**Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA**

**REGLEMENT PARTICULIER STANDARD**

**FIA E-Rally Regularity Cup**

**STANDARD SUPPLEMENTARY REGULATIONS**

|  |
| --- |
| Logos de l’Organisateur et de l’Epreuve |

|  |
| --- |
| **Nom de l’Epreuve**  **Date et lieu**  Numéro de visa de **l’ASN** 0000000  Numéro de visa de la **FIA** 00CEAXXX00000000 |

|  |
| --- |
| E-Rallyes de Régularité pour véhicules conformes du Règlement Technique publié sur le site web de la FIA ([www.fia.com](http://www.fia.com)). |

|  |
| --- |
| **Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA 2017**  Nom et adresse de l’Organisateur  Logos des Sponsors et Promoteurs |

|  |
| --- |
| **INDEX** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **#** | **TITRE** | **PAGE** |
|  |  |  |
| **1** | PROGRAMME – INFORMATIONS IMPORTANTES | XX |
| **2** | ORGANISATEUR | XX |
| **3** | TITRE CORRECT DE L’EPREUVE | XX |
| **4** | COMITE D’ORGANISATION ET OFFICIELS | XX |
| **5** | ADMISSIBILITE AUX TITRES FIA ET AUTRES TITRES | XX |
| **6** | VEHICULES ADMIS A PARTICIPER | XX |
| **7** | CONDITIONS GENERALES | XX |
| **8** | PANNEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL | XX |
| **9** | PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES E-RALLYES | XX |
| **10** | DESCRIPTION DE L’EPREUVE | XX |
| **11** | VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES | XX |
| **12** | VERIFICATIONS TECHNIQUES | XX |
| **13** | DEROULEMENT DE L’EPREUVE | XX |
| **14** | EPREUVES DE REGULARITE, POSTES DE CONTROLE HORAIRE ET POINTS DE PENALITE | XX |
| **15** | CLASSEMENT INDICE DE CONSOMMATION D’ENERGIE (FACULTATIF) | XX |
| **16** | PROCEDURE D’ENGAGEMENT ET DROITS | XX |
| **17** | CONDITIONS PARTICULIERES – PLAQUES DE RALLYE | XX |
| **18** | CLASSEMENT GENERAL, POINTS COUPE E-RALLYE DE REGULARITE DE LA FIA – AUTRES CLASSEMENTS – RECOMPENSES | XX |
| **19** | RECLAMATIONS – APPELS | XX |
| **20** | APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT | XX |
|  | ANNEXE 1 - BULLETIN D’ENGAGEMENT | XX |
|  | ANNEXE 2 - CARTES DE L’ITINERAIRE | XX |
|  |  | XX |
|  |  | XX |

|  |
| --- |
| **Nom de l’Epreuve** |

|  |  |
| --- | --- |
| **1.** | **PROGRAMME – INFORMATIONS IMPORTANTES** |
|  | **Publication du Règlement :** Date, Mois, Année  **Ouverture des engagements :** Jour, Date, Mois, Année – Heure  **Clôture des engagements :** Jour, Date, Mois, Année – Heure  **Publication de la liste des participants :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Distribution du Road Book :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Briefing des Concurrents et des Officiels :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Vérifications administratives et techniques****:** Jour, Date, Mois, Année – Heure (de/à) – Lieu (adresse complète)  **Affichage de la Liste des partants****:** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Départ de la 1ère voiture :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Publication des résultats non officiels de la première étape :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Arrivée de la 1ère voiture :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Publication des résultats provisoires :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)  **Cérémonie de Remise des Prix :** Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète) |
|  |  |
| **2.** | **ORGANISATEUR** |
|  | **Coordonnées de l’Organisateur :**  **Nom :** XXX  **Adresse :** XXX  **Contact :** XXX  **Autres informations :**  **Site web :** XXX  **Téléphone, Fax, E-mail :** XXX, XXX, XXX  **Autorité Sportive Nationale :** XXX  NOTE : Le Formulaire d’engagement doit être envoyé par courrier postal, fax ou e-mail aux adresses indiquées ci-dessus impérativement dans les délais précisés dans le programme. |
|  |  |
| **3.** | **TITRE CORRECT DE L’EPREUVE** |
| **3.1.** | Le nom XXX est le "Titre correct" de l’épreuve. |
| **3.2.** | Les concurrents et autres parties intéressées devraient utiliser le "Titre correct" dans tous les échanges de correspondance et toutes les références à l’épreuve. |
|  |  |
| **4.** | **COMITE D’ORGANISATION ET OFFICIELS** |
| **4.1.** | **Comité d’organisation** |
|  | **Président :** XXX  **Membre (01) :** XXX  **Membre (02) :** XXX  **Membre (03) :** XXX  **…**  (Ajouter d’autres membres du Comité d’organisation, le cas échéant.) |
| **4.2.** | **Officiels** |
|  | 1. Commissaires Sportifs   Président des Commissaires Sportifs : XXX (Désigné par la FIA)  Commissaire Sportif (01) : XXX  Commissaire Sportif (02) : XXX   1. Directeur de Course : XXX 2. Secrétaire de l’Epreuve : XXX 3. Délégué Technique FIA : XXX (Désigné par la FIA) 4. Commissaire technique en chef : XXX 5. Chronométreurs en chef : XXX 6. Responsable en chef des résultats : XXX 7. Chargé des relations avec les concurrents : XXX   (Ajouter d’autres Officiels à l’une ou l’autre des catégories du CSI, le cas échéant.) |
|  |  |
| **5.** | **ADMISSIBILITE AUX TITRES FIA ET AUTRES TITRES** |
| **5.1.** | **Titres FIA pour lesquels l’épreuve compte** |
|  | Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA avec les titres suivants :   * Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Pilotes de véhicules conformes à l’Article 2 du Règlement Technique. * Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Copilotes de véhicules conformes à l’Article 2 du Règlement Technique. * Coupe E-Rallye de Régularité de la FIApour Constructeurs de véhicules conformes à l’Article 2 du Règlement Technique. |
| **5.2.** | **Autres titres** |
|  | * Ajouter tout autre titre national/régional pour lequel l’épreuve compte |
|  |  |
| **6.** | **VEHICULES ADMIS A PARTICIPER** |
| **6.1.** | **Véhicules (tels que définis à l’Art 1.1 du Règlement Technique de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA)** |
|  | Tous les véhicules doivent être conformes du Règlement Technique.  Les véhicules participants doivent être d’un type approuvé pour la circulation sur route publique et doivent être équipés de plaques d’immatriculation officielles appropriées à cet usage. (*Exception : Dans certains cas, une autorisation spéciale pour participer à l’épreuve sans plaques d’immatriculation peut être accordée par les autorités nationales*). |
| **6.2.** | **Roues et pneus** |
|  | Dans le cas où le véhicule est fourni d’origine avec une roue de secours, celle-ci doit être impérativement conservée à bord pendant toute la durée de l’épreuve. Le véhicule doit également, à nouveau de manière impérative, être équipé de tous les éléments et outils d’origine fournis par les constructeurs pour un usage sur routes publiques tels que, par exemple, un cric ou un kit de réparation pour les pneus, etc.  Les pneus doivent être de la taille prévue par les constructeurs pour une utilisation normale de la voiture. La pression maximale autorisée est celle spécifiée par les constructeurs dans le manuel d’entretien du véhicule ou tout autre document officiel, pour une utilisation avec le véhicule entièrement chargé. |
|  |  |
| **7.** | **CONDITIONS GENERALES** |
|  | L’épreuve sera organisée conformément :   * au Code Sportif International de la FIA et ses annexes ; * au Règlement Sportif de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA ; * aux prescriptions applicables énoncées dans le Règlement Sportif National ; et * au présent Règlement particulier.   Le Comité d’Organisation veillera à ce que l’épreuve soit conforme à toutes les règles et réglementations susmentionnées et à ce qu’elle ait reçu toutes les autorisations administratives requises.  De par son inscription, chaque concurrent – ainsi que son équipage et toute autre personne concernée par l’engagement, est censé connaître et se conformer aux exigences de toutes les réglementations et prescriptions susmentionnées, lesquelles ont force obligatoire. Ils déclarent tous que la seule juridiction compétente pour les faits et les différends découlant de l’organisation de cette épreuve et/ou du déroulement de la compétition est celle désignée par le Collège des Commissaires Sportifs, à l’exception du droit d’appel tel que prévu par les règles de la FIA.  Aucune modification ne peut être apportée au présent règlement, après le début de la période de réception des engagements, sans l’accord unanime de tous les concurrents déjà engagés, ou sur décision des Commissaires Sportifs pour des raisons de "force majeure" ou de sécurité. |
|  |  |
| **8.** | **PANNEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL** |
|  | Les Notes, les Additifs et les Résultats seront publiés sur le panneau d’affichage officiel aux lieux et heures suivantes : |
| **8.1.** | Jour, Date, Mois, Année – Période d’affichage – Lieu (adresse complète) |
| **8.2.** | Jour, Date, Mois, Année – Période d’affichage – Lieu (adresse complète) |
| **8.3.** | Jour, Date, Mois, Année – Période d’affichage – Lieu (adresse complète) |
| **...** | Jour, Date, Mois, Année – Période d’affichage – Lieu (adresse complète) |
|  | **NOTE :** A chaque emplacement du panneau d’affichage officiel doivent figurer la période d’affichage (jours, dates, mois) ainsi que des informations détaillées sur cet emplacement (adresse, bâtiment, lieu, etc.). |
|  |  |
| **9.** | **PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES E-RALLYES** |
|  | Un E-Rallye FIA est une épreuve de Test de Conduite de Régularité comptant pour la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA.  Les E-Rallyes ont pour objectif de promouvoir les véhicules de nouvelles technologies conçus pour économiser de l’énergie et émettre les plus faibles quantités possibles de polluants et de CO2. Ils visent également à encourager les pilotes à modifier leurs habitudes de conduite, la priorité étant accordée à la protection de l’environnement et à la durabilité du secteur des transports moyennant l’utilisation de l’électricité comme source d’énergie de propulsion des véhicules.  La Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA comprend deux principaux domaines distincts de compétition pour lesquels un classement combiné est publié et présenté à la FIA, sur la base duquel les points de la Coupe de la FIA sont attribués. Il existe également un domaine secondaire, non obligatoire et à l’appréciation de l’Organisateur, qui consiste à évaluer, via des tests de l’indice FIA, les techniques d’éco-conduite et/ou les économies d’énergie réalisées par les concurrents.  L’un des principaux domaines de compétition, pour lequel les points de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA sont attribués, consiste à évaluer la capacité des concurrents à respecter avec précision le programme de l’épreuve dans son intégralité, tel que prévu par les Organisateurs et exprimé sous la forme de "temps idéaux" consécutifs pour le déplacement des voitures d’un contrôle horaire à l’autre. Toute arrivée "anticipée" ou "tardive" est pénalisée. L’autre principal domaine de compétition, très important également pour le classement général combiné final, est l’évaluation de la capacité des équipages à parcourir toutes les "épreuves de régularité" en gardant en permanence la vitesse (ou les vitesses) obligatoire(s), conformément à toutes les conditions imposées à cette fin dans le Règlement particulier et ses Additifs.  Dans la pratique, les épreuves de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA sont semblables aux rallyes sportifs (rallyes de vitesse) pour lesquels le même domaine de compétition évaluant le déplacement précis des véhicules d’un contrôle horaire à l’autre existe également. La seule différence tient à l’autre domaine de compétition où il ne s’agit pas des "épreuves spéciales" de vitesse (contre la montre) des rallyes sportifs mais d’"épreuves de régularité" (en conformité avec la montre).  Les "techniques d’éco-conduite" et/ou les tests de "l’indice de consommation d’énergie de la FIA" (*qui ne sont pas obligatoires et peuvent présenter un intérêt pour l’Organisateur ou pour l’ASN*) consistent à évaluer la capacité des concurrents à effectuer tout l’itinéraire à l’aide des meilleures techniques d’éco-conduite et en essayant de consommer le moins d’énergie possible. Les constructeurs pourront également tester et mettre en avant leurs nouvelles techniques destinées à consommer moins d’énergie.  Il est important de souligner que les E-Rallyes ne sont pas des épreuves de "vitesse" et que, par conséquent, un équipement de sécurité particulier n’est pas nécessaire pour les véhicules participants et leurs équipages. Tous les véhicules électriques (E.V.), véhicules électriques hybrides rechargeables (P.H.E.V.), véhicules électriques à autonomie augmentée (E.R.E.V.) et véhicules électriques à piles à combustible (F.C.E.V.) officiellement immatriculés pour circuler sur les routes publiques sont considérés comme admis à participer, exactement dans les mêmes conditions que lors de leur usage quotidien. |
|  |  |
| **10.** | **DESCRIPTION DE L’EPREUVE** |
| **10.1.** | **Itinéraire et tracé** |
|  | Dans cette section, l’Organisateur doit fournir les principaux renseignements concernant le programme de l’épreuve, notamment toutes les informations nécessaires relatives aux diverses parties de l’épreuve telles que :   * Longueur totale de l’itinéraire par jour et longueur totale de l’itinéraire de l’intégralité de l’épreuve. En cas de regroupements intermédiaires et/ou d’arrêts de charge, durée et emplacements en kilomètres depuis le départ et l’arrivée de l’itinéraire du jour. * Référence générale des divers lieux tels que villages et autres repères sur l’itinéraire. * Nombre d’épreuves de régularité par jour, ainsi que leurs longueurs respectives et la longueur totale. * Toute autre information relative au programme de l’épreuve et nécessaire à la compréhension des participants, et horaires à respecter tout au long de l’épreuve. * Toute information utile concernant les lieux prévus pour les regroupements, arrêts de charge et les interruptions de nuit. * Dans la mesure du possible, une carte indiquant l’itinéraire de l’épreuve sera insérée ici.   Le tracé détaillé de l’épreuve, les distances exactes d’un contrôle horaire à l’autre et les temps idéaux correspondants, les points de départ exacts et les points d’arrivée des épreuves de régularité et la vitesse constante obligatoire pour chacune d’elles ainsi que les zones de regroupement et du Parc Fermé sont tous clairement indiqués dans le Road Book de l’épreuve dans lequel figure également l’itinéraire obligatoire à suivre par les concurrents. Le Road Book de l’épreuve doit être considéré comme une Annexe au présent Règlement particulier.  Toute déviation délibérée et avérée de l’itinéraire tel qu’indiqué dans le Road Book entraînera l’exclusion de l’épreuve.  Les distances sont indiquées dans le Road Book avec la plus grande précision possible et aucune réclamation concernant cette précision ne sera admise. La longueur de l’itinéraire qui sera prise en compte pour les calculs des tests d’éco-conduite et de consommation d’énergie est celle mentionnée dans le Road Book. |
| **10.2.** | **Etalonnage des mesureurs de distance** |
|  | Un secteur de liaison spécifique d’une longueur comprise entre 3 et 8 km, dûment préparé et marqué, sera mis à la disposition des participants, avec le Road Book, aux seules fins de l’étalonnage précis de leurs mesureurs de distance, afin de les aligner sur l’appareil de mesure des distances utilisé par les Organisateurs lors de la prise de mesures pour le Road Book. |
|  |  |
| **11.** | **VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES** |
| **11.1.** | Pour les vérifications administratives, les participants devront être en possession de tous les documents requis par le présent règlement et/ou le code de la route en vigueur, tels que licences de compétition, documents d’identification de l’équipage, documents d’immatriculation des véhicules, permis de conduire, polices d’assurance. |
| **11.2.** | Les droits d’engagement et autres frais encourus à la demande du participant devraient être acquittés dans leur intégralité et à l’avance, faute de quoi ils devront être réglés intégralement lors des vérifications administratives. |
| **11.3.** | Ce n’est qu’après avoir passé avec succès les vérifications administratives que chaque concurrent sera considéré comme un participant et sera autorisé à passer à l’étape suivante, à savoir les vérifications techniques. |
|  |  |
| **12.** | **VERIFICATIONS TECHNIQUES** |
| **12.1.** | Les vérifications techniques auront lieu avant le début de l’épreuve, à l’heure et à l’endroit prévus dans le programme. Des contrôles techniques supplémentaires pourront également être effectués durant l’épreuve à la demande des Commissaires Sportifs.  La conformité à la réglementation de la FIA des pièces spécifiques de chaque véhicule sera contrôlée et vérifiée. |
|  |  |
| **13.** | **DEROULEMENT DE L’EPREUVE** |
| **13.1.** | **Nature de l’épreuve** |
|  | Le (NOM DE L’EPREUVE) prendra la forme d’une épreuve E-Rallye de Régularité. Chaque concurrent se verra attribuer des points de pénalité à l’issue des épreuves de régularité et des secteurs de liaison (pénalités Contrôle Horaire), conformément au présent Règlement particulier et aux additifs qui seront publiés ultérieurement. |
| **13.2.** | **Equipage** |
|  | Chaque équipage comprend un pilote et un copilote. Ceux-ci peuvent échanger leurs rôles librement pendant l’épreuve si tous deux sont détenteurs des permis de conduire et licences de compétition nécessaires (Voir Article 16.2).  Accepter des équipages comprenant un pilote et un navigateur relève du choix de l’Organisateur. Les navigateurs devraient également détenir une licence de compétition mais non obligatoirement un permis de conduire. Aucun autre passager n’est admis à bord.  En cas de changement non autorisé d’un membre de l’équipage, le véhicule est exclu. |
| **13.3.** | **Départ, Arrivée, Résultats** |
| **13.3.1.** | Le signal de départ de l’épreuve sera donné (Lieu, Jour, Date).  La première voiture prendra le départ à (heure).  L’ordre de départ suivra les numéros de participation et les voitures prendront le départ à une minute d’intervalle. |
| **13.3.2.** | La première étape sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc.  La seconde étape pour la même Catégorie sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc.  …  La distance couverte sera de XX km pour chaque section/étape et chaque épreuve de régularité.  Un horaire préliminaire doit être inclus. |
| **13.3.3.** | Les résultats provisoires non officiels seront publiés à la fin de la première étape.  Les résultats provisoires, officiels et finaux seront publiés sur le panneau d’affichage officiel à la fin de l’épreuve, comme indiqué dans le programme. |
| **13.4** | **Carnet de contrôle** |
| **13.4.1.** | Au départ du Rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs. Ce carnet sera rendu aux Organisateurs à la fin de la première étape et repris au départ de la seconde étape à la fin de laquelle il sera rendu aux Organisateurs. Le carnet de contrôle est considéré comme une Annexe au présent règlement. |
| **13.4.2.** | L’équipage est seul responsable de son carnet de contrôle. |
| **13.4.3.** | Le carnet de contrôle doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement aux postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l’équipage pour être visé. |
| **13.4.4.** | A moins d’être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle ainsi que sa perte entraîneront la mise hors course. |
| **13.4.5.** | Les points de contrôle de départ des épreuves de régularité seront mentionnés dans le carnet de contrôle. |
| **13.4.6.** | L’équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles (Art. 13.4.3 ci-dessus) et de la vérification de l’exactitude des pointages effectués par les commissaires préposés au contrôle horaire dans le carnet de contrôle.  Tout défaut de présentation, et donc de pointage, à un poste de contrôle horaire, un poste de contrôle horaire d’un regroupement, un poste de contrôle horaire d’arrivée d’étape ou un poste de contrôle de passage entraîne l’exclusion de l’épreuve. |
| **13.4.7.** | Il incombe donc à l’équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au bon moment et de vérifier que l’heure y a été correctement inscrite.  Le commissaire de poste est la seule personne autorisée à inscrire l’heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d’un tampon. |
| **13.5** | **Circulation** |
|  | L’épreuve aura lieu sur des routes ouvertes à la circulation. Si certaines sections de l’itinéraire passent par des routes fermées à la circulation, une mention spécifique figurera dans le Road Book. Les concurrents devront rouler strictement sur les routes indiquées dans le Road Book en respectant le code de la route, sous peine d’une pénalité pouvant aller jusqu’à la mise hors course. |
| **13.6.** | **Embouteillages, accidents, obstructions** |
|  | En cas d’embouteillages, d’accidents ou d’obstructions sur les routes, les participants les contourneront par leurs propres moyens dans le respect du code de la route et il n’y aura aucune période de neutralisation pour ce type d’incident. |
| **13.7.** | **Réparations** |
|  | Les réparations sont autorisées à tout moment pendant le Rallye, excepté dans les cas expressément interdits par une disposition du règlement, comme par exemple dans le Parc Fermé ou d’autres endroits. |
| **13.8.** | **Comportement anti-sportif** |
|  | Sous peine de pénalité, pouvant aller jusqu’à la mise hors course, il est interdit aux équipages de :  - bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser ; et/ou  - se comporter d’une manière incompatible avec l’esprit sportif, eux-mêmes ou leur équipe d’assistance. |
| **13.9.** | **Parc Fermé** |
|  | Pendant la/les nuit(s) entre les 1ère et 2ème étapes quotidiennes, les voitures resteront dans la zone du Parc Fermé où elles entreront immédiatement après leur arrivée à la fin de la 1ère étape quotidienne.  Dans les zones de Parc Fermé, les voitures demeurent fermées sous la supervision des Organisateurs.  Aucune voiture ne pourra être déplacée de cette zone sans l’autorisation des commissaires préposés.  Les Organisateurs devraient être informés de toute réparation nécessaire et un commissaire supervisera les travaux de réparation ; une fois ceux-ci achevés, la voiture sera à nouveau fermée.  Ceci aura lieu également après l’arrivée des véhicules à l’arrivée de la 2ème étape quotidienne qui d’ordinaire est également l’arrivée de l’épreuve.  Après l’arrivée des véhicules à l’issue de l’épreuve, ils demeureront dans la zone du Parc Fermé sous la supervision des Organisateurs tant que le délai de 30 minutes pour la présentation d’une réclamation n’aura pas expiré.  Seuls les Commissaires Sportifs sont autorisés à déclarer ce Parc Fermé terminé et les véhicules libérés. |
| **13.10.** | **Retard maximum à un Contrôle Horaire** |
|  | Le retard maximum autorisé pour qu’un véhicule se présente à un Contrôle Horaire est de trente (30) minutes plus tard que son heure idéale.  Ce retard total vaut pour chaque étape quotidienne.  Toute voiture se présentant une minute plus tard que son retard maximum autorisé est considérée comme ayant trouvé le poste de contrôle fermé et est par conséquent exclue de l’épreuve.  Il convient de préciser très clairement que toute minute de retard à un contrôle horaire réduit d’une minute le retard maximum autorisé pour tous les autres contrôles horaires restants de la même étape. Par exemple, un retard de 2 minutes au CH2, un retard de 1 minute au CH4 et un retard de 3 minutes au CH7 signifient que pour tous les CH restants, de la même étape quotidienne, le retard total maximum autorisé n’est plus que de 24 minutes, 2+1+3 = 6 minutes ayant été déduites des 30 minutes initiales. |
| **13.11** | **Pour la protection de l’environnement naturel** |
|  | Toute personne impliquée dans une épreuve E-Rallye de Régularité est tenue de démontrer que la protection de l’environnement est au cœur de ses préoccupations, évitant dès lors tout acte ou toute omission susceptible d’une quelconque manière de mettre en péril ou de contaminer les zones avoisinantes ou de générer du bruit inutilement.  Les précautions à prendre sont notamment les suivantes :  - Etudier et réduire l’impact sur l’environnement lors d’une épreuve E-Rallye, avant, pendant et après son déroulement. Les activités secondaires sont également concernées.  - Utiliser, dans la mesure du possible, des produits porteurs du label écologique pour toutes les activités.  - Avant de participer à l’épreuve, planifier les modalités d’action afin de prévenir les accidents environnementaux.  - Les organisateurs, les commissaires et les participants sont priés de ne pas jeter ni laisser le long de l’itinéraire des objets ou du matériel tels que bouteilles ou emballages en métal ou en plastique, restes de nourriture, pneus de secours, vieilles pièces de rechange, etc. La règle consiste à laisser les espaces que l’on quitte ou dans lesquels on se trouve plus propres qu’on ne les a trouvés.  - Il convient d’éviter de générer du bruit en accélérant ou freinant brusquement ou en klaxonnant inutilement.  - La pollution des espaces alentour avec des liquides de toute nature, tels que huiles, carburants, etc. lors des opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules est totalement interdite.  - Tous les véhicules devraient respecter strictement la législation concernant les normes de bruit en vigueur dans le pays de l’épreuve.  - Le personnel préposé aux Stations de Contrôle Horaire ou aux Stations de Contrôle de Passage devrait disposer d’une quantité suffisante de sacs de collecte des déchets et, lorsqu’il quitte les lieux, ne pas laisser d’objets ou de matériel utilisé dans le cadre de ses fonctions, tels que bandes d’étiquetage, plaques, matériel auxiliaire de tout type, déchets alimentaires et emballages.  - Dans les zones de regroupement, une attention particulière devrait être accordée au maintien de la propreté des espaces et à la collecte des déchets. Dans ces espaces en particulier, la règle qui veut que les lieux soient laissés plus propres qu’à l’arrivée devrait être strictement appliquée.  Tous les carburants ou liquides nocifs pour l’environnement qui pourraient avoir fui durant les opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules doivent être recueillis dans un récipient approprié et l’espace pollué nettoyé avec soin. |
|  |  |
| **14.** | **EPREUVES DE REGULARITE, POSTES DE CONTROLE HORAIRE ET POINTS DE PENALITE** |
|  | Les épreuves de régularité sont indiquées dans le Road Book et sont placées le long de certains secteurs de liaison de l’itinéraire entre deux postes de contrôle horaire consécutifs. Elles auront lieu sur des routes ouvertes à la circulation. Les équipages doivent couvrir la longueur totale de chaque épreuve de régularité en conduisant leur véhicule à une vitesse (ou des vitesses) "constante(s)" imposée(s) par les Organisateurs. Si, pour une raison quelconque, ils sont obligés de réduire cette vitesse, voire de s’arrêter momentanément, ils doivent le plus rapidement possible récupérer ces retards, sans enfreindre le code de la route, et retrouver une vitesse moyenne qui soit égale à la vitesse "constante" imposée. Le point de départ et le point d’arrivée de chaque épreuve de régularité devraient être clairement signalés dans le Road Book (également avec les coordonnées GPS), dans lequel devraient également être indiquées les distances exactes entre ces points. De plus, mais non obligatoirement, l’emplacement de ces points pourrait également être indiqué sur le bord de la route, au moyen de panneaux FIA standardisés. Au moins un ou plusieurs points intermédiaires secrets de contrôle horaire seront situés le long de chaque épreuve de régularité et la précision du chronométrage pour le calcul de la vitesse moyenne atteinte sera d’au moins 1/10ème de seconde. Sur la base des distances exactes qui séparent ces points de contrôle horaire secrets et des données temporelles correspondantes relevées lors des "passages" du véhicule, la vitesse moyenne atteinte sera calculée soit entre les points de contrôle horaire, soit depuis le point de départ de l’épreuve de régularité jusqu’à chacun de ces points et tout écart par rapport à la vitesse "constante" obligatoire sera sanctionné conformément à l’échelle de pénalités mentionnée ci-dessous. Les relevés instantanés de la vitesse au moyen d’un radar de type "contrôle routier" ne sont pas une méthode acceptable aux fins de l’attribution des points de pénalité des épreuves de régularité. L’utilisation de tuyaux à pression pour déclencher le mécanisme de chronométrage secret n’est pas non plus autorisée.  L’équipement de chronométrage utilisé pour les points de contrôle horaire secrets sera : (Décrire le principe de fonctionnement de l’équipement de chronométrage utilisé. Le déclenchement automatique, par le passage de la voiture à travers une ligne de chronométrage virtuelle, est fortement recommandé. Des preuves écrites ou imprimées de ces mesures de chronométrage sont nécessaires.)  Les distances exactes entre les points de départ des épreuves de régularité et les points de contrôle horaire secrets correspondants doivent être inscrites dans un document confidentiel, dont une copie sera remise par le Directeur de Course au Président du Collège des Commissaires Sportifs, avant le début de chaque étape quotidienne. Sur la base de ce document et des imprimés des contrôles horaires secrets, tout différend concernant l’exactitude des pénalités imposées pourra être réglé par les Commissaires Sportifs.  Un système réglementant les entrées des véhicules participants sur les épreuves de régularité doit être prévu selon des intervalles de temps égaux entre chaque véhicule allant de 30 secondes à 2 minutes.  Pour les épreuves de régularité, un (1) point de pénalité est imposé pour chaque dixième de seconde d’écart par rapport au temps idéal (calculé en fonction de la distance exacte entre les points de chronométrage de régularité correspondants et de la vitesse "constante" imposée par l’Organisateur). Tout type de chronomètre embarqué ou autre instrument semblable ou tout type d’appareil GPS est autorisé. |
| **14.1.** | **Description de la procédure pour les contrôles horaires** |
|  | Le départ de l’épreuve sera donné à l’aide du drapeau de départ au concurrent n° 1 devant le poste de contrôle horaire n° 1 (Contrôle Horaire 1) (Insérer le nom et toute autre donnée utile sur l’emplacement de départ). Tous les autres concurrents suivront la première voiture à une minute d’intervalle.  Les véhicules participants se rendront d’un CH à l’autre en suivant strictement l’itinéraire indiqué dans le Road Book. Tous les CH doivent être indiqués dans le Road Book et également sur place au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA. Le temps d’arrêt dans toute zone CH est limité au temps nécessaire pour effectuer les opérations de contrôle. Les contrôles horaires doivent être opérationnels au moins 30 minutes avant l’heure prévue pour l’arrivée de la première voiture. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront de fonctionner après l’heure d’arrivée prévue de la dernière voiture plus 30 minutes, délai maximum total admissible.  La procédure de pointage commence au moment où les voitures passent le panneau d’entrée de la zone CH. Entre le panneau d’entrée de la zone CH et l’emplacement du poste de contrôle, il est interdit à la voiture de s’arrêter ou d’être conduite à une vitesse anormalement lente. Le chronométrage réel et son enregistrement sur le carnet de contrôle correspondent au moment exact où le carnet de contrôle est remis par l’équipage aux commissaires du poste de contrôle horaire. Pour zéro (0) point de pénalité routière, ce moment doit correspondre à la minute exacte du temps cible ou à la minute précédente. Par exemple, si l’heure d’arrivée cible est 11h34, le carnet de contrôle doit être remis aux commissaires à tout moment entre 11h33m01s et 11h34m59s. Dans le cas contraire, le concurrent recevra des points de pénalité routière pour une arrivée anticipée équivalant à soixante (60) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Pour une arrivée tardive équivalant à dix (10) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Lorsqu’un CH est suivi d’un contrôle de départ pour une "épreuve de régularité", la procédure suivante est appliquée : le commissaire préposé au contrôle horaire inscrit dans le carnet de contrôle l’heure d’arrivée de la voiture au poste de contrôle horaire et également l’heure de départ "provisoire" de l’"épreuve de régularité" qui doit être, au moins, une minute après l’heure d’arrivée.  Lorsque deux ou plusieurs voitures arrivent à un poste de contrôle horaire à la même minute, leurs heures de départ provisoires pour "l’épreuve de régularité" suivent une séquence d’intervalles d’une minute, selon leur ordre d’arrivée au CH. Après avoir terminé la procédure du contrôle horaire, chaque véhicule doit être conduit jusqu’au point où le commissaire préposé au départ de l’"épreuve de régularité" est situé. A cet endroit, la voiture recevra le signal de départ au moment même où débute la minute de son heure de départ "provisoire". Si nécessaire, le commissaire préposé au départ peut modifier cette heure de départ "provisoire" et une nouvelle heure de départ peut être inscrite dans le carnet de contrôle, le commissaire préposé au départ devant l’approuver par émargement. Par exemple, si l’heure de départ "provisoire" inscrite pour l’épreuve de régularité est 11h32m, le commissaire préposé au départ donnera le signal de départ exactement à 11h32m00s. Dans le cas où un obstacle imprévu rendrait le départ de la voiture difficile ou dangereux à ce moment, le commissaire préposé au départ le donnera la minute suivante, c’est-à-dire à 11h33m00 (ou plus tard), en notant son approbation dans le carnet de contrôle, et donnera le signal de départ exactement à cette nouvelle heure. La voiture doit partir immédiatement et atteindre dès que possible la vitesse "constante" imposée pour cette épreuve de régularité ; par la suite, la voiture doit rouler en conservant cette vitesse constante jusqu’à la fin de l’"épreuve de régularité", comme indiqué dans le Road Book et éventuellement sur le bord de la route à l’aide des panneaux de signalisation approuvés par la FIA. D’autres emplacements peuvent être autorisés pour les points de départ des épreuves de régularité, à condition que les Organisateurs les décrivent en détail dans le présent article. |
| **14.2.** | **Tableau des pénalités** |
|  | * Pour chaque écart d’un dixième (1/10) de seconde par rapport au temps correct calculé nécessaire à la voiture pour se rendre d’un point de contrôle horaire de régularité à l’autre de l’épreuve de régularité : **Un (1) point de pénalité** (Art. 14) * Arrivée anticipée à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : **Soixante (60) points de pénalité** (Art. 14.1) * Arrivée tardive à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : **Dix (10) points de pénalité** (Art. 14.1) * Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 30 minutes : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 13.10) * Non présentation à un poste de contrôle horaire, à un poste de contrôle horaire de regroupement ou à un poste de contrôle horaire d’arrivée d’étape : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 13.4.6) * Non présentation au départ d’une épreuve de régularité ou écart délibéré par rapport à l’itinéraire du Road Book : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 10.1 et 14.1) * Tentative pour recevoir ou communiquer des informations concernant les positions des postes de chronométrage secrets sur les épreuves de régularité : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 14.3) * Changement non autorisé d’un membre de l’équipage : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 13.2) * Perte du carnet de contrôle ou correction/amendement apporté(e) à ses annotations : **Exclusion de l’épreuve** (Art. 13.4.4) * Blocage délibéré de la route ou comportement anti-sportif : **Pénalité à l’appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu’à l’exclusion de l’épreuve** (Art. 13.8) |
| **14.2.1.** | **Rectification de la pénalité d’exclusion dans des cas particuliers** |
|  | Les participants exclus, en application des Articles  - 10.1 pour écart par rapport à l’itinéraire,  - 13.4.6 pour non-présentation à un contrôle horaire (autres que les contrôles horaires de la fin de l’étape quotidienne ou de la fin de l’épreuve),  - 13.10 pour dépassement du retard maximum autorisé à un contrôle horaire et  - 14.1 pour non-présentation au départ d’une épreuve de régularité,  peuvent être inclus dans le classement du jour et/ou le classement final de l’épreuve aux conditions suivantes, toutes étant cumulatives.  a) Une rectification ne peut être appliquée qu’une fois et pour une seule étape quotidienne.  b) Une rectification n’est pas applicable pour ce qui est des postes de contrôle horaire à la fin d’une étape quotidienne ou à la fin de l’épreuve.  c) Une rectification sera appliquée uniquement dans le cas où le concurrent est arrivé à tous les postes de contrôle horaire à la fin des étapes quotidiennes et à la fin de l’épreuve, ceci dans la période de retard maximale autorisée et avec sa voiture, en parfaites conditions de course, prête à se soumettre aux procédures d’arrivée complètes et/ou à des contrôles tels qu’ils sont appliqués à tous les autres concurrents.  d) Le nombre de points de pénalité pour le concurrent qui est classé en application de la procédure de rectification correspondra à la somme des points de pénalité marqués par celui-ci pendant la ou les étapes effectuées avec succès, plus les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie, lors de l’étape manquée, augmentés de 10%.  Exemples :  i) Le participant N°X a manqué un contrôle horaire lors de la première étape. Selon le Règlement particulier, il devrait être exclu de la course. S’il arrive au poste de contrôle horaire à l’arrivée de la première étape, dans les temps et en parfaites conditions de course, il peut prendre le départ de la deuxième étape, être classé dans la première étape avec les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie augmentés de 10%.  ii) Le participant N°Y, lors de la deuxième étape, arrive à un poste de contrôle horaire après expiration du retard maximum autorisé. Selon le Règlement particulier, il devrait être exclu de la course. Dans le cas où il arrive au poste de contrôle horaire de l’arrivée de l’épreuve, dans les temps et en parfaites conditions de course, il peut être inclus dans le classement final avec les points de pénalité marqués lors de la première étape plus les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie lors de la deuxième étape augmentés de 10%. |
| **14.3.** | Tout concurrent qui utilise un dispositif de signalisation ou effectue tout autre type de tentative pour donner ou recevoir une information sur la position d’un poste de contrôle horaire de régularité caché sera exclu. |
| **14.4.** | Les véhicules seront classés sur la base de la somme des points de pénalité accumulés lors des épreuves de régularité et des "secteurs de liaison" (pénalités routières). Le véhicule avec le moins de points de pénalité au total occupera la meilleure position. |
| **14.5.** | **Ex æquo** |
|  | Si plusieurs voitures ont le même nombre de points, la position relative sera déterminée en fonction des résultats des épreuves de régularité en comparant les nombres de premières places, deuxièmes places, etc. obtenues ; sinon les voitures impliquées resteront à la même place. |
|  |  |
| **15.** | **CLASSEMENT INDICE DE CONSOMMATION D’ENERGIE (FACULTATIF)** |
|  | Une compétition "consommation d’énergie" n’est pas prévue pour le classement E-Rallye de Régularité de la FIA.  Les organisateurs sont libres de l’inclure dans une épreuve de régularité.  Si tel est le cas, les dispositions prévues à l’Article 6.2 du Règlement Technique régissant la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA doivent être respectées. |
| **15.1.** | **Vérifications techniques et procédures de ravitaillement pour les véhicules participant aux classements de l’indice de consommation d’énergie** |
| **15.1.1.** | **Chargement et ravitaillement** |
|  | Pour les participants courant pour le classement de l’indice de consommation d’énergie, tout chargement et/ou ravitaillement en dehors des zones établies officiellement est strictement interdit sous peine d’exclusion de ces classements.  Ceci vaut pour toutes les catégories de véhicules admis aux E-Rallyes de Régularité comme indiqué à l’Art. 6. De manière générale, au début de l’épreuve pendant les vérifications techniques, les concurrents ayant des véhicules alimentés par des combustibles fossiles liquides et des combustibles gazeux (à savoir hydrogène) doivent présenter leurs véhicules avec du carburant en quantité suffisante pour ne pas tomber en panne et doivent procéder au ravitaillement sous la supervision d’un officiel désigné.  Le réservoir sera scellé et tout autre ravitaillement durant l’épreuve aura lieu uniquement sous la supervision d’un officiel désigné.  Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité pouvant aller jusqu’à l’exclusion. A la fin de l’épreuve (ou de l’Etape selon la distance) lors des vérifications techniques finales, le réservoir de carburant et le réservoir de gaz devront être remplis avec le carburant correspondant et les quantités nécessaires à ce remplissage seront mesurées et consignées par les officiels, exactement comme pour le ravitaillement en carburants gazeux pendant l’épreuve. |
| **15.1.2.** | **Véhicules électriques (B.E.V) / Véhicules électriques hybrides rechargeables (P.H.E.V.) / Véhicules électriques à autonomie augmentée (E.R.E.V.)** |
|  | Les concurrents doivent soumettre leurs véhicules aux vérifications techniques avant le départ, les accumulateurs étant totalement chargés (B.E.V.). Ils doivent être accompagnés de la documentation prouvant la capacité énergétique maximale de l’ensemble de batteries principal.  Le système de charge embarqué d’usine pour l’ensemble de batteries de propulsion sera scellé.  Dans le cas des véhicules électriques à autonomie augmentée (E.R.E.V) ou des véhicules électriques hybrides rechargeables (P.H.E.V.), le réservoir de carburant devrait être présenté suffisamment plein afin d’éviter toute panne et être rempli et scellé par les commissaires techniques comme indiqué à l’Art. 15.1.1. ci-dessus.  Pour le classement de l’indice de consommation d’énergie, la capacité de l’ensemble de batteries (ou sa partie utilisée si la mesure est réalisable) plus les quantités d’énergie intermédiaires éventuellement reçues lors des arrêts de recharge (et/ou ravitaillement pour les hybrides rechargeables (P.H.E.V.)) donneront l’énergie totale consommée.  A la fin de l’épreuve, les ensembles de batteries des véhicules électriques (B.E.V.) ou des véhicules électriques hybrides rechargeables (P.H.E.V.) soit ne seront pas rechargés et seront considérés comme totalement déchargés, soit, pour plus de précision, seront rechargés et l’énergie nécessaire pour une recharge complète sera mesurée.  Dans le premier cas, il est de la responsabilité du concurrent d’arriver à la fin de l’épreuve avec l’ensemble de batteries presque vide. |
| **15.1.3.** | **Charge (B.E.V. / P.H.E.V.)** |
|  | Le Comité d’organisation fournira ce qui suit pour l’énergie électrique de recharge :   * Points de recharge : lieux, coordonnées GPS * Voltage / Ampérage fourni : XXX / XXX * Type de prises : nombre / modèle / photo   **NOTE : Le nombre de prises à chaque point de recharge ainsi que l’énergie fournie doivent être suffisants pour connecter tous les véhicules engagés, plus 10% en cas de dysfonctionnement d’une prise.** |
| **15.1.4.** | **Distance** |
|  | Au départ et à l’arrivée de l’épreuve, les compteurs kilométriques seront relevés et les kilomètres parcourus seront calculés et confirmés. S’il existe une différence entre cette distance et la distance obtenue à partir du Road Book et le présent règlement, la distance du Road Book devrait être celle prise en compte pour le calcul des classements de Consommation d’Energie. |
|  |  |
| **16.** | **PROCEDURE D’ENGAGEMENT ET DROITS** |
|  | Le montant des droits d’engagement est fixé pour chaque équipage comprenant 2 personnes (pilote et copilote ou pilote et navigateur) à :  a) Avec la publicité facultative proposée par l’Organisateur : XXX euros  b) Sans la publicité facultative proposée par l’Organisateur : XXX euros  Ajouter toute autre condition ayant une incidence sur le montant des droits d’engagement.  L’Organisateur fournira aux participants le matériel et les services mentionnés à l’Article 16.9.4. |
| **16.1.** | **Remboursement des droits d’engagement** |
|  | Les droits d’engagement seront remboursés dans leur intégralité :  - si l’engagement n’est pas accepté ;  - si l’épreuve est annulée.  Ajouter toute autre clause liée au remboursement des droits. |
| **16.2.** | **Documents de l’équipage** |
|  | Un équipage est composé d’un pilote et d’un copilote ou d’un pilote et d’un navigateur.  Tous deux doivent être en possession des documents suivants :   * Permis de conduire correspondant aux véhicules engagés (non applicable pour les navigateurs uniquement) * Tout degré de licence FIA, délivré par leur ASN ou * Une licence FIA, de Degré D (ou équivalent), obtenue pour l’épreuve et valable pour la durée de l’épreuve, octroyée par son ASN ou par l’ASN de l’organisateur (avec la permission écrite de l’ASN du concurrent), et délivrée aux participants au plus tard pendant les vérifications administratives. Il devra s’acquitter d’un droit de XXX euros. * Document du véhicule permettant sa libre circulation sur les routes publiques * S’il y a lieu, document du véhicule requis à l'Art. 6.1.c ci-dessus * Certificat d’assurance du véhicule en cours de validité conformément au Code de la route |
| **16.3.** | **Bulletins d’engagement** |
|  | Toute personne, ou entité légale, souhaitant participer à l’épreuve doit soumettre un bulletin d’engagement dûment rempli, signé (voir Annexe 1) et accompagné de tous les autres documents requis, photos, etc. au Secrétariat de l’épreuve avant le jour, date, mois, année.    Les bulletins d’engagement doivent être soumis à l’adresse officielle de l’Organisateur comme indiqué au paragraphe concerné à la page 1.  Les informations détaillées concernant les membres de l’équipage doivent être confirmées au moins 7 jours avant les vérifications administratives. Un membre d’équipage ne peut être remplacé qu’avant les vérifications administratives avec l’accord de l’Organisateur.  Seuls les Commissaires Sportifs peuvent autoriser le remplacement de tout membre d’un équipage après la publication de la liste des participants. Une voiture ne pourra être remplacée qu’avec l’accord de l’Organisateur et après acceptation des Commissaires Sportifs. |
| **16.4.** | Les Organisateurs informeront les demandeurs de l’acceptation ou non de leurs demandes d’engagement par e-mail ou par fax au plus tard deux (2) jours après la réception de la demande complète et du paiement du droit. |
| **16.5.** | Les Organisateurs se réservent le droit de refuser toute demande d’engagement à leur appréciation. Ce droit est soumis aux conditions de l’Article 74 du CSI et à l’Article 8A des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA. |
| **16.6.** | Les participations sont limitées à un total de XXX engagements (ou sont illimitées).  Tous les bulletins d’engagement reçus après que le nombre de véhicules ci-dessus a été accepté feront l’objet d’une liste de réserve. |
| **16.7.** | Le nombre minimal de voitures engagées est de : … XXX  Si ce nombre n’est pas atteint, l’épreuve pourra être annulée après approbation de la FIA (Article 8B des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA). |
| **16.8.** | Les Organisateurs contracteront une assurance pour responsabilité couvrant l’épreuve conformément à la législation nationale.  Les montants couvrant les différents risques suivront le même barème que pour les accidents de la route. La couverture d’assurance pour responsabilité civile, telle que requise par le code de la route pour circuler sur les routes publiques, est une obligation du participant et sa validité sera contrôlée lors des vérifications administratives.  A noter que l’épreuve n’est pas une épreuve de course, elle a lieu sur des routes publiques ouvertes à la circulation et que le code de la route en vigueur est pleinement respecté. Par conséquent, le contrat d’assurance ordinaire qui est obligatoire pour la circulation sur routes publiques du pays de l’Organisateur est valable. |
| **16.9.** | **Publicité et promotion publicitaire** |
| **16.9.1.** | **Sponsor officiel** |
|  | L’organisation de l’épreuve est sponsorisée par XXX, dont les logos apparaîtront obligatoirement aux côtés des numéros de compétition et sur tout autre matériel promotionnel figurant sur les véhicules. Du matériel publicitaire facultatif peut être proposé par les Organisateurs comme suit :   * XXX * … |
| **16.9.2.** | **Sponsors des concurrents** |
|  | Tout participant sponsorisé par une société commerciale, dont les marques XXX figureront sur la voiture ou sur les vêtements de l’équipage, est obligé de le déclarer aux Organisateurs pour approbation au moment de la soumission de son bulletin d’engagement.  Le but est d’éviter toute publicité de produits ou de services non conformes aux objectifs de l’épreuve et plus en général du sport automobile et/ou aux restrictions établies par la FIA. |
| **16.9.3.** | **Publicité de l’épreuve** |
|  | Tous les participants, en s’inscrivant à l’épreuve, autorisent les Organisateurs à utiliser librement leurs noms et les noms des membres de leur équipe ainsi que les données des véhicules dans les communiqués de presse et rapports d’épreuve.  Ils donnent également leur consentement pour tout matériel publicitaire qui pourra être publié par les Organisateurs et qui contiendra une référence à leurs noms et aux données de leurs voitures. |
| **16.9.4.** | L’Organisateur fournira aux participants le matériel et les services suivants :  - Road Book  - Règlement particulier  - Numéros de compétition  - Cartes d’identification des équipages  - Matériel publicitaire facultatif proposé  - Hébergement gratuit pour la/les nuit(s) avec repas et petit déjeuner  - Billets gratuits pour le déjeuner de regroupement et le déjeuner léger avant le départ  - Invitation au dîner officiel et à la cérémonie de remise des prix  Ajouter tout autre matériel ou service rendu. |
|  |  |
| **17.** | **CONDITIONS PARTICULIERES – PLAQUES DE RALLYE** |
| **17.1.** | La soumission du bulletin d’engagement prouvera que le concurrent et les membres de l’équipage ont accepté de se conformer à toutes les réglementations applicables à l’épreuve. |
| **17.2.** | Tout amendement ou ajout au présent règlement, toute clarification ou information essentielle aux participants publié(e) après la publication du Règlement particulier sera communiqué(e) au moyen d’Annonces ou d’Additifs officiels datés et numérotés et distribués à tous les participants qui devront en accuser réception par émargement et qui seront ensuite affichés sur le panneau d’affichage officiel.  Dans le cas où il serait impossible d’appliquer cette procédure, en raison des circonstances, les Organisateurs feront de leur mieux pour informer tous les participants à l’aide de tout moyen à leur disposition. |
| **17.3.** | Tout point non prévu dans le présent règlement sera soumis à la décision des Commissaires Sportifs de l’épreuve.  Lors des vérifications administratives, le Comité d’Organisation fournira à chaque équipage deux (2) plaques de rallye et les numéros de compétition qui devront être visibles sur la voiture dans une zone de 40 cm x 60 cm ou une zone circulaire équivalente et devraient être clairement affichés de chaque côté de la voiture. |
| **17.4.** | **Numéros de compétition** |
|  | Les participants se verront attribuer leur numéro de participation durant les vérifications administratives. Celui-ci devra demeurer intact et être clairement visible pendant toute la durée de l’épreuve. Le nom de l’épreuve et les logos des Organisateurs et des sponsors figureront également sur les panneaux des portières sur lesquelles se trouve le numéro de compétition.  Une Annexe au présent règlement précisera les emplacements du véhicule sur lesquels ce matériel publicitaire et ces indications doivent être affichés. |
|  |  |
| **18.** | **CLASSEMENT GENERAL, POINTS COUPE E-RALLYE DE REGULARITE DE LA FIA, AUTRES CLASSEMENTS - RECOMPENSES** |
| **18.1.** | **Classements FIA** |
|  | Les classements ci-dessous seront soumis à la FIA pour l’attribution des points de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA :  - Tests de Régularité  - Pénalités routières  - Classement final – Pilotes, Copilote et Constructeurs  Ces classements doivent comprendre le nom et la date de l’épreuve, les noms, prénoms et nationalités des concurrents, pilotes et copilotes, le constructeur du véhicule comme indiqué dans le classement de la Coupe des Constructeurs, et les points de pénalité routière, les points de pénalité d’épreuves de régularité et la somme des points de pénalités. |
| **18.2.** | **Attribution des points pour la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA** |
|  | Pour la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA, les points seront attribués selon le barème défini à l’Art. 4 du Règlement Sportif régissant la Coupe aux Pilotes, Copilotes et aux Constructeurs des 8 premières voitures du classement final susmentionné. Pour tout Constructeur, seul le véhicule le mieux placé lors de chaque épreuve pourra marquer des points. |
| **18.3.** | **Autres classements (s’il y a lieu)** |
|  | Pour les participants courant pour les tests de l’indice de consommation d’énergie, les classements suivants pourront être publiés mais ne seront pas pris en considération pour le classement final de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA :   * Indice de consommation d’énergie * Tout autre classement du choix de l’Organisateur |
| **18.4.** | **Coupes / Trophées** |
|  | Pour les classements finaux mentionnés à l’Art. 18.1, des Coupes / Trophées seront décernés au moins aux trois premiers concurrents (pilote et copilote).  Les trophées sont libres de conception mais doivent refléter l’importance de l’épreuve ; ils seront fournis par l’Organisateur et devront porter :  a) le logo officiel de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA ;  b) le nom officiel de l’Epreuve et/ou le logo du sponsor titre ;  c) la position du pilote.  Pour le classement de l’indice de consommation d’énergie, au moins trois (3) Coupes ou autres récompenses seront décernées aux trois premiers concurrents.  L’organisateur est libre d’inclure des trophées spéciaux. |
|  |  |
| **19.** | **RECLAMATIONS - APPELS** |
| **19.1.** | Le montant du droit de réclamation est de XXX euros. |
| **19.2.** | Les réclamations concernant les résultats officiels provisoires de l’épreuve doivent être soumises par écrit, conformément aux prescriptions énoncées dans le CSI, au Directeur de Course dans les 30 minutes qui suivent l’affichage sur le panneau d’affichage officiel. A l’expiration de ce délai, les résultats provisoires deviendront définitifs. |
| **19.3.** | Les réclamations ne pourront être examinées par les Commissaires Sportifs de l’épreuve que si elles sont accompagnées du droit de réclamation susmentionné défini à l’Art. 19.1, lequel ne sera pas remboursé si la réclamation n’est pas fondée. |
| **19.4.** | Les appels peuvent être soumis conformément au Code Sportif National (CSN) et au Code Sportif International (CSI) :  - Pour la Cour d’Appel Nationale, le montant de la caution est de XXX euros.  - Pour la Cour d’Appel de la FIA, le montant de la caution est de XXX euros. |
|  |  |
| **20.** | **APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT** |
|  | Le Directeur de Course est responsable de l’application du présent règlement pendant l’épreuve. Tout cas non prévu dans le présent règlement sera renvoyé aux Commissaires Sportifs de l’épreuve, seuls habilités à prendre une décision.  En cas de différend portant sur l’interprétation du règlement, le texte anglais sera applicable. |
|  |  |
| **ANNEXES A JOINDRE** | |
|  | * **ANNEXE 1** – Bulletin d’engagement * **ANNEXE 2** – Cartes de l’itinéraire * **ANNEXE 3** – Road Book (sera distribué conformément au programme) * **ANNEXE 4** – Carnet de contrôle et horaire de la première voiture (seront distribués conformément au programme) * Toute autre Annexe publiée par l’Organisateur |