE****65.2 SYSTEME DE SUIVI**

Pour les rallyes du Championnat des Rallyes NACAM de la FIA, l'utilisation d'un système de suivi de sécurité n'est pas obligatoire mais est fortement recommandée.

V6 – CHAMPIONNAT DES RALLYES CODASUR DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats des Rallyes Régionaux (les Championnats) qui sont la propriété de la FIA. La réglementation ci-après est applicable à l'un ou aux deux Championnats suivants :

- Championnat des Rallyes CODASUR de la FIA pour Pilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR de la FIA pour Copilotes

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le collège des commissaires sportifs (les commissaires sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président et un membre seront désignés par la FIA/Codasur et seront d'une nationalité différente de celle du pays organisateur.

3.2 DELEGUES FIA/CODASUR

Au minimum les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA/Codasur :

3.2.1 Délégué Technique FIA/Codasur

Le Délégué Technique FIA/Codasur est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera le principal officiel responsable de toutes les questions techniques.

3.2.2 Observateurs FIA/Codasur

Le/les Observateur(s) FIA/Codasur vérifiera/ont tous les aspects du rallye et complétera/ont le formulaire de rapport FIA approprié.

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS REGIONAUX CODASUR DE LA FIA

4.2 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES
RC2	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
	Groupe R5 (VR5)
	Groupe R4 (VR4)
	Maxi Rally
RC2N	Groupe N de plus de 2000 cm ³ (N4 actuel)
RC3	Groupe A entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Super 1600
	R2 (entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR2C)
	R3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR3C)
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal – VR3T)
	R3 (diesel jusqu'à 2000 cm ³ / nominal – VR3D)
RC4	Groupe A jusqu'à 1600 cm ³
	R2 (entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B)
	Kit-car jusqu'à 1600 cm ³
	Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
RC5	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³
	R1 (jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B)

Dans les Classes RC4 et RC5, les voitures avec des homologations ADN / Codasur seront admises en plus de celles avec des homologations FIA.

4.4 VOITURES NATIONALES / REGIONALES

4.4.6 En outre, dans le cadre du Championnat des Rallyes Codasur, les voitures approuvées par les ASN peuvent également être autorisées à courir et à marquer des points.

La demande pour l'approbation de ces voitures pour la région Codasur doit être envoyée à la Commission des Rallyes Codasur accompagnée de la documentation correspondante.

Ces voitures devront respecter les exigences / critères spécifiques déterminés par la FIA / Codasur.

CHAMPIONNAT ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

GENERALITES

Il existe deux types de rallyes dans le championnat, à savoir :

- Rallyes réguliers : deux étapes – distance totale comprise entre 140 et 200 km de parcours
- Rallyes spéciaux : disputés avec le Championnat du Monde de la FIA

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.1 Attribution des points de Championnat

Si le rallye est une Epreuve Spéciale et dépasse 250 km d'Epreuves Spéciales, 50% de points en plus seront attribués dans le classement général et pour chaque classe.

5.1.2 Pour chaque étape

En outre, les points seront attribués pour chaque étape pour le classement général final et ses séries :

Position	Points
1 ^{er}	12
2 ^{eme}	9
3 ^{eme}	7
4 ^{eme}	6
5 ^{eme}	5
6 ^{eme}	4
7 ^{eme}	3
8 ^{eme}	2

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LES CLASSEMENTS FINAUX DU CHAMPIONNAT

Tous les résultats sont pris en compte.

5.3 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

Pour obtenir le titre de Champion Régional/Codasur FIA ou figurer au classement général du Championnat, les concurrents doivent avoir participé à au moins trois (3) rallyes.

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le Championnat compte cinq (5) rallyes au maximum qui doivent tous avoir lieu dans la Région FIA/Codasur.

5.5 INSCRIPTION

Il n'y a pas d'inscription préalable dans le Championnat Codasur de la FIA.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE ET PROGRAMME

Tous les rallyes devraient être programmés comme suit :

Rallyes réguliers :

Jeudi : reconnaissances - vérifications administratives – vérifications techniques

Vendredi : reconnaissances - vérifications techniques - mise au point – spéciale de qualification (facultative) - cérémonie de départ et épreuve super spéciale (facultative)

Samedi : Etape 1

Dimanche : Etape 2 - cérémonie de remise des prix

Rallye spécial :

Tel qu'indiqué dans le règlement particulier du rallye.

13.2 DISTANCES

13.2.1 Rallyes réguliers :

Le kilométrage total des épreuves spéciales, réparties en deux étapes, est compris entre 140 et 200 km. Les étapes devraient comporter un minimum de 40 % et un maximum de 60 % de la longueur du parcours.

La longueur maximale de chaque spéciale est de 40 km.

A titre de référence, la vitesse moyenne maximale des spéciales ne devrait pas dépasser 130 km/h.

Si la distance entre les parcs d'assistance est supérieure à 80 km, une zone de ravitaillement supplémentaire devrait être prévue.

13.2.1 Rallye spécial :

Le rallye devrait être inclus au calendrier du Championnat du Monde des Rallyes. La distance totale du rallye et de ses étapes devrait être indiquée dans le règlement particulier.

13.3 REVETEMENT

Le revêtement des routes à emprunter pour disputer les spéciales peut être en terre ou en asphalte.

DOCUMENTS STANDARD

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 GENERALITES

Le Guide officiel du Rallye n'est pas obligatoire pour le Championnat des Rallyes Codasur de la FIA.

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.3 VITRE ARRIERE

Non applicable au Championnat Codasur de la FIA.

18.6 PANNEAU AVANT

Facultatif dans le Championnat Codasur de la FIA.

18.8 PUBLICITE OBLIGATOIRE DES ORGANISATEURS

L'organisateur devrait avoir un panneau mesurant 40 cm de haut x 25 cm de large, qui devrait être situé dans la partie antérieure des portières avant.

ENGAGEMENTS

21. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

21.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements sera mentionnée dans le règlement particulier. Il est recommandé de la fixer au mardi de la semaine au cours de laquelle le rallye a lieu.

23. DROITS D'ENGAGEMENT

23.4 DROITS D'ENGAGEMENT POUR CONCURRENTS ETRANGERS

L'organisateur peut décider si les concurrents détenant des licences qui n'ont pas été délivrées par le pays organisateur doivent payer ou non des droits d'engagement.

24. CLASSES

24.2 Nombre minimum de concurrents par Classe / Groupe

Le nombre minimum de concurrents par classe est de deux.

S'il n'y a qu'un concurrent engagé dans une classe, celui-ci devra participer et se voir décerner des points dans la classe immédiatement supérieure.

MISE AU POINT – SPECIALE DE QUALIFICATION

29. MISE AU POINT

29.2 DÉROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2.4 La mise au point se déroulera par groupes, avec une durée minimale d'une heure pour chacun d'entre eux.

La composition des groupes sera indiquée dans un additif.

30. SPECIALE DE QUALIFICATION

30.1 GENERALITES

30.1.1 A titre facultatif, l'organisateur pourra organiser une Spéciale de Qualification à laquelle les pilotes engagés dans les Classes RC2 et RC2N prendront part, afin d'établir l'ordre de départ de l'Etape 1.

Ce parcours peut également être l'épreuve de mise au point.

30.1.2 Les 10 premiers pilotes classés auront le droit de choisir leur position de départ pour l'Etape 1 parmi les 10 premières places de départ (non prises en considération dans l'ordre de départ si une Epreuve Super Spéciale a été prévue dès le début).

30.1.3 La participation à la Spéciale de Qualification n'est pas obligatoire.

30.1.4 La Spéciale de Qualification doit :

- . être disputée comme s'il s'agissait d'une spéciale disputée pendant le rallye et être conforme aux exigences de sécurité appropriées ;
- . être incluse dans le programme du rallye, mais non dans les résultats du rallye ;
- . être représentative du rallye ;
- . avoir une longueur comprise entre 2,50 et 5 km.

30.1.5 Les pneus qui seront utilisés doivent être conformes à la profondeur minimale de 1,6 mm requise par la réglementation.

30.1.6 Tout concurrent dont la voiture a subi des dommages tels qu'ils l'empêchent de poursuivre la Spéciale de Qualification et de réparer sa voiture avant la cérémonie de départ devrait néanmoins assister à la cérémonie de départ tel que prévu à l'Art. 43.

30.2 EPREUVE DE MISE AU POINT PRECEDENTE

Les pilotes qui ont été classés pour disputer la Spéciale de Qualification sont autorisés à avoir disputé la précédente épreuve de mise au point dans les délais prévus par les organisateurs.

Les voitures qui prennent part à la mise au point et à la Spéciale de Qualification doivent avoir été conformes aux vérifications techniques précédentes.

30.3 PARTICIPATION A LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.3.1 Les pilotes qui prennent part à la Spéciale de Qualification prendront le départ de cette Spéciale de Qualification dans l'ordre qui a été attribué par l'organisateur, avec un intervalle de deux minutes entre les voitures.

30.3.2 Le pilote et le copilote engagés devraient être à bord de la voiture pendant toute la Spéciale de Qualification.

30.3.3 L'ordre de départ et l'horaire seront publiés dans un additif. Les procédures établies pour le départ d'une épreuve spéciale seront appliquées.

30.3.4 Si la Spéciale de Qualification n'est pas disputée, pour des raisons de force majeure, l'ordre mentionné à l'Art. 45.3 doit être considéré comme le résultat de ladite Spéciale de Qualification pour procéder au choix de l'ordre de départ des 10 premiers équipages de l'Etape 1.

30.4 DEFAILLANCES DE LA VOITURE LORS DE LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.4.1 Toute voiture subissant une défaillance l'empêchant de terminer la course ou la spéciale de liaison sera récupérée et transférée au Parc Fermé par les organisateurs, dès la fin de la Spéciale de Qualification.

30.5 PARC FERMÉ LORS D'UNE SPECIALE DE QUALIFICATION

Toute assistance fournie à une voiture au départ de la Spéciale de Qualification est interdite. Toutes les voitures participant à la Spéciale de Qualification doivent effectuer le restant du parcours, se rendre au Parc Fermé tel que défini par les organisateurs et y rester jusqu'à ce qu'ils en soient libérés par les commissaires sportifs.

30.6 DEFINITION DES POSITIONS DE DEPART

Les concurrents doivent choisir leurs positions de départ pour le rallye dans l'ordre des résultats fournis par la Spéciale de Qualification.

30.6.1 Le pilote qui enregistre la vitesse la plus élevée sera le premier à choisir sa position, le pilote qui enregistre la deuxième vitesse la plus élevée sera le deuxième à choisir sa position et ainsi de suite.

30.6.2 La publication ainsi que le jour et l'heure pour effectuer cette procédure seront précisés dans le règlement particulier du rallye.

30.7 POINTAGE EN RETARD OU EN AVANCE

Tout pointage en retard ou en avance par rapport au pointage précédent le départ de la Spéciale de Qualification (CHPC) sera considéré comme une participation inappropriée et l'Art. 33.2.10 s'appliquera.

30.8 FAUX DEPART

Tout faux départ lors de la Spéciale de Qualification, notamment s'il a lieu avant que le signal de départ n'ait été montré, sera considéré comme une participation inappropriée et l'Art. 37.6 s'appliquera.

30.9 ASSISTANCE

Depuis le début de l'épreuve de mise au point jusqu'à l'heure de départ de la Spéciale de Qualification, l'assistance ne pourra être fournie que dans le Parc d'Assistance principal ou dans le Parc d'Assistance désigné par l'organisateur à cette fin.

EPREUVES SPECIALES

41. Epreuve Super Spéciale

41.4 NON PRESENTATION AU DEPART DE LA SECTION 1, ETAPE 1 (EPREUVE SUPER SPECIALE)

Les équipages qui ne se présentent pas au départ de l'épreuve super spéciale intégrée dans la Section 1 de l'Etape 1 (s'il y a lieu) et qui ne la disputent donc pas ou qui ont été retenus entre le point stop et le regroupement pour la nuit et n'ont donc pas la possibilité de la rejoindre par leurs propres moyens, seront autorisés à effectuer des réparations et à continuer la spéciale depuis la Section 2, Etape 1 le même jour.

Le temps alloué pour ces réparations sera de deux heures à compter de l'heure de présentation idéale et le temps qu'ils réaliseront dans l'épreuve super spéciale sera indiqué dans le règlement particulier du rallye.

41.5 EPREUVE SUPER SPECIALE DURANT LA COURSE

Pour les équipages qui présentent leur carnet de contrôle au contrôle horaire et ne peuvent pas prendre le départ de la spéciale ou ceux qui n'ont pas pu l'achever, le régime de la super spéciale contenu dans le règlement particulier leur sera appliqué.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS**45. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES****45.3 NUMEROS ET ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1****45.3.1 Rallyes réguliers**

Les numéros des voitures seront déterminés par les organisateurs et FIA/Codasur, en tenant compte des priorités des concurrents, de leur position au championnat et des caractéristiques techniques de leurs voitures.

Pour le premier rallye du Championnat, le classement final du Championnat précédent sera pris en compte.

Dans tous les "Rallyes réguliers", le Champion Codasur FIA de l'année précédente se verra attribuer le numéro 1.

L'ordre de départ de l'Etape 1 sera le suivant :

Dans le cas où la Spéciale de Qualification est disputée ou était prévue mais ne peut être disputée, les 10 premières places seront attribuées conformément à la position que les participants peuvent avoir choisie. Les places suivantes seront attribuées tel que déterminé par le directeur de course et approuvé par les commissaires sportifs.

Dans le cas où la Spéciale de Qualification n'aurait pas été prévue, les places seront attribuées tel que déterminé par le directeur de course et approuvé par les commissaires sportifs.

Pour l'ordre de départ des étapes, les pilotes des Classes RC2 et RC2N seront rassemblés en un seul groupe.

45.3.2 Rallyes spéciaux

Les numéros des voitures et l'ordre de départ de l'Etape 1 seront détaillés dans le règlement particulier.

45.5 INTERVALLES DE DEPART

Les vingt (20) premiers équipages prendront le départ de chaque spéciale avec un intervalle de deux (2) minutes. Pour le reste, l'intervalle sera d'au moins une (1) minute.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2**46.1 Généralités**

Un équipage n'ayant pas terminé une étape peut reprendre le départ du rallye lors de l'étape suivante uniquement s'il confirme son intention au directeur de course une heure avant la publication de la liste des partants de l'étape suivante. Le concurrent doit informer les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule.

Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'infractions aux règles de circulation ou, suite à une décision des commissaires sportifs, à toute voiture ayant enfreint des dispositions réglementaires. Tout concurrent qui prend un nouveau départ ne figurera pas au classement général final et ne pourra donc pas prétendre aux points du Championnat, excepté aux points par étape.

47 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES**47.1 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE**

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une étape conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'étape suivante, au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

47.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DE VOITURES REPARÉES

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires. Le concurrent doit présenter la voiture lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

ASSISTANCE

49. PARC D'ASSISTANCE

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

49.2.2 Trente (30) minutes entre deux groupes de spéciales.

FIA/Codasur a une période de temps flexible de 15 minutes, avant l'entrée dans les parcs d'assistance intermédiaires.

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.13 PNEUMATIQUES CODASUR

Les caractéristiques et les marques de pneus à utiliser dans le Championnat Codasur seront annoncées dans un additif qui sera publié avant le 01/03/2015.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

63.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le premier contrôle horaire, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité d'une (1) minute sera appliquée par le directeur de course.

Cette action doit être contrôlée par le commissaire technique avant le premier contrôle horaire susmentionné.

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Pour le Championnat des Rallyes Codasur de la FIA, l'utilisation d'un système de suivi pour la sécurité électronique embarqué n'est pas obligatoire mais est fortement recommandée.

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2015 ANNEXES

INDEX

ANNEXE I SIGNALISATION DES CONTROLES**ANNEXE II DOCUMENTS STANDARD**

	DOCUMENT	DISPONIBILITE
1	Règlement particulier	Site Web + (papier facultatif)
2	Additifs	Site Web + papier
3	Guides du Rallye (1 et/ou 2)	Site Web + (papier facultatif)
4	Itinéraire	Site Web + papier (avec règlement particulier)
5	Road Book	Papier
6	Carnet de contrôle	Papier
7	Bulletin d'engagement standard	Site Web + papier (avec règlement particulier)
8	Listes des engagés	Site Web + papier
9	Liste des partants & Résultats du rallye	(Site Web facultatif) + papier
10	Livret de sécurité pour les médias (facultatif)	Site Web + papier

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :

- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes
- Informations concernant les hélicoptères s'il y a lieu

ANNEXE III SECURITE**ANNEXE IV CEREMONIE DE PODIUM**

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA
(facultatif pour les Championnats Régionaux)

ANNEXE V PNEUMATIQUES**ANNEXE VI DROITS D'ENGAGEMENT, PACKAGE ADMINISTRATIF ET LAISSEZ-PASSER PERMANENT**

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE VII SEQUENCE FEUX DE DEPART

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE VIII JUNIOR WRC

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE IX SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

(valable uniquement pour les organisateurs - pas de valeur réglementaire pour les concurrents)

ANNEXE X COUPE RGT DE LA FIA

ANNEXE I

Nature du contrôle	ZONE DE CONTRÔLE (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
Sens du parcours	⇒	⇒	⇒
	PANNEAUX JAUNES Début de la zone de contrôle	PANNEAUX ROUGES Arrêt obligatoire	PANNEAUX BEIGES Fin de la zone de contrôle
CONTRÔLE DE PASSAGE		CP ←25m min.→	
CONTRÔLE HORAIRE		CH CH ←25m→	
CH À L'ENTRÉE DU PARC D'ASSISTANCE		CH CH ←5m→	
CH À LA SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE		 Mène généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone de marquage/vérification des pneus CH ←5m→	
CONTRÔLE HORAIRE ET DÉPART D'ES		CH ←50-200m→	DÉPART ES ←25m→
FIN D'ES	 AVERTISSEUR ←100m→	←100-300m→ LIGNE D'ARRIVÉE	STOP ←25m→ CONTRÔLE STOP
AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (Diamètre des panneaux : 70 cm environ)			
	SYMPOLe BLANC SUR FOND JAUNE*	SYMPOLe BLANC ou BLEU SUR FOND BLEU ou BLANC*	
MARQUAGE/VÉRIFICATION DES PNEUS		 Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus	
ZONE DE RAVITAILLEMENT		 Un panneau pour toutes les opérations liées au ravitaillement	
POINT RADIO	 AVERTISSEUR ←100m→	 POINT RADIO (Voir également l'Art. 39.6)	
VEHICULE MÉDICAL	 AVERTISSEUR ←100m→	 VÉHICULE MÉDICAL	

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible.

* Les couleurs/symboles antérieurs de ces panneaux pourront être utilisés tant que leur remplacement ne sera pas exigé.

SIGNALISATION DES CONTRÔLES EN RALLYE

CONTRÔLE HORAIRE



Couleur de début de la zone de contrôle: JAUNE
Couleur de contrôle: ROUGE

DÉPART D'ES



Couleur: ROUGE

FIN D'ES



Couleur de début de la zone de contrôle: JAUNE
Couleur de contrôle: ROUGE

CONTRÔLE STOP



Couleur: ROUGE

FIN DE LA ZONE DE CONTRÔLE



Couleur: BEIGE

CONTRÔLE DE PASSAGE



Couleur de début de la zone de contrôle: JAUNE
Couleur de contrôle: ROUGE

DÉBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT



Couleur: BLEU

FIN DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT



Couleur: BLEU

POINT RADIO



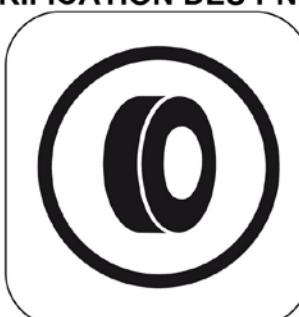
Couleur de avertisseur: JAUNE
Couleur de point: BLEU

VÉHICULE MÉDICAL



Couleur de avertisseur: JAUNE
Couleur de point: BLEU

**DÉBUT DE LA ZONE MARQUAGE/
VÉRIFICATION DES PNEUS**



Couleur: BLEU

**FIN DE LA ZONE MARQUAGE/VÉRIFICATION
DES PNEUS**



Couleur: BLEU

ANNEXE II

DOCUMENTS STANDARD

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque rallye doit fournir un règlement particulier (Article 20 du Code).

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FIA conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.

Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier doit être imprimé au format A5 (obligatoire pour l'ERC, facultatif pour les autres Régions) et être disponible sur le site Web officiel du rallye conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les officiels du rallye.

Le règlement particulier final doit être adressé à la FIA en deux exemplaires dès sa publication.

CONTENU

INDEX

1. Introduction

1.1 Texte semblable à ce qui suit :

"Ce rallye sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA 2015, au Règlement Sportif National qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Des informations supplémentaires seront publiées dans le Guide du Rallye, publié le.... [Date de publication]

Le Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA 2015 figure à l'adresse suivante ... [site Web FIA]"

1.2 Revêtement de la route

1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire

2. Organisation

2.1 Titres FIA pour lesquels le Rallye compte

2.2 Numéros de visa – FIA et ASN

2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées (bureau permanent)

2.4 Comité d'organisation

2.5 Commissaires sportifs

2.6 Observateurs et délégués FIA

2.7 Principaux officiels

2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)

3. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)

- Publication du règlement particulier
- Date de clôture des engagements à un tarif réduit (le cas échéant)
- Date de clôture des engagements

- Date de publication de la liste des engagés
- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires dans le parc d'assistance
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Panneau d'affichage officiel – emplacement
- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Ramassage des systèmes de suivi FIA pour la sécurité en rallyes
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des Responsables d'Equipes et des pilotes (s'il y a lieu)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère (s'il y a lieu)
- Mise au point "Shakedown" et horaire
- Horaire Essais libres et Qualifications (s'il y a lieu)
- Publication de l'ordre de départ et temps d'arrivée au CH pour les Qualifications (s'il y a lieu)
- Date, lieu et emplacement de la procédure concernant le choix des positions de départ (s'il y a lieu)
- Conférence de presse avant le rallye
- Première réunion des Commissaires Sportifs
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et l'Etape 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Arrivée de l'Etape 1, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Etapes suivantes
- Départ de l'Etape suivante
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement final provisoire
- Heure de publication du classement officiel final

4. Engagements

- 4.1 Date de clôture des engagements
- 4.2 Procédure d'engagement
- 4.3 Nombre de concurrents acceptés et classes
- 4.4 Droits d'engagement / packages d'engagement pour les concurrents privés
- 4.5 Informations détaillées sur le paiement (y compris sur toute taxe applicable)
- 4.6 Remboursements

5. Assurance

6. Publicité et identification

7. Pneumatiques

- 7.1 Pneus à utiliser durant le rallye

Le texte ci-après est recommandé pour couvrir l'utilisation des pneus :

Outre la conformité des pneus au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux 2015, l'utilisation des quantités et types de pneus ci-après est confirmée.

Type de pneu	Mélange	Priorité de pilote	Nombre max. de pneus	Supplémentaires pour la mise au point	Total pour le rallye

- 7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances – si nécessaire
- 7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8. Carburant (si applicable)

- 8.1 Procédure relative à la commande de carburant
- 8.2 Date de clôture pour la commande de carburant
- 8.3 Distribution pour pilotes non prioritaires

9. Reconnaissances

- 9.1 Procédure d'inscription
- 9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales
- 9.3 Emplacement pour le ramassage des systèmes de contrôle des vitesses

10. Vérifications administratives

- 10.1 Documents à présenter :
 - Licence de concurrent
 - Licences de compétition des pilotes et copilotes
 - Permis de conduire valides des pilotes et copilotes
 - Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes
 - Autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents étrangers
 - Inscription de toutes les informations sur le bulletin d'engagement
 - Certificat d'assurance de la voiture
 - Documents d'immatriculation de la voiture
- 10.2 Echéancier

11. Vérifications techniques, Plombage et Marquage

- 11.1 Lieu et horaire des vérifications techniques
- 11.2 Bavettes (Annexe J Article 252.7.7)
- 11.3 Vitres/Filets (Annexe J Article 253.11)
- 11.4 Equipement de sécurité du pilote
- 11.5 Niveau de bruit
- 11.6 Exigences nationales spécifiques
- 11.7 Installation d'un système de suivi de la sécurité

12. Autres procédures

- 12.1 Procédure de la cérémonie de départ et ordre
- 12.2 Procédure d'arrivée (uniquement si différente du règlement)
- 12.3 Pointage en avance autorisé
- 12.4 Epreuve Super Spéciale procédure et ordre de départ (s'il y a lieu)
- 12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur
- 12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales

- 15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer et emplacement
- 15.2 Droits de réclamation
- 15.3 Caution d'appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents et leur itinéraire

Annexe 4 Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire

Annexe 5 Extraits de l'Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité

Annexes 6, 7, etc. Points selon décision des organisateurs.

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement. Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications techniques avec l'approbation de la FIA. Exceptionnellement, des modifications relatives à l'itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l'organisateur. La FIA doit néanmoins en être informée.

Soit

- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des additifs détaillant des modifications de l'itinéraire du rallye ou de l'heure d'affichage du classement final provisoire peuvent être publiés par le directeur de course.

Les additifs doivent être numérotés et datés.

Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s) ainsi que sur le site Web du rallye.

Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Il est fortement recommandé d'informer électroniquement les concurrents de la publication de tout additif publié avant ou pendant le rallye.

3. GUIDE du RALLYE

L'objectif est de rassembler tous les documents de travail en un seul document destiné aussi bien aux médias qu'aux officiels ou aux concurrents.

Le Guide du Rallye peut être publié au format électronique au moins 3 semaines avant le début du rallye. **Il est facultatif pour les organisateurs d'imprimer le Guide du Rallye.**

* Détails complets du Règlement Particulier à l'Annexe II-1

CONTENU		RP*	GR
Art.	Rubriques et sous-rubriques		
1	Présentation / bienvenue Présentation des principaux officiels, du Président, etc. "Ce document n'a pas de valeur réglementaire – à titre informatif uniquement"	- -	X X
2	Coordonnées des personnes à contacter a) Coordinnées permanentes de l'organisation Adresses postales et visiteurs, téléphone et fax Adresses de courrier électronique et adresses Internet Principaux contacts b) Coordinnées PC du Rallye Adresse, téléphone et fax Heures d'ouverture du bureau du rallye c) Coordinnées Centre Médias	X X X X X X X X -	- - - X X X X X
3	Programme et délais à respecter a) Programme avant la semaine du rallye b) Programme durant la semaine du rallye	X X	X X
4	Informations concernant les engagements Titres pour lesquels le rallye compte Liste des droits d'engagement Packages d'engagement pour équipes inscrites non FIA	X X X	- - -
5	Parc(s) d'assistance et zones d'assistance éloignées s'il y a lieu Informations sur le(s) parc(s) d'assistance, etc. Installations disponibles au parc d'assistance Contenu du parc d'assistance - Voir liste en fin d'Annexe	- - -	X X X
6	Poste radio émetteur-récepteur Coordonnées de la personne / de l'autorité en charge	-	X
7	Carburant / Pneumatiques Informations sur les exigences/disponibilités	-	X
8	Importation des véhicules et pièces détachées Lois nationales / formalités douanières / agents	-	X
9	Hélicoptères Procédure d'inscription / informations sur les sociétés de location	-	X
10	Modalités d'accueil Coordonnées des personnes / société chargée de l'accueil	-	X
11	Hôtels / réservation de chambres Liste d'hôtels Coordonnées pour les réservations	- -	X X
12	Reconnaissances Suivi GPS (points de distribution et de restitution)	X	X
13	Vérifications techniques / plombage et marquage Date, lieu et horaires (temps individuels dans l'Additif) Préparations à effectuer avant de présenter la voiture aux vérifications techniques Points de distribution / retour pour le système de suivi pour la sécurité Vérifications techniques finales	X - X X	X X X X
14	Mise au point / Essais Libres et Qualifications (s'il y a lieu) Généralités et horaires (emplacement, longueur de l'épreuve, distance jusqu'au parc d'assistance, etc.)	X	X
15	Procédure de départ Programme et instructions	X	X
16	Procédure d'arrivée Programme et instructions	X	X
17	Activités RP Spectacles pendant le rallye, etc.	-	X

18	Médias Coordonnées avant le rallye Procédure d'accréditation / critères et délais Bureau d'accréditation – emplacement et heures d'ouverture Salle des médias – emplacement et heures d'ouverture Conférences de presse – heure et emplacement Coordonnées médias des équipes Couverture médiatique escomptée (TV & radio, horaires, chaînes et fréquences)	-	X
19	Services médicaux et de sécurité Numéro de téléphone d'urgence Numéros de téléphone pour : - Hôpitaux de la région - Police - Service de remorquage - Pharmacies	- - - - - -	X X X X X X
20	Liste des informations et services utiles Climat Fuseau horaire Monnaie Sociétés de location de véhicules Compagnies aériennes et aéroports Service copie Téléphones mobiles (Location et assistance) Société de sécurité Taxis	- - - - - - - - -	X X X X X X X X X

ANNEXES Note : Le format des Annexes est laissé à l'appréciation de l'organisateur.	RP	GR
Rubriques		
Itinéraires		
Toutes les Etapes	X	X
Itinéraire comparé aux années précédentes	-	X
Programme des reconnaissances	X	X
Cartes (format A4)		
Aperçu Cartes (chaque Etape)	-	X
Cartes pour chaque épreuve et pour les reconnaissances	-	(facultatif)
Carte pour la mise au point ("Shakedown"), s'il y a lieu	-	X
Essais Libres / Qualifications (s'il y a lieu)	-	X
Plans des villes concernées (emplacement du PC, du parc d'assistance, des hôpitaux, etc.)	-	X
Road Books ou cartes de la région, de la ville, diagrammes explicatifs		
De l'aéroport au parc d'assistance (ou voies de raccordement)	-	X
Du PC au parc d'assistance	-	X
Du parc d'assistance à la mise au point ("Shakedown")	-	X
De la mise au point au parc d'assistance	-	X
Du PC à la zone des vérifications techniques	-	X
Du parc d'assistance à la zone des vérifications techniques	-	X
Du parc d'assistance aux zones de ravitaillement éloignées/supplémentaires (s'il y a lieu)	-	X
Du parc d'assistance aux zones d'assistance éloignées (s'il y a lieu)	-	X
Du parc d'assistance aux zones de montage des pneus (s'il y a lieu)	-	X
Du parc d'assistance aux zones de montage des feux (s'il y a lieu)	-	X
Du PC au centre médias (s'il y a lieu)	-	X
Dessins et agencements		
Zone des vérifications techniques et contrôle du niveau de bruit	-	X
Zone d'assistance éloignée (s'il y a lieu)	-	X
PC du rallye	-	X
Zone de départ	-	X
Zone d'arrivée	-	X
Dessin parc d'assistance	-	X

Les organisateurs peuvent envisager d'utiliser des formulaires pour les points suivants :

Réservation de chambres d'hôtels / hébergement
Installations de parcs d'assistance
Accréditation Médias
Inscription pour les reconnaissances

Commande de matériel supplémentaire
Demande de poste radio émetteur-récepteur (s'il y a lieu)
Formulaire de dédouanement (s'il y a lieu)

Liste de contrôle pour le contenu du parc d'assistance :

- CH d'entrée / CH de sortie (avec numéros)
- Parc fermé
- Zone technique
- Zone de marquage des pneus
- Aire de ravitaillement (si non éloignée)
- Conditions environnementales
- Entrée et sortie des véhicules d'assistance
- Emplacement des services d'urgence, d'incendie, du centre médical, etc.
- Aire de stationnement pour les véhicules auxiliaires
- Aire de stationnement pour la presse et les VIP
- Parking spectateurs
- Bureau du rallye / centre d'informations
- Toilettes publiques
- Approvisionnement en eau
- Dépôt(s) d'ordures
- Site d'atterrissement pour hélicoptères

4. ITINERAIRE - EXEMPLES DE PRÉSENTATION D'ITINERAIRE

1 – ESSAIS LIBRES (FP) / SPECIALE DE QUALIFICATION (QS) (le cas échéant)

Le programme des Essais libres avant la QS doit idéalement tenir dans un créneau de deux heures et doit apparaître dans le programme du rallye.

Qualifications		Jeudi 25 juin 2015				
TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
TCFP	Départ des Essais libres	8:00				
LES ESSAIS LIBRES SE TERMINENT A 10H00.						
TCSP	Assistance SORTIE (Anytown Pavilion)	10:30				
RZQS	Ravitaillement pour Spéciale de Qualification					
TCQS		4.50	4.50	0:07	10:37	
QS	Spéciale de Qualification	3.86	-	-	-	10:40
TCPF	Parc fermé ENTREE (pointage en avance autorisé)	-	6.50	10:36	0:18	10:58
Choix ordre de départ à XXXXXX (indiquer emplacement)		13:00				

Qualifying

2 - ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Départ (Section 1)		Jeudi 25 juin 2015				
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
0	Départ- (Anytown Pavilion)	18:15				
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement –Carburant FIA Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1		-	10.49	10.49	00:25	18:40
ES1	ESS Trotting Track 1	2.06	-	-	-	19:00
1A	Parc fermé ENTREE	-	14.49	16.55	0:30	19:30
Regroupement de nuit						
Nouveau départ (Sections 2, 3, 4 ...)		Vendredi 26 juin 2015				
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
1B	Parc fermé SORTIE - Assistance ENTREE	-	0.00	0.00	0:30	06:00
Assistance A - Anytown Pavilion		(2.06)	(24.98)	(27.04)	0:15	
1C	Assistance - SORTIE	-	-	-	-	06:15
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement – Tous les concurrents Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

Section 1

Section 2

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.

3 – ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR

SS10 Vesuvius 1	22.80	11:40				Section 4
10A Zone technique et regroupement ENTREE	50.68	73.48	01:25	13:05		
10B Regroupement SORTIE - Assistance ENTREE			00:15	13:20		
Assistance E (Football Stadium)		(72.59)	(161.06)	(233.65)	(00:30)	
10C Assistance SORTIE				13:50		
						5

NOTES

Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.14). Lorsqu'il n'y a pas de regroupement, il devrait y avoir une zone technique de 3 minutes avant l'entrée du parc d'assistance.

4 - ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT ELOIGNE

Départ (Sections 1, 2 ...)		Vendredi 23 octobre 2015				
TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
0	Départ - Skrunda	(0.00)	(0.00)	(0.00)		06:00
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement - Ville Distance jusqu'au prochain ravitaillement		(0.00)	(136.00)	(136.00)	
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement		(65.15)	(61.46)	(126.61)	
1		-	165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	Talsi 1	32.14	-	-	-	09:25
2		-	3.17	35.31	0:38	10:03
SS2	Pampal 1	5.13	-	-	-	10:06
3		-	5.79	10.92	0:15	10:21
SS3	Roja 1	27.88	-	-	-	10:24
Zone de ravitaillement 3	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement		(0.00)	(57.03)	(57.03)	
3A	Zone technique et de regroupement - ENTREE	-	53.50	81.38	1:33	11:57
3B	Zone technique et de regroupement - SORTIE / Assistance - ENTREE	-	0.03	0.03	0:10	12:07
Assistance éloignée A - Dundaga		(65.15)	(227.49)	(292.64)	0:15	
3C	Assistance éloignée - SORTIE	-	-	-	-	12:22
Zone de ravitaillement 4	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement		(65.15)	(61.46)	(126.61)	

Section 1

Section 2

NOTES

- "Zone de ravitaillement 2" signifie la zone réservée aux utilisateurs du carburant FIA uniquement.
- Voir Article 59.1.2 sur le nombre de zones de ravitaillement par jour.

5 - FLEXI-ASSISTANCE TYPE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT

SS1 3	Vesuvius 2	22.80		16:35		
13A	Parc Fermé et Zone technique ENTREE	50.68	73.48	1:25	18:00	
13B	Parc Fermé SORTIE – Flexi-assistance ENTREE			0:10		
Flexi-assistance F (Football Stadium)			(72.59) (161.06) (233.65) (00:45)			
13C	Flexi-assistance SORTIE - Parc Fermé ENTREE					
Toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé au plus tard à						21:00
Samedi totaux			145.18	322.12	467.30	

Section 5

NOTES

Les installations de la flexi-assistance sont utilisées principalement par les équipes des pilotes prioritaires qui ont un nombre restreint de mécaniciens. La méthode pour calculer la fenêtre de la flexi-assistance dans laquelle toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé est :

Le temps prévu pour le dernier concurrent à l'assistance ENTREE + le retard maximum de 30 min. + le temps d'assistance de 45 min. + le "filet de sécurité" de 15 min. Il faut tenir compte de l'exigence concernant la disponibilité du carburant FIA, notamment pour les concurrents "reprenant le départ" du rallye, et du programme de ravitaillement après le regroupement pour la nuit.

6 - FIN TYPE D'UN RALLYE

17B	Regroupement SORTIE				11:45	
18		-	14.12	14.12	0:17	12:02
SS18	Roja 2 (Spéciale Power)	16.25			12:05	
18A	Regroupement et Zone technique ENTREE	65.13	81.38	1:25*	13:30	
18B	Regroupement SORTIE - Assistance ENTREE			00:03	13:33	
Assistance J (Football Stadium)			(79.97) (188.53) (268.50) (00:10)			
18C	Assistance SORTIE - Arrivée - Attente ENTREE				13:34	
Podium						14:00
Dimanche totaux			79.97	188.53	268.50	

Section 9

TOTALS DU RALLYE

	SS	Liaison	Total	%**
Vendredi 23 oct. Sections 1,2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Samedi 24 oct. Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Dimanche 25 oct. Section 6	79.97	188.53	268.50	29.8%
Total – 18 ES	361.36	803.63	1164.99	31.0%

* Prévoir du temps supplémentaire dans les secteurs de liaison si nécessaire pour toute présentation TV à la fin d'une spéciale.

** % = le pourcentage de la distance totale des épreuves spéciales.

Un tableau tel que ci-dessus devrait figurer à la dernière page de l'itinéraire.

5. ROAD BOOK

1. EXIGENCES GENERALES

- Le Road Book doit être distribué conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.
- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour chaque Etape. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.
- Le Road Book sera de format A5 (NACAM : taille officielle) et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.
- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/m² ou plus doit être utilisé.
- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, il n'y a pas besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne "Direction" (voir modèle).
- Les intitulés seront en anglais et facultativement la langue nationale.
- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.
- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page. (S'il y a 6 instructions par page, l'en-tête doit être plus petit que dans l'exemple.)
- Toutes les pages du Road Book doivent être numérotées afin de pouvoir vérifier s'il est complet.

2. PREMIERES PAGES

- Le Road Book contiendra une page indiquant la **procédure en cas d'accident** ainsi que :
 - La liste des hôpitaux / centres médicaux
 - Les numéros de téléphone du PC du rallye et les services d'urgence
- Une page comportant tous les symboles doit figurer au début du Road Book.
- Des instructions pour la calibration du tripmaster peuvent être incluses.
- L'itinéraire au format "portrait" et les cartes (échelle et direction du Nord y comprises) de l'ensemble du rallye doivent apparaître dans chaque Road Book. Il est recommandé que la page avec l'itinéraire d'une Etape donnée figure en face de la carte d'Etape correspondante.

3. PAGES D'INSTRUCTIONS

Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. S'il y a une variante entre deux passages, il ne devrait pas y avoir de jeu commun d'instructions de parcours.

- Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance. Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite. Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH.
- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné, zones changement de pneus, zones devchangement de feux ou d'assistance éloignée devraient être inclus. (s'il y a lieu)
- Il est recommandé d'inclure des instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, Essais Libres et Qualifications (s'il y a lieu), la boucle "retour au départ" (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.
- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).
- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire.

- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :

- une échelle
- la direction du Nord
- le parcours de reconnaissance (uniquement s'il n'y a pas de Road Book distinct pour les reconnaissances)
- un parcours de remplacement
- l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS

- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36.379'.

- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.

- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page (voir modèle) pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié de la page. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.

- Tous les points d'ambulance et les points SOS intermédiaires doivent être indiqués par les symboles appropriés.

- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.

- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.

- La ligne verticale épaisse entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.

- La distance entre le CH et le départ de l'ES doit être indiquée dans la case Informations (voir exemple).

4. DERNIERES PAGES

- Les parcours de remplacement peuvent être inclus comme une section à la fin du Road Book sur un papier de couleur différente.

- Autres exigences à la fin du Road Book :

- Formulaire d'abandon
- Formulaire de renseignements

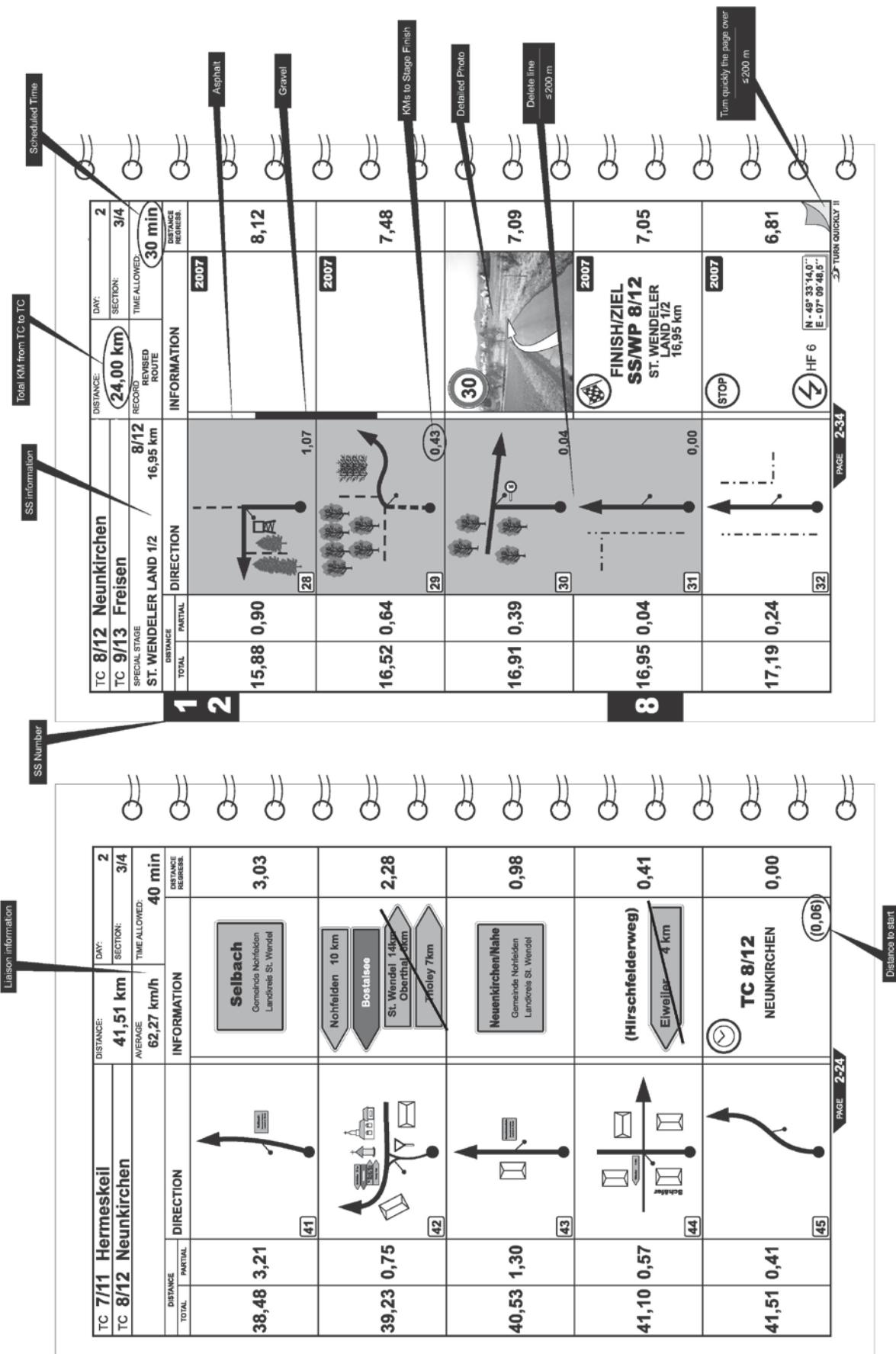
- L'inclusion des signes SOS/OK au format A4 (plié, format "portrait") à la dernière page du Road Book est facultative pour les organisateurs.

5. MODIFICATIONS

- En cas de modification dans le Road Book (par ex. au moyen d'un additif), les cases modifiées doivent être indiquées et les cases correctes immédiatement avant et après les cases modifiées doivent être imprimées avec leurs numéros. Les pages modifiées devraient être publiées au format A5 pour être insérées dans le Road Book.

6. AUTRES INFORMATIONS UTILES

- Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds-points.
- Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES et la circulation en sens inverse devrait être mentionnée.
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page lorsque les intersections sur la page suivante se succèdent rapidement.
- Les points concernant les hélicoptères devraient être mentionnés.



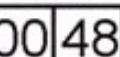
6. CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FIA

1. GENERALITES

- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section.
- Les temps impartis pour parcourir la distance d'un secteur de liaison figureront sur le carnet de contrôle.
- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées.
- Les carnets de contrôle devraient être distribués et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats. Dans l'idéal, un nouveau carnet distinct devrait être utilisé pour l'assistance de fin d'Etape de 45 min. (comme dans l'exemple pour la "Flexi-assistance B").
- Un organisateur peut proposer à la FIA l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA au préalable.

2. PRESENTATION

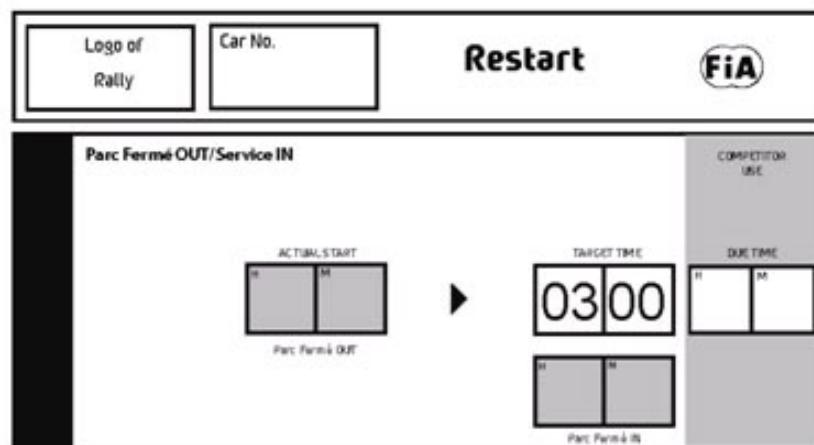
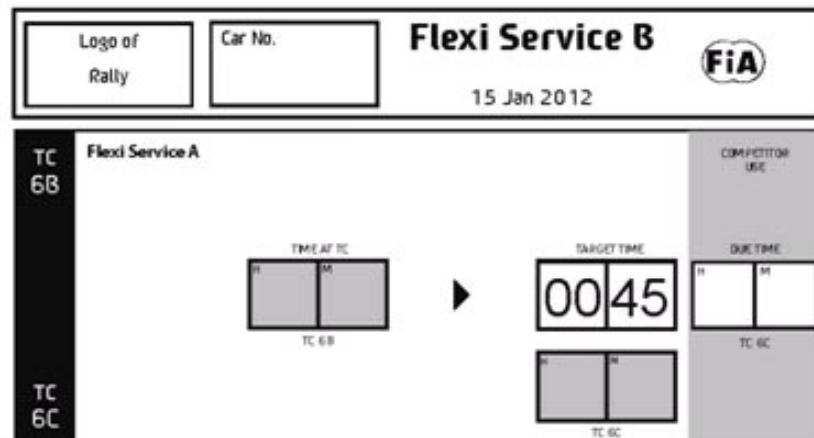
- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case "heure de départ facultative".
- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm
- Taille des cases : 1 cm
- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/m² ou sur du papier polyester 270 µm (en cas de mauvaises conditions météorologiques). A noter que le papier polyester, bien que résistant à l'eau, ne se plie pas facilement. Une autre solution consiste à réaliser un carnet de contrôle avec une couverture – c.-à-d. - un carton de 22 x 18,5 cm plié avec une couverture pour protéger la partie écrite.
- Lorsqu'il y a de nombreux CH, une impression au verso ou une présentation sur deux colonnes (et repliée vers l'intérieur) peuvent être utilisées.
- La couleur d'impression est libre. Par exemple, un organisateur peut utiliser une couleur d'un commanditaire ou une couleur différente pour chaque section ou simplement du gris et du noir.

Logo of Rally	Car No.	Free Practice & Qualifying			FiA									
14 Jan 2012														
Free Practice 5.48 km <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex: 1;">  PROVISIONAL START FREE PRACTICE </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> FINISH TIME <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  ACTUAL START </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  A </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  STOP </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 5px;">TIME TAKEN</div>						H	M	S	1/1000	M	S	1/1000		
H	M	S	1/1000											
M	S	1/1000												
Free Practice 5.48 km <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex: 1;">  PROVISIONAL START FREE PRACTICE </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> FINISH TIME <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  ACTUAL START </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  A </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  STOP </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 5px;">TIME TAKEN</div>						H	M	S	1/1000	M	S	1/1000		
H	M	S	1/1000											
M	S	1/1000												
TC QS SSS QS	Qualifying Stage <div style="text-align: center;">  ARRIVAL TC QS </div>													
SSS QS TC PF	Qualifying Stage 5.48 km <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="flex: 1;">  PROVISIONAL START QS </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> FINISH TIME <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> COMPETITOR USE </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  ACTUAL START </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  A </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  00 48 </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> DUE TIME <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  STOP </div> <div style="flex: 1; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr> </table> </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  TC PF </div> </div>					H	M	S	1/1000	H	M	M	S	1/1000
H	M	S	1/1000											
H	M													
M	S	1/1000												

Logo of Rally		Car No.	Timecard A		FIA
			15 Jan 2012		
TC 0	Start				COMPETITOR USE
		ACTUAL START	H M	TARGET TIME	01 10
		TC 0		DUE TIME	H M
TC 1				TC 1	
TC 1	SS 1 Stage Name 23,76 km		FINISH TIME	H M S 1/10	COMPETITOR USE
		PROVISIONAL START SS 1	H M	TARGET TIME	00 35
		ACTUAL START	H M	DUE TIME	H M
TC 2		(A)		TC 2	
TC 2	SS 2 Stage Name 11,79 km		H M S 1/10		COMPETITOR USE
		PROVISIONAL START SS 2	H M	TARGET TIME	01 05
		ACTUAL START	H M	DUE TIME	H M
TC 3		(A)		TC 3	
TC 3	SS 3 Stage Name 34,19 km		H M S 1/10		COMPETITOR USE
		PROVISIONAL START SS 3	H M	TARGET TIME	01 30
		ACTUAL START	H M	DUE TIME	H M
TC 3A		(A)		TC 3A	
TC 3A	Regroup/TechZone				
		TARGET TIME	M N		
		00 03			
		MAX			
		00 13			
				PROVISIONAL START	
				H M	
				H M	
TC 3B				TC 3B	

Logo of Rally		Car No.	Timecard B		FIA
			15 Jan 2012		
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN				COMPETITOR USE
	ACTUAL START		TARGET TIME		DUE TIME
	H	M	00 30		H M
	TC 3B		TC 3C		TC 3C
TC 3C	Service OUT				COMPETITOR USE
	TARGET TIME		DUE TIME		
	01 12		H M		
	TC 3C		TC 4		TC 4
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME		H M S 1/10		
	PROVISIONAL START SS 4		ACTUAL START		TARGET TIME
	H	M	H	M	02 00
	TC 4		TC 5		TC 5
TC 5	STOP				COMPETITOR USE
	H M		H M S 1/10		
	TC 5		TC 6		TC 6
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME		H M S 1/10		
	PROVISIONAL START SS 5		ACTUAL START		TARGET TIME
	H	M	H	M	00 47
	TC 6		TC 6A		TC 6A
TC 6	STOP				COMPETITOR USE
	H M		H M S 1/10		
	TC 6A		TC 6A		TC 6A
TC 6A	SS 6 Stage Name 29.90 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME		H M S 1/10		
	PROVISIONAL START SS 6		ACTUAL START		TARGET TIME
	H	M	H	M	01 15
	TC 6A		TC 6A		TC 6A

Logo of Rally	Car No.	Timecard F									
		17 Jan 2012									
TC 21		COMPETITOR USE									
SS 21 4.35 km		FINISH TIME									
 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr></table>		H	M	S	1/1000	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr></table>		H	M	S	1/1000
H	M	S	1/1000								
H	M	S	1/1000								
PROVISIONAL START SS 21		ACTUAL START									
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M	 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M				
H	M										
H	M										
		TARGETTIME									
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td colspan="2">0123</td></tr></table>		0123							
0123											
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td><td>1/1000</td></tr></table>		M	S	1/1000					
M	S	1/1000									
											
		DELAY TIME									
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M						
H	M										
		TC 21A									
		START TIME + TARGET TIME + DELAY TIME = DUE TIME									
TC 21A		COMPETITOR USE									
Technical Zone		TC 21B									
ACTUAL START		TARGET TIME									
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td colspan="2">0003</td></tr></table>		0003					
H	M										
0003											
TC 21A		DUE TIME									
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M						
H	M										
		TC 21B									
TC 21B		COMPETITOR USE									
TechZone OUT/Service IN											
		COMPETITOR USE									
		TARGETTIME									
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td colspan="2">0010</td></tr></table>		0010							
0010											
		DUE TIME									
		<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td></tr></table>		H	M						
H	M										
		TC 21C									



7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

RALLY/ ASN LOGO	Nom du Rallye	FIA CHAMPIONNAT LOGO
-----------------------	----------------------	----------------------------

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	CONCURRENT	PREMIER PILOTE	COPILOTE
Nom du concurrent			
Nom de famille			
Prénom			
Date de naissance			
Nationalité (comme licence)			
Adresse postale			
Numéro de passeport			
Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)	1.	2.	3.
N° de téléphone (professionnel)			
N° de téléphone (privé)			
N° de téléphone portable			
N° de Fax			
Adresse e-mail			
N° de licence de compétition			
ASN d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré en (pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Marque		N° d'enregistrement	
Modèle		Cm ³	
Année de fabrication		Châssis N°	
Groupe / Classe		Moteur N°	
N° d'Homologation		Couleur prédominante	
Pays d'enregistrement		Passeport technique N°	

TYPE D'ENGAGEMENT	
Commercial/Légal etc.	
Privé/Amateur	
Publicité proposée par les organisateurs acceptée :	Oui / Non

DROITS D'ENGAGEMENT

(Pour que ce formulaire d'engagement soit valable, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'un reçu pour la somme totale payée aux ASN des concurrents, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.)

DROITS D'ENGAGEMENT	PRIVE/AMATEUR	AUTRES	DATE DE CLÔTURE
Tarif réduit	€ 000.000	€000.000	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif normal	€ 000.000	€000.000	10H00 15 OCTOBRE

INFORMATION SUR LES PILOTES PRIORITAIRES
(à compléter par le concurrent)

Nom du pilote	Voiture	Classe	
---------------	---------	--------	--

Actuel pilote de Priorité A FIA	Oui / Non	Ancien pilote de Priorité A FIA	Année
Actuel pilote prioritaire au niveau national	Oui / Non	Ancien pilote prioritaire au niveau national	Année
Titre de tout championnat remporté			Année

	Année	épreuve	Voiture	Groupe	Position générale	Position dans la classe	Nombre de classés à l'arrivée
International							
National							
Autre							

DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE

(Texte variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

RECONNAISSANCE ET ACCORD

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à ce rallye.
 (Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

Timbre de l'ASN *	Signature du concurrent	Signature du pilote	Signature du copilote
-------------------	-------------------------	---------------------	-----------------------

* Ou une lettre de l'ASN du concurrent autorisant et approuvant l'engagement.

Date _____

8. LISTES DES ENGAGES

1. PROJET DE LISTE DES ENGAGES POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE UNIQUEMENT

A la clôture des engagements tel qu'indiqué dans le règlement particulier, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre numérique des groupes de priorité à la FIA pour contrôle, avant publication sur le site Web de l'organisateur. La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FIA, la liste des engagés pourra être publiée.

- 1) Le projet de liste des engagés peut être publié sur le site web de l'épreuve, accompagné d'une note de bas de page : "Sous réserve de l'approbation de la FIA". La liste devrait être établie dans l'ordre numérique des groupes de priorité.
- 2) Ce projet de liste des engagés sera envoyé à la FIA pour contrôle.
- 3) La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire et soumettra la liste approuvée des pilotes de priorité du Championnat d'Europe des Rallyes sous trois jours à l'organisateur.

2. LISTE DES ENGAGES

La liste des engagés comprendra :

- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote (selon licences)
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe et le groupe de la voiture engagée
- Le statut de pilote prioritaire de la FIA. L'ordre des pilotes non prioritaires est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

9. LISTES DES PARTANTS ET RÉSULTATS DU RALLYE

INTRODUCTION :

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le règlement particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes **DOIVENT TOUJOURS** être ceux qui sont mentionnés dans le règlement particulier ou dans un additif. Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le directeur de course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage.

1. ESSAIS LIBRES / SPECIALE DE QUALIFICATION (S'IL Y A LIEU)

Liste des partants pour la Spéciale de Qualification

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures d'arrivée au CH (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents admissibles
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques"

2. CEREMONIE DE DEPART ET ETAPE 1 / SECTION 1

Liste des partants pour la cérémonie de départ

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents

ou

Liste des partants de l'Etape 1 / Section 1 (ESS)

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques ou suite au choix post-qualifications des positions de départ (le cas échéant)
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents – qui peuvent être des heures appariées
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°..."

et/ou

Liste des partants de l'Etape 1 (pas d'ESS) ou Liste des partants de l'Etape 1 / Section 2

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°..."

3. CHAQUE ETAPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPE)

a) Classement officieux à l'issue de la dernière ES (ESS non comprise)

- Doit être présenté pour examen par les commissaires sportifs, non signé.

b) Liste des partants de l'Etape suivante

Doit être proposée par le directeur de course. Les commissaires sportifs peuvent les repositionner.

- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°..."

c) **Classement officieux partiel à l'issue de l'Etape "x"**

- Doit être signé par le directeur de course et publié avec l'heure d'affichage effective
- Doit être publié lorsque toutes les pénalités sont connues

3. DERNIERE ETAPE DU RALLYE

d) **Classement final provisoire**

- Doit inclure tous les concurrents **qui ont achevé le rallye**
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publié à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
 - "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales" (pour tout le classement)
 - "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
 - "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°...."
 - "Sous réserve de la décision des commissaires sportifs pour la voiture N°...."
 - "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
 - "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les pilotes / copilotes suivants : ..."

e) **Classement officiel final**

Doit inclure tous les concurrents qui ont pris le départ du rallye (tous les concurrents qui ont achevé le rallye, tous les concurrents qui se sont retirés marqués "ret.", tous les concurrents exclus marqués "exc.")

- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié après le délai pour les réclamations, si les vérifications techniques finales ne sont pas achevées :
 - "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales"
- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié une fois les vérifications techniques finales achevées :
 - "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
 - "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°...."
 - 'Subject to the result of the appeal lodged by the competitor of car N°...'
 - "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
 - "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les équipages suivants : ..."

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS

Un livret de sécurité conçu spécialement à l'attention des Médias visuels est nécessaire. Il est recommandé que ce livret contienne au minimum les éléments ci-après. Le Livret de Sécurité pour les Médias devrait être distribué aux médias avant le début du rallye.

Afin de préparer au mieux ce livret, les organisateurs devraient :

1) Inviter un photographe expérimenté à se rendre sur les épreuves spéciales avec le Délégué Presse National et le Responsable de la Sécurité dès que le parcours du rallye est défini.

2) Identifier, pour chaque épreuve, un certain nombre de zones sûres ("zones photos") réservées aux photographes et aux équipes TV. Lorsque c'est possible, il doit y avoir un parking réservé aux médias avec chasubles le plus près possible de ces emplacements ainsi qu'aux arrivées des spéciales. Lorsque l'accès n'est pas possible, du fait de l'exiguïté de l'espace ou de problèmes de sécurité, ceci doit être clairement indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias.

3) Ces "zones photos" devraient être indiquées par écrit et illustrées par une photo. Il devrait y avoir des diagrammes pour chaque emplacement précisant de manière détaillée :

- le numéro et la longueur des ES
- l'heure de fermeture du parcours des ES pour les médias portant une chasuble
- l'heure de départ des ES pour la première voiture
- les références du Road Book et les références GPS
- les zones spécialement réservées aux photographes
- les zones réservées aux spectateurs
- l'aire de stationnement pour les médias portant une chasuble
- les voies d'accès
- la distance, sur le parcours des ES, entre les zones réservées aux photographes et le départ/l'arrivée des ES
- les rubans de sécurité.

4) Tous les diagrammes proposés devraient être approuvés par le Délégué Sécurité de la FIA.

5) Une fois approuvés, les diagrammes constitueront une section du Livret de Sécurité pour les Médias.

6) Le livret devrait également comprendre :

• La description par écrit des endroits où sont admises les personnes portant une chasuble et des opérations qu'elles peuvent accomplir. Cette section doit, au minimum, être rédigée en anglais et dans la langue locale.

• Exemple

- Elles devraient être autorisées à se déplacer immédiatement devant les rubans / les délimitations pour spectateurs pour se rendre d'un point à l'autre de l'épreuve et / ou traverser l'épreuve pendant les intervalles entre les passages des voitures de rallye, toujours conformément aux instructions de sécurité des commissaires de route. En outre, les médias portant une chasuble seront autorisés à quitter les épreuves spéciales dans l'intervalle entre les épreuves spéciales répétées, et ce dans la direction du parcours du rallye. Ceci ne sera autorisé que lorsqu'indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias et uniquement après que le responsable de spéciale aura annoncé l'ouverture de la route après le premier passage des voitures de rallye.

- Les zones spécifiques réservées aux photographes, pour les personnes portant une chasuble uniquement, doivent être délimitées par des rubans et signalées de manière appropriée, et avoir un accès restreint. Les commissaires préposés aux médias, tout particulièrement formés aux besoins, aux droits et aux devoirs des médias, devraient être identifiables dans les zones réservées aux photographes.

• Les cartes générales indiquant toutes les épreuves spéciales avec les routes réservées, les routes d'intersection, les points de fermeture, les zones réservées aux photographes, le parking pour les médias portant une chasuble.

• Un tableau contenant tous les laissez-passer, toutes les chasubles (permanents et rallye par rallye) ainsi que tous les laissez-passer pour les voitures des médias et des médias portant une chasuble ayant été autorisés.

• L'identification et la gestion des médias (Identification et Sécurité des médias), comme indiqué dans les Annexes du Cahier des Charges des Médias de la FIA (*FIA Media Facilities and Operation Guide*).

Les organisateurs devraient tenir compte des différents niveaux de préparation requis dans chaque zone réservée aux photographes, en fonction des conditions locales et du nombre de médias portant une chasuble susceptibles d'être présents.

Le Délégué Médias de la FIA se tient à la disposition des organisateurs pour les aider dans la production du Livret de Sécurité pour les Médias, qui devrait être distribué à toutes les personnes portant une chasuble, à tous les responsables de spéciales et à tout le personnel de sécurité et aux vigiles.

ANNEXE III**SECURITE**

Ce qui suit est extrait de l'Annexe H (Recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention) du Code Sportif International de la FIA et sert de guide pour les organisateurs de rallyes. Le texte complet figure à l'Annexe H.

ARTICLE 5 DE L'ANNEXE H : RALLYES (1^{ERE} CATEGORIE)**SOMMAIRE**

- 5.1 GENERALITES**
- 5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES**
- 5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS**
- 5.4 SECURITE DU PUBLIC**
- 5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS**
- 5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS**

5.1 GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.

Pour tout autre Championnat FIA, il peut être prévu un Délégué Médical et/ou un Délégué à la Sécurité FIA ; dans ce cas, leurs tâches et pouvoirs seront tels que spécifiés dans le règlement sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (ci-après «WRC») et dans le Supplément 8.

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES**5.2.1 Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :**

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la Direction de Course) ;
- Le nom des différents responsables :
 - Directeur de Course,
 - Directeurs de Course adjoints,
 - Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire pour épreuves du Championnat du Monde, conformément au Supplément 2),
 - Responsable sécurité,
 - Chefs de sécurité dans chaque épreuve spéciale.
- Les coordonnées des différents services de sécurité :
 - Gendarmerie,
 - Hôpitaux,
 - Service médical d'urgence,
 - Service d'incendie,
 - Service de dépannage,
 - Croix-Rouge (ou équivalent).
- L'itinéraire complet avec les secteurs de liaison détaillés.
- Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale, qui devrait comporter la liste de tous les principaux officiels, des services d'urgence pour cette spéciale, des numéros de téléphone, etc., plus une carte détaillée de l'épreuve spéciale.
- Les organisateurs et le Directeur de Course devraient prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation (voir 5.4.2.6).
- Pour les épreuves du WRC, voir également le règlement WRC spécifiant les délais pour la soumission à la FIA du plan de sécurité et du questionnaire médical ainsi que les dispositions prises avec les hôpitaux désignés.

5.2.2 Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants :

- sécurité du public,
- sécurité des équipages concurrents,
- sécurité des officiels de l'épreuve,
- et comprend :
- les lieux de stationnement des secours,
- les consignes d'intervention,
- les itinéraires d'évacuation,

- les hôpitaux contactés et prévus pour la réception des blessés.

5.2.3 Dans l'éventualité d'un accident massif ou itératif débordant les possibilités du service médical sur place, prise de contact préalable avec la personne responsable du plan d'urgence établi suivant les dispositions légales du pays concerné.

Au plus tard 15 jours avant le rallye, il faudrait prendre contact par écrit avec les hôpitaux prévus pour leur demander la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 Responsable Sécurité

Un Responsable Sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la Direction de Course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio).

Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve Spéciale

Le Responsable Sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un Chef de Sécurité.

Le Chef de Sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture zéro.

5.2.6 Officiels et commissaires

Les organisateurs devraient veiller à ce que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger.

Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels sont suffisamment entraînés à cet égard.

Le personnel devrait porter des chasubles d'identification. Les couleurs recommandées sont :

- Commissaires préposés à la sécurité :
 - orange
- Responsable de la Sécurité :
 - orange avec bande blanche et texte
- Chef de poste :
 - bleu avec bande blanche et texte
- Médias :
 - vert
- Responsable de spéciale :
 - rouge avec texte
- Chargé des relations avec les concurrents :
 - veste rouge ou chasuble rouge
- Médical :
 - blanc
- Radio :
 - jaune avec marque bleue
- Commissaire technique :
 - noir

5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DES SERVICES MEDICAUX ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités

Les services médicaux et de secours devraient être conformes aux prescriptions rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils doivent d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces prescriptions s'appliquent à toute épreuve internationale. Pour le WRC, les prescriptions indiquées ci-dessous sont strictement obligatoires et ne peuvent en aucun cas avoir un caractère conditionnel. Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux essais privés.

A l'occasion de toute épreuve internationale, la FIA a la faculté de procéder à tout moment au contrôle de l'organisation des services médicaux.

Des informations médico-techniques et des instructions pratiques indispensables sont rassemblées dans un tableau récapitulatif à la fin de l'Annexe.

5.3.2 Personnel

A la Direction de Course

Un Médecin-Chef ou son adjoint :

Tous deux doivent être agréés par l'ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms devront figurer sur le Règlement Particulier de l'épreuve.

Le Médecin-Chef a autorité sur le recrutement, la mise en place, le fonctionnement, le déroulement des secours et sur les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une épreuve, le Médecin-Chef demeure présent à la Direction de la Course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le Directeur de Course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par un adjoint dont le nom, à ce titre, devra figurer dans le Règlement Particulier de l'épreuve concernée. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint. Enfin, les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Avant l'épreuve :

Le Médecin-Chef est responsable de la partie médicale du Plan de Sécurité, ou du Plan de Sécurité Médical, comme le sont le Directeur de Course et le Responsable Sécurité.

Il doit se rendre sur toutes les épreuves spéciales bien avant le rallye, accompagné du Responsable Sécurité et/ou du Directeur de Course, avec une voiture semblable à une voiture d'intervention médicale, afin de déterminer le bon emplacement de la ligne de départ et des points intermédiaires et s'assurer que toutes les installations médicales et de sécurité sont bien situées conformément au règlement.

Il doit confirmer la viabilité et la qualité des ambulances, de l'hélicoptère médicalisé et des véhicules de lutte contre les incendies.

Il doit minutieusement contrôler que l'équipement et le matériel sont en parfait état de fonctionnement dans les voitures médicalisées et de secours.

Il doit vérifier que les médicaments ne sont pas périmés.

Il est responsable de la capacité et de la qualité des hôpitaux désignés pour la couverture du rallye. Il doit, dans la mesure du possible, choisir au maximum un ou deux hôpitaux, qui seront utilisés pour les pilotes et les copilotes. Ces hôpitaux pourront être agréés par la FIA et constituer un point de référence pour les futures épreuves nationales, régionales et de la FIA.

Durant l'épreuve :

Il doit procéder tous les soirs à un examen de tous les pilotes et copilotes qui ont eu un accident pendant la journée, même si une intervention médicale n'a pas été nécessaire, pour s'assurer qu'ils peuvent prendre le départ le jour suivant (comme le Délégué Technique pour que les voitures puissent courir en Super Rallye).

Après l'épreuve :

Dans les deux semaines qui suivent le rallye, le Médecin-Chef doit envoyer à la FIA, à l'attention du Délégué Médical et de la Commission Médicale, un rapport sur toutes les interventions médicales effectuées sur les pilotes, les officiels et les spectateurs. Ce rapport doit faire état des circonstances de l'incident ou accident, de la chronologie des interventions, de l'état de santé initial, des traitements et du suivi médical.

Dispositions particulières pour le WRC :

Les dispositions énumérées ci-dessus sont obligatoires.

De plus, le Médecin-Chef doit être agréé par la FIA. La procédure et les conditions de qualification sont stipulées au Supplément 2.

Sa présence au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire. Sauf cas de force majeure, toute absence fait perdre l'agrément de la FIA.

La présence à ce séminaire est vivement recommandée pour les médecins qui envisagent de postuler à la fonction de Médecin-Chef. Le Médecin-Chef doit s'assurer que le personnel médical et paramédical concerné est formé à l'extraction.

Il doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite et parlée.

La désignation d'un Médecin-Chef adjoint est obligatoire. Il assiste le Médecin-Chef et est délégué pour certaines missions ; il peut même le remplacer. Il doit également avoir une connaissance correcte de la langue anglaise.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- **des médecins** compétents en réanimation et expérimentés dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents ;
- **des auxiliaires médicaux** dont la compétence pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin compétent en réanimation avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
- **des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
- des personnes formées à l'extraction des blessés

Dispositions particulières pour le WRC :

Dans chaque point médical, au moins un membre du staff doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise.

Un Délégué Médical de la FIA, dont le rôle est défini dans le Supplément 8, est dans tous les cas requis.

5.3.3 Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident :

- d'une part, les secours médicaux adéquats ;
- d'autre part, le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées :

1) Deux véhicules distincts, un pour le « médical », l'autre pour le « technique ».

Le véhicule d'intervention médicale transportant :

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique formé aux procédures et techniques d'extraction des blessés muni d'un équipement conforme au Supplément 3,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,
- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,
- un kit de matériel de secours de base défini par le Médecin-Chef en collaboration avec le commissaire technique en chef, basé sur les Suppléments 7 (Extraction) et 3 (Désincarcération).

2) Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».

Il aura à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel (au minimum 3 personnes formées à l'extraction et au maniement du matériel technique) et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale. Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Pour les voitures d'intervention, un arceau de sécurité pourrait être souhaitable selon la nature du terrain et le port du casque est conseillé pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Dans tous les cas de figure, le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétent en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin compétent en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas) :

Son matériel doit être conforme au Supplément 4, Article 2, partie B.

5.3.5 Unité de soins / réanimation

Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas) :

Une unité de réanimation conçue pour être utilisée dans le parc d'assistance et équipée conformément au Supplément 4 sous la forme d'une structure provisoire ou fixe ; deux lits sont nécessaires et suffisants. L'unité doit être en mesure de prodiguer immédiatement des soins à un patient gravement blessé ou dans un état critique. Elle doit également pouvoir dispenser des soins en cas de problèmes médicaux d'ordre général.

Un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des patients accidentés est affecté à chaque unité.

5.3.6 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans médecin à bord. Pour le transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin compétent dans cette discipline serait nécessaire.

5.3.7 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné et être muni d'un brancard fixe.

Dispositions particulières pour le WRC :

Il est obligatoire pour toutes les manches du WRC.

Pour l'équipement médical, voir le Supplément 5.

Dans tous les cas, le médecin qui participe à l'évacuation devrait être compétent en réanimation. Il peut être assisté d'un paramédical compétent. Le cas échéant, l'hélicoptère devrait être équipé pour les secours en terrain accidenté.

Il devrait être exclusivement réservé au rallye pendant toute la durée de l'épreuve.

L'attention des organisateurs est attirée sur les lignes directrices de la FIA : « L'organisation des hélicoptères pour la sécurité en vol » et l'Article 5.5.3 d) ci-après.

5.3.8 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes de 1^{ère} catégorie internationaux :

5.4.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les épreuves)

- durée 30 secondes ;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ;
- ne devrait montrer aucun accident ;
- devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 Contrôle des Spectateurs

- a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que ceux qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.
- b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.
- c) Le Directeur de Course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de Sécurité ainsi que de l'équipage des voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FIA s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé par des équipements de sécurité spéciaux tels que mur de pneus, mur de bottes de paille, etc.
- e) Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture zéro et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une veste clairement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 .
- i) Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.

5.4.3 Zones de ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que des précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

5.4.4 Voitures Zéro et Voitures Balais

- a) Les voitures zéro d'organisation devraient porter un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, mentionnant SECURITE (ou SAFETY) et le numéro 000, 00 ou 0.
- b) Chaque voiture zéro devrait être équipée d'un gyrophare sur le toit et d'une sirène.
- c) Les voitures zéro ne devraient pas être conduites par un pilote de priorité de la FIA (1^{ère} / 2^{ème} ou A/B) ou par un pilote s'étant retiré du rallye.
- d) Les pilotes et copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes, leur permettant de circuler en toute sécurité à vitesse modérée et ils devraient fournir au Directeur de Course des renseignements et commentaires complets sur les conditions le long du parcours. Les voitures zéro devraient également contrôler les chronomètres et la maîtrise par les commissaires de route des procédures relatives aux carnets de contrôle.
- e) Une voiture ouvreuse («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens :

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées régie par l'organisateur. Si le service médical destiné au public est issu d'une organisation différente, il est toujours placé sous la coordination du Médecin-Chef.

5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS

5.5.1 Déploiement des services de secours

a) Au départ de chaque épreuve spéciale (y compris les « shakedown » le cas échéant) :

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale ; ils devraient, pour chaque poste, être placés à proximité immédiate du (ou des) véhicule(s) d'intervention technique (désincarcération, incendie etc.),
- une ambulance équipée pour la réanimation,
- éventuellement une ambulance d'évacuation,

Dispositions particulières pour le WRC :

Les mesures susmentionnées sont obligatoires.

- un médecin compétent en réanimation, expérimenté dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents et formé à l'extraction,
- un auxiliaire médical, voire deux, formé(s) à l'extraction,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

L'emplacement de stationnement de ce(s) véhicule(s) devrait se situer après le point de départ, bien en vue et au maximum 150 mètres après ce dernier. Le point de départ lui-même devrait être modifié si nécessaire pour permettre cette disposition.

b) Aux points intermédiaires du parcours (voir ci-dessous)

- un ou des véhicule(s) d'intervention médicale,
- une ambulance d'évacuation,
- un médecin compétent en réanimation et formé à l'extraction, ou éventuellement un auxiliaire médical compétent en réanimation et formé à l'extraction,
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Le nombre des points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée. Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km, la distance entre deux points médicaux ne devrait jamais dépasser cette limite. Ils devraient toujours être associés à un point radio.

Le nombre et l'emplacement des points intermédiaires devraient être évalués en fonction du temps recommandé pour se rendre du départ de la spéciale jusqu'au premier point, puis d'un point au point suivant et enfin du dernier point à l'arrivée, ce qui ne devrait pas prendre plus de 10 minutes aux véhicules d'intervention utilisés pour le rallye.

Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance pourra être modifiée sur proposition conjointe du Médecin-Chef et du Responsable Sécurité (du Délégué Médical FIA et du Délégué à la Sécurité FIA dans le cas d'un rallye du Championnat du Monde de la FIA), lors de l'approbation du plan de sécurité.

Tant pour les départs que pour les points intermédiaires, les véhicules d'intervention devraient avoir un accès direct sur le parcours de l'épreuve spéciale et doivent être placés dans une zone sûre.

c) Aux points stop de chaque épreuve spéciale :

- deux (minimum) extincteurs de 4 kg avec opérateur(s).

Dispositions particulières pour le WRC :

Un véhicule de lutte anti-incendie devra se trouver à la fin de l'épreuve spéciale lorsque la distance de cette dernière est supérieure à 35 km.

d) Dans le parc d'assistance (obligatoire pour les épreuves du WRC) ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées :

- un véhicule de dépannage ;

- du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye ;
- une unité de soins/réanimation conforme à l'Article 5.3.5 ;
- une ambulance d'évacuation.

Toute épreuve spéciale de rallye ne peut débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

5.5.2 Déclenchement des secours

- 5.5.2.1** Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le Directeur de Course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Directeur de l'épreuve spéciale. Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (voir les Articles 5.2.2 et 5.5.3 a).
- 5.5.2.2** Sur les lieux d'un accident, l'organisation et la direction de l'intervention médicale sont assurées uniquement par le médecin du véhicule d'intervention concerné (éventuellement l'auxiliaire médical qualifié dans le cas d'un véhicule de point intermédiaire). Le personnel médical doit être familiarisé et formé à un usage approprié de l'équipement entreposé à bord de son véhicule d'intervention médicale et en outre formé à l'extraction des blessés.

Dispositions particulières pour le WRC :

Les dispositions susmentionnées concernant le personnel médical sont obligatoires.

5.5.3 Evacuation

- a)** Un itinéraire d'évacuation devrait être prévu pour chaque épreuve spéciale et être clairement indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).
 - b)** Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devraient être en état d'alerte (voir l'Article 5.2).
 - c)** Quel que soit le type d'évacuation, terrestre ou aérienne, tout blessé dont l'état nécessite des soins intensifs devrait être accompagné jusqu'à l'hôpital par un médecin compétent en réanimation.
 - d)** Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les paramètres suivants devraient être respectés :
 - lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, sur décision conjointe du Directeur de Course et du Responsable de la Sécurité, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le Médecin-Chef ;
 - la mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin compétent en réanimation éventuellement assisté d'un paramédical compétent ;
 - le délai d'évacuation par hélicoptère ou par ambulance ne devrait pas excéder environ 60 minutes.
- Voir également l'Article 5.3.7.

Dispositions particulières pour le WRC :

Toutes les dispositions mentionnées dans l'Article 5.5.3 sont obligatoires.

5.5.4 Surveillance de la route et signalisation

5.5.4.1 Balisage des Epreuves Spéciales

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

- a)** Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.
- b)** Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.), par exemple au moyen d'une bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de l'épreuve et du danger d'entrer.

Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (Direction de Course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ;
- avertir les équipages dans la mesure du possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux jaunes s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

- a)** Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b)** Le drapeau jaune sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du Directeur de Course et uniquement aux points radio.

Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 ci-dessus et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course.

c) Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié au point 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.

d) Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

e) Aucun drapeau autre que le drapeau jaune ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.

f) Différents systèmes de signalisation (par ex. feux clignotants) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement Particulier.

5.5.4.4 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu.

Dans une spéciale, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant au PC du rallye tout incident qui se produit et en permettant au service de sécurité d'utiliser les moyens de communication disponibles au poste.

5.5.5 Signes SOS / OK - Sécurité des concurrents

a) Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

Ce triangle doit être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

b) Les Road Books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident, qui devrait comprendre les instructions en cas d'accident impliquant un membre du public.

c) La procédure, recommandée, pour l'affichage des signes «SOS» ou «OK» par les concurrents ayant eu un accident est indiquée dans les règlements des Championnats Régionaux et du WRC de la FIA.

d) Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux Organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité sur décision des Commissaires Sportifs.

5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.6.1 Accident impliquant un membre du public

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler comme spécifié dans le Road Book.

Les lois du pays où se déroule l'épreuve doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence.

Règlement Sportif 2015 - ANNEXE V

Homologation des pneus

Ce qui suit s'applique :

- Au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA
- Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA
- Séries Internationales de la FIA (Rallyes)

Liste des pneus pour asphalte homologués :

- La liste des pneus homologués est disponible sur le site web de la FIA, sous la section Règlements.

Deux semaines au moins avant le début du rallye, le fournisseur de pneus présentera à la FIA le(s) dessin(s) de la (des) sculpture(s) prévue(s) pour utilisation dans un rallye afin d'obtenir l'homologation de la FIA.

A / REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR ASPHALTE

1. Voitures WRC du Championnat du Monde des Rallyes :

- Pour les voitures WRC du Championnat du Monde des Rallyes, les pneumatiques doivent être conformes à l'Article 60.2 du Règlement du CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA (Liste n°2 UNIQUEMENT)

2. Autres voitures**Homologation (sculpture et taille) :**

Pour être homologués, les pneus asphalte doivent être conformes à ce qui suit :

- Homologation des pneumatiques (sculpture et taille) : pour chaque taille, une seule sculpture sera homologuée pour chaque manufacturier de pneus (y compris pneus WRC – Liste n°1).
- L'homologation d'une nouvelle sculpture annulera et remplacera la sculpture précédemment homologuée.

2.1 Tous les pneumatiques proposés doivent répondre à toutes les exigences légales applicables pour pouvoir être utilisés lors de compétitions de sport automobile.

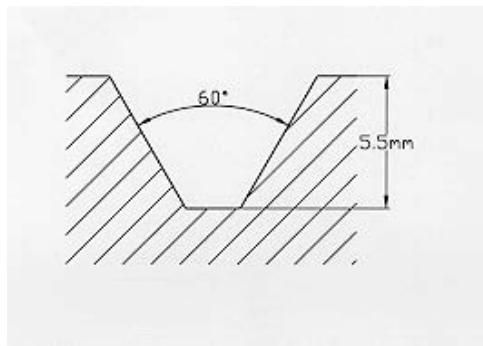
2.2 La sculpture doit être moulée.

2.3 Zone de contrôle :

Longueur X Largeur	Surface	Taux de 17 %	
9"	170X140	23800	4046
8.5"	161X140	22540	3832
8"	148X140	20720	3522
7.5"	142X140	19880	3380
7"	133X140	18620	3165
6.5"	124X140	17360	2951

Longueur X Largeur	Surface	Taux de 17 %
9"	170X140	23800
8.5"	161X140	22540
8"	148X140	20720
7.5"	142X140	19880
7"	133X140	18620
6.5"	124X140	17360

2.4 Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur, doit occuper au moins 17 % de la surface totale.



- 2.5 Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures d'au moins 1,8 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur, doit occuper au moins 21,5 % de la surface totale.
- 2.6 Poids minimum du pneu (pour les pneus à monter sur des jantes de 18 pouces) = 9,5 kg.
- 2.7 Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne radiale doit être au moins de 16 mm.
- 2.8 Les pavés et les lamelles doivent être considérés comme faisant partie de la sculpture s'ils mesurent moins de 2 mm.
- 2.9 Au moins 2 lignes de circonférence / Largeur totale minimum des lignes de circonférence = 12 mm.
- 2.10 La profondeur de la sculpture des pneus asphalte montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieure à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement. Le manufacturier de pneus doit prévoir des marques de contrôle visibles.
- 2.11 Chaque pneu doit avoir un numéro de code à barres permanent moulé, fourni par un fournisseur de codes à barres agréé par la FIA.

B / REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR ASPHALTE PNEUS NEIGE

- Pour les pneus NEIGE, l'homologation n'est pas requise (excepté WRC liste N°1 et liste N°2) : le taux d'entaillement doit être supérieur à 25 % (voir paragraphe A Art. 2.3).

C / REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR TERRE

- Pour les pneus terre, l'homologation n'est pas requise (excepté WRC liste N°1 et liste N°2) : le taux d'entaillement doit être supérieur à 25 % (voir paragraphe A Art. 2.3).

ANNEXE IX

SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

La réglementation ci-après s'adresse uniquement aux organisateurs et n'a pas de valeur réglementaire pour les concurrents. Toutefois, les organisateurs doivent respecter toutes les dispositions de l'Annexe IX.
La numérotation des articles renvoie au Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA.

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve (les Commissaires Sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président et un membre seront désignés par la FIA et seront d'une nationalité différente de celle du pays organisateur. Le troisième membre sera désigné par l'ASN du pays organisateur du rallye. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le directeur de course. Durant le déroulement du rallye, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye.

3.2 DELEGUES DE LA FIA

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :

3.2.1 Délégué Sportif de la FIA

Le Délégué Sportif de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FIA.

3.2.2 Délégué Technique de la FIA

Le Délégué Technique de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques. Les frais des Délégués Techniques de la FIA (voyage et hébergement) seront payés par les organisateurs des épreuves régionales du Championnat.

3.2.3 Délégué à la Sécurité de la FIA

Le Délégué à la Sécurité de la FIA est chargé spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias. Il a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

3.2.4 Délégué Médias de la FIA

Le Délégué Médias de la FIA est chargé de tous les aspects médias y compris des conférences de presse FIA avant et après l'épreuve.

3.2.5 Délégué Médical de la FIA

Le Délégué Médical de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant le rallye.

3.2.6 Observateur(s) de la FIA

Le(s) Observateur(s) de la FIA supervisera(ont) tous les aspects du rallye. La voiture de l'observateur doit être signalée par une bande "FIA Observer" apposée sur le côté supérieur de la vitre avant. La voiture de l'observateur doit être équipée d'un trip-master, d'un GPS et d'une communication radio (si possible).

3.3 ENTREE DES DELEGUES DE LA FIA SUR LES EPREUVES SPECIALES

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du Délégué à la Sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.5 QUALIFICATION D'UN RALLYE

Un rallye candidat peut se qualifier pour le Championnat uniquement s'il a été organisé l'année précédant son inclusion au Championnat et si les rapports rédigés par les Délégués désignés par la FIA ont été satisfaisants.

5.6 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT

Tout rallye du Championnat annulé ne sera pas inscrit au Championnat les années suivantes, sauf cas de force majeure dûment reconnu comme tel par la FIA.

5.7 RAPPORTS

5.7.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par la FIA en association avec d'autres officiels de la FIA et étudié par la Commission de la FIA concernée.

5.7.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport de l'Observateur, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

5.8 RALLYES CANDIDATES

Tout rallye candidat à une Coupe ou Championnat Régional(e) de la FIA doit être conforme au règlement du Championnat concerné. Pour un rallye de Championnat Régional, candidat au Championnat du Monde, la réglementation du championnat en cours doit être suivie dans la mesure du possible, sauf si la FIA en décide autrement.

5.9 RALLYES DE CHAMPIONNATS REGIONAUX DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

Les organisateurs d'une épreuve d'un Championnat Régional de la FIA doivent informer la FIA de leur intention d'intégrer une manche de ce Championnat Régional dans la structure d'une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes.

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.5 GENERALITES

Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur de l'épreuve qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et / ou recommandations de la FIA. La sécurité est primordiale au moment de choisir les épreuves spéciales. Le choix du parcours du rallye devrait se faire en évitant les routes sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

12.6 INSPECTION (NACAM UNIQUEMENT)

Le Comité organisateur du Championnat effectuera une inspection et une visite de supervision générale (parcours, plan de sécurité, permis délivrés par les autorités, road book, carte routière, plan médical, etc.) entre 25 et 35 jours avant le déroulement de chaque épreuve.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 LOGO DU CHAMPIONNAT

14.1.1 Le titre et le logo de l'épreuve et le logo officiel attribué par la FIA au Championnat concerné doivent figurer au haut de tout document officiel. Le logo de l'épreuve devrait être placé du côté gauche et le logo du CMR suivi du logo de la FIA du côté droit.

14.1.2 Selon le cas, le(s) sponsor(s) du championnat/de la coupe doit/doivent figurer également.

14.4 REGLEMENT PARTICULIER

- 14.4.1 Au moins trois mois avant la date de clôture finale des engagements, le projet de règlement particulier, en deux exemplaires (ou envoi électronique), doit parvenir au Secrétariat de la FIA.
- 14.4.2 Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.
- 14.4.3 Le règlement particulier doit être imprimé au format indiqué à l'Annexe II - 1 et figurer sur le site Web officiel du rallye au moins deux mois avant la date de clôture finale des engagements.
- 14.4.4 Le règlement particulier final doit être adressé à la FIA en deux exemplaires dès sa publication.

14.5 RESULTATS – CLASSEMENT FINAL OFFICIEL

Afin de vérifier le nombre minimal de participations de concurrents / pilotes durant l'année, non seulement les concurrents / pilotes classés figureront au classement final officiel du rallye mais les concurrents qui se sont retirés ou ont été exclus durant l'épreuve figureront également au bas de la liste des concurrents / pilotes classés (voir également Annexe II-8).

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

Avant de délivrer un visa, la FIA évaluera les documents suivants :

15.1 REGLEMENT PARTICULIER

Voir Annexe II.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

23. CONTROLE FINAL

23.4 PARC FERMÉ FINAL - CLASSEMENT

- 23.4.1 Le classement officiel provisoire sera publié dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.
- 23.4.2 Après la publication du classement final officiel (lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré), les commissaires sportifs pourront ouvrir le parc fermé, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

23.5 TEMPS DISPONIBLE POUR LE CONTROLE FINAL

Le temps disponible pour contrôler les voitures qui ont été sélectionnées pour les vérifications techniques finales doit être d'au moins deux heures à partir de l'arrivée des voitures sur le lieu des vérifications techniques.

CONTROLES

25. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES (NACAM uniquement)

25.6 EQUIPEMENT DE CHRONOMETRAGE

L'équipement de chronométrage sera fourni par le Comité organisateur du Championnat et une supervision ainsi qu'une formation préalable seront assurées concernant l'utilisation et l'installation de l'équipement. Il incombe à l'organisation de prévoir le nombre nécessaire de personnes disponibles pour permettre le bon fonctionnement de l'équipement. Un dépôt de garantie d'un montant correspondant au coût de l'équipement de chronométrage devra être effectué, il sera restitué après l'épreuve en échange de l'équipement de chronométrage qui devra se trouver dans le même état que lorsque fourni par le Comité organisateur du Championnat avant l'épreuve.

25.7 PANNEAUX DE CONTROLE

Les panneaux indiquant les zones de contrôle et identifiant les contrôles seront mis en place par le Comité organisateur du Championnat. L'organisation est tenue d'installer et d'utiliser correctement ces panneaux.

EPREUVES SPECIALES

31. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

31.2 PROCEDURE DE DEPART

31.2.3 Il doit y avoir une ligne de départ permanente (également sur terre et sur neige) et la cellule photoélectrique détectant le départ anticipé devrait être située exactement 40 cm derrière cette ligne de départ.

ASSISTANCE

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.5 CONFIGURATION DES PARCS D'ASSISTANCE

49.5.3 Les organisateurs sont encouragés à optimiser les opportunités de promotion ainsi que la possibilité pour les spectateurs de voir les voitures dans le parc d'assistance. Lorsque possible, ceci comprendra l'accès des concurrents à la zone d'assistance qui leur a été attribuée depuis l'arrière pour permettre au public d'avoir accès aux équipages et aux équipes.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

53. PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE

Pendant le déroulement du rallye, les réunions des Commissaires Sportifs feront l'objet de procès-verbaux. Les procès-verbaux et le classement final officiel devront être envoyés par e-mail à la FIA.

ANNEXE X

COUPE RGT DE LA FIA 2015

1. ANNONCE

La Coupe RGT de la FIA est une Coupe FIA telle que présentée à l'Article 1 du Règlement Sportif WRC 2015 et du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux 2015, réservée aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs visés à l'Article 4 de la présente Annexe avec des voitures admises conformément à l'Annexe J – Article 256.

2. PARTICIPATION

2.1 GENERALITES

2.1.1 Afin de pouvoir marquer des points dans la Coupe RGT de la FIA, les concurrents doivent participer à une épreuve visée à l'Article 4 et utiliser une voiture de la Classe RGT dotée d'un Passeport FIA en cours de validité.

2.1.2 Le nombre de rallyes qualificatifs pour la Coupe RGT est de 5.

2.1.3 Si moins de cinq concurrents sont classés à la fin de la Coupe, la FIA se réserve le droit de la suspendre.

3. POINTS

3.1 GENERALITES

3.1.1 Les titres de vainqueur de la Coupe RGT seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points au total.

3.1.2 Les points seront attribués conformément à un classement distinct des pilotes et copilotes de la Coupe RGT qui sera établi à partir du classement général de chaque épreuve de la Coupe RGT. Les points marqués dans la Coupe RGT 2015 seront respectivement au nom du pilote et du copilote.

3.1.3 Tous les résultats de chaque pilote ou copilote inscrit compteront pour le classement final de la Coupe RGT.

3.2 POINTS DE RALLYE

3.2.1 Les points pour chaque manche seront attribués aux pilotes et copilotes admis sur la base du classement général de la Coupe RGT comme suit :

1 ^{ère} position	25 points
2 ^{ème} position	18 points
3 ^{ème} position	15 points
4 ^{ème} position	12 points
5 ^{ème} position	10 points
6 ^{ème} position	8 points
7 ^{ème} position	6 points
8 ^{ème} position	4 points
9 ^{ème} position	2 points
10 ^{ème} position	1 point

3.2.2 Le classement de la Coupe RGT sera établi à partir du classement général final d'un rallye. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 54 du Règlement Sportif WRC FIA.

3.3 EX ÆQUO

Les ex æquo aux classements RGT seront départagés conformément à l'Article 10 du Règlement Sportif WRC FIA 2015.

4. CALENDRIER

Les rallyes qualificatifs de la Coupe RGT pour 2015 sont les suivants :

Date	Rallye	Site Web de l'organisateur du rallye
22-25 janvier 2015	Rally Monte-Carlo	www.acm.mc
25-27 juin 2015	GEKO Ypres Rally	www.ypresrally.com
20-23 août 2015	Rally Deutschland	www.adac-rallye-deutschland.de
29-31 octobre 2015	Rallye International du Valais	www.riv.ch
5-7 novembre 2015	Tour de Corse	www.asacc.fr

Si un rallye de la Coupe RGT devait être annulé, une épreuve de remplacement pourra être désignée.

5. MARQUAGE ET PLOMBAGE DES COMPOSANTS MECANIQUES

Pour chaque voiture de la Coupe RGT, le bloc-moteur et la boîte de vitesses équipant le véhicule seront plombés lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Chaque concurrent pourra faire plomber une boîte de vitesses et un turbo de secours lors des vérifications techniques avant l'épreuve. La FIA peut demander que d'autres pièces soient plombées ou marquées.

6. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le Délégué Technique de la FIA, ou son assistant, est habilité à effectuer une inspection minutieuse du véhicule avant, durant ou après un rallye. Toute altération ou suppression des scellés se trouvant sur la voiture ou des composants individuels est interdite.