Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2018

INDEX

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT 11

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 12
2.4 ZONES DE CONTROLE
2.5 EQUIPAGE
2.6 DECISION
2.7 FIA
2.8 FIN DU RALLYE
2.9 EUROPE
2.10 LIENS
2.11 NEUTRALISATION
2.12 PARC FERME
2.13 ASSISTANCE INTERDITE
2.14 RECONNAISSANCE
2.15 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES
2.16 REGROUPEMENT
2.17 SECTEUR DE LIAISON 13
2.18 SECTION DU RALLYE
2.19 ASSISTANCE
2.20 EPREUVE SPECIALE
2.21 EPREUVE SUPER SPECIALE
2.22 EQUIPE
2.23 ESSAIS
2.24 CARNET DE CONTROLE
2.25 CARTON JAUNE

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS
3.2 DELEGUES DE LA FIA
3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS 14

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU WRC

4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX WORLD RALLY CARS ET AUX VOITURES S2000 RALLYE (1,6 L turbo)
4.2 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT WRC2 DE LA FIA
4.3 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT WRC3 DE LA FIA 15

4.4 VOITURES NATIONALES/REGIONALES
4.5 CLASSES DE VOITURES

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

5.1 RALLYES CANDIDATS
5.2 RAPPORTS
5.3 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT 16
5.4 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT
5.5 RALLYES D'UN CHAMPIONNAT REGIONAL DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

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

6.1 RALLYES DE QUALIFICATION
6.2 CLASSEMENT

7. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS 17

7.1 ANNONCE
7.2 PARTICIPATION - CONSTRUCTEUR
17

8. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC 2 DE LA FIA, WRC 3 DE LA FIA)

8.1 ANNONCE
8.2 PARTICIPATION
8.3 POINTS..... 18

9. CHAMPIONNAT WRC JUNIOR

10. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT

10.1 PILOTES ET COPILOTES
10.2 CONSTRUCTEURS, EQUIPES WRC2 OU EQUIPES WRC3

11. CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA

11.1 PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)
11.2 PILOTES DE DEUXIEME PRIORITE (P2)
11.3 PILOTES DE TROISIEME PRIORITE (P3)
11.4 PILOTES DE PRIORITE RGT (RGT) 19
11.5 VOITURES DE NOTES

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.1 GENERALITES
12.2 INSPECTIONS DE LA FIA
12.3 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 CONFIGURATION DES RALLYES
13.2 PROGRAMME DES RALLYES 20
13.3 SPECIALE "POWER"

13.4 ACTIVITES PROMOTIONNELLES 21

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA
14.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE
14.3 CARNET DE CONTROLE 22

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

15.1 ITINERAIRE
15.2 PLAN DE SECURITE
15.3 QUESTIONNAIRE MEDICAL
15.4 REGLEMENT PARTICULIER 23
15.5 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE
15.6 QUESTIONNAIRE D'ASSURANCE POUR LES ORGANISATEURS D'EPREUVE

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 DE COURSE ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON

17.1 EQUIPES CONSTRUCTEURS
17.2 PRIORITE 3 (P3)
17.3 DEMANDES DE NUMEROS

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE 24

18.1 GENERALITES
18.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT
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
18.9 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT 25

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

19.1 VITRES LATERALES ARRIERE
19.2 PANNEAUX DE PORTES ET NUMEROS DE COURSE 26

CONDUITE

20. COMPORTEMENT

20.1 REGLES GENERALES
20.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES ET/OU LA MISE AU POINT 27
20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

ENGAGEMENTS

21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

21.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
21.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
21.3 AUTORISATIONS DE L'ASN
21.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE 28
21.5 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 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
23.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
23.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
23.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

24. CLASSES

24.1 CHANGEMENT DE CLASSE

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES 29

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
25.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT 30

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26. AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE

26.1 GENERALITES
26.2 HORAIRE

27. PENDANT LE RALLYE

27.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES
27.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES 31

28. CONTROLE FINAL

28.1 PARC FERME FINAL
28.2 SELECTION DES VOITURES

MISE AU POINT

29. MISE AU POINT

29.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT
29.2 EXIGENCES CONCERNANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT

29.3 FAUX DEPART
29.4 DECHARGE
29.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT
29.6 EXIGENCES TECHNIQUES 32
29.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT

30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

CONTROLES

31. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

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
31.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES

32. CONTROLES DE PASSAGE 33

33. CONTROLES HORAIRES

33.1 FONCTIONNEMENT
33.2 PROCEDURE DE POINTAGE
33.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

34. DISQUALIFICATION POUR RETARD 34

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE
34.2 AVANCE
34.3 NOTIFICATION DES DISQUALIFICATIONS

35. CONTROLES DE REGROUPEMENT

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

EPREUVES SPECIALES

36. GENERALITES

36.1 CHRONOMETRAGE
36.2 DELEGUES ET OFFICIELS FIA
36.3 EVACUATION PAR HELICOPTERE

37. DEPART DES EPREUVES SPECIALES 35

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
37.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE
37.6 FAUX DEPART

38. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

38.1 LIGNE D'ARRIVEE
38.2 POINT STOP 36

39. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES
40.2 EQUIPEMENT DES VOITURES
40.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE
40.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE 37
40.5 DRAPEAUX ROUGES

41. EPREUVES SUPER SPECIALES

41.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
41.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
41.3 SECURITE

PARC FERME

42. REGLES DU PARC FERME 38

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 REPARATIONS DANS LE PARC FERME
42.6 ACTIVATION DU SYSTEME DE COUPURE DE CARBURANT
42.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43. CEREMONIE DE DEPART

44. ZONE DE DEPART 39

44.1 DEPART DU RALLYE
44.2 DEPART D'UNE SECTION

45. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

45.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES
45.2 ORDRE DE DEPART DURANT LE RALLYE
45.3 INTERVALLES DE DEPART 40

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1 GENERALITES
46.2 PENALITES

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

47.1 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE
47.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES 41

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE
48.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE
48.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL

49. PARCS D'ASSISTANCE 42

49.1 PARCS D'ASSISTANCE – 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 ASSISTANCE EXTERNE
49.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

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

51. FLEXI-ASSISTANCE 43

51.1 GENERALITES
51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P1 ET P2)
51.3 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P3, RGT ET NON PRIORITAIRES)

52. ZONES DE MONTAGE DES PNEUS ET DES FEUX

52.1 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS
52.2 ZONE DE MONTAGE DES FEUX 44

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

53.1 ESPACE ATTRIBUE
53.2 NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

54. RESULTATS DES RALLYES

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

55. RECLAMATIONS ET APPELS 45

55.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL
55.2 CAUTION DE RECLAMATION
55.3 DEPOT DE GARANTIE
55.4 FRAIS
55.5 APPELS

56. REMISE 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 LISTE DE TITRES FIA
57.2 EXIGENCES DE PRESENCE
57.3 ABSENCE 46

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

58.1 EMPLACEMENT
58.2 PROCEDURE

59. UTILISATION DU CARBURANT

59.1 TYPES DE CARBURANT
59.2 COMMANDE DU CARBURANT FIA 47
59.3 EXIGENCES TECHNIQUES

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS
60.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC 48
60.3 TOUS LES PILOTES DE PRIORITE 2 ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 OU S2000
TOUS LES PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 ET QUI ONT ETE ENGAGES EN TANT QUE PILOTES DE PRIORITE 2 DURANT L'ANNEE EN COURS
TOUS LES AUTRES PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 ET DESIGNES PAR LA FIA
TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE R4 OU UNE VOITURE DU GROUPE N 49
60.4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 OU S2000 ET QUI N'ONT PAS ETE ENGAGES EN TANT QUE PILOTES DE PRIORITE 2 DURANT L'ANNEE EN COURS
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R4
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES 50
60.5 PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES 51
60.6 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT
60.7 CONTROLES
60.8 ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES
60.9 SECTEURS DE LIAISON
60.10 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES
60.11 ROUES DE SECOURS
60.12 FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES 52

61. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

61.1 MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES
61.2 EXIGENCES POUR LES CONCURRENTS
61.3 CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC (PILOTES P1)
61.4 PILOTES P2 ET P3 DE VOITURES A QUATRE ROUES MOTRICES
61.5 PILOTES P3 DE VOITURES A DEUX ROUES MOTRICES
61.6 PILOTES NON PRIORITAIRES
61.7 MONTAGE DES PNEUS

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

62.1 QUANTITES DE PNEUS POUR 2018

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES 53

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS
63.2 TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS
63.3 TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS
63.4 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES

64. COMPOSANTS MECANIQUES – VOITURES DES CONSTRUCTEURS DESIGNEES POUR MARQUER DES POINTS CONSTRUCTEURS

64.1 LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS
64.2 PLOMBAGE DU MOTEUR 54
64.3 REMPLACEMENT DU CHASSIS
64.4 LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS
64.5 LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS (BOÎTE DE VITESSES / DIFFÉRENTIEL AVANT / DIFFERENTIEL CENTRAL / DIFFÉRENTIEL ARRIÈRE) ET LES PIECES DE RECHANGE
64.6 TRANSMISSIONS 55
64.7 TURBOCOMPRESSEUR / CREMAILLERE DE DIRECTION / BERCEAUX AVANT ET ARRIERE
64.8 AMORTISSEUR ET SYSTEME DE CONNEXION AU PORTE-MOYEU (CONSTRUCTEURS UNIQUEMENT)

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.1 CAMERAS EMBARQUEES
65.2 SYSTEME DE SUIVI 56
65.3 ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS
65.4 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES
65.5 TRANSMISSION DE DONNEES / COMMUNICATION

ESSAIS

66. ESSAIS

66.1 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS AU CHAMPIONNAT
66.2 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES PILOTES P1 ENGAGES AVEC DES VOITURES WRC 57
66.3 INTERDITION DES ESSAIS
66.4 DUREE
66.5 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES AVEC DES VOITURES WRC QUI NE SONT PAS ENGAGES PAR UN CONSTRUCTEUR, LES PILOTES P2 ET P3
66.6 FONCTIONS DE PRESSE, MEDIAS OU RELATIONS PUBLIQUES

ANNEXES

INDEX 58

ANNEXE I SIGNALISATION DES CONTROLES 59

ANNEXE II DOCUMENTS STANDARD 60

1. REGLEMENT PARTICULIER 60
2. ADDITIFS 64
3. GUIDES DU RALLYE 1 ET 2 65
4. ITINERAIRE 68
5. ROAD BOOK 71
6. CARNET DE CONTROLE 73
7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD 78
8. LISTES DES ENGAGES 80
9. LISTE DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE 81
10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS 83

ANNEXE III SECURITE 85

ANNEXE IV CEREMONIE DE PODIUM 93

ANNEXE V PNEUMATIQUES 96

ANNEXE VI DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS 99

ANNEXE VII SEQUENCE FEUX DE DEPART 100

ANNEXE VIII CHAMPIONNAT WRC JUNIOR 101

ANNEXE IX DROITS WRC 105

ANNEXE X COUPE RGT 106

ANNEXE XI GESTION ENVIRONNEMENTALE 108

ANNEXE XII CAMERAS EMBARQUEES 109

Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2018

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT

La FIA organise le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (le Championnat) qui est la propriété de la FIA.
Le Championnat du Monde des Rallyes est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend les articles applicables à l'un ou plusieurs des Championnats/Coupes suivants :

* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes
* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Copilotes
* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs
* Championnat WRC 2 de la FIA pour Equipes
* Championnat WRC 2 de la FIA pour Pilotes
* Championnat WRC 2 de la FIA pour Copilotes
* Championnat WRC 3 de la FIA pour Equipes
* Championnat WRC 3 de la FIA pour Pilotes
* Championnat WRC 3 de la FIA pour Copilotes
* Championnat WRC Junior de la FIA pour Pilotes
* Championnat WRC Junior de la FIA pour Copilotes
* Trophée WRC Junior de la FIA pour Nations
* Coupe RGT de la FIA pour Pilotes
* Coupe RGT de la FIA pour Copilotes

Les rallyes du Championnat sont publiés au calendrier annuel de la FIA.

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 Art. 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 (Art. 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 du rallye qui requièrent l'application de ce 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 au minimum en anglais. Les documents rédigés dans la langue du pays organisateur demeurent à l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FIA pourra prendre une décision. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2018.

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 internationale de compétition de pilote FIA pour l'année en cours qui soit valable pour le rallye. Si aucun concurrent ne figure sur la demande d'engagement, le pilote sera considéré comme étant également le concurrent et doit détenir les deux licences correspondantes. Lorsqu'ils participent à des compétitions hors de leur pays, les équipages doivent avoir souscrit une police d'assurance internationale couvrant leur rapatriement en cas d'accident, si nécessaire.

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 FIA
La mention FIA renvoie au Département des Rallyes de la FIA.

2.8 FIN DU RALLYE
Le rallye se termine avec la publication du classement final. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.9 EUROPE
Aux fins du présent règlement, on entendra par "Europe" les pays de l'UE et de l'AELE.

2.10 LIENS
Un minimum de deux (2) rallyes liés en vue de limiter l'utilisation de moteurs, transmissions ou pièces.

2.11 NEUTRALISATION
Temps pendant lequel un équipage est arrêté par les organisateurs pour quelque raison que ce soit où les règles de parc fermé s'appliquent.

2.12 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.

2.13 ASSISTANCE INTERDITE
L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides, sauf si fournis 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 à l'Art. 48.2.

2.14 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.

2.15 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES
Programme spécifié dans le règlement particulier durant lequel les équipages ont la possibilité de se familiariser avec le parcours du rallye.

2.16 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.

2.17 SECTEUR DE LIAISON
Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées en tant qu'épreuves spéciales.

2.18 SECTION DU RALLYE
Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.

2.19 ASSISTANCE
L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé à l'Art. 48.

2.20 EPREUVE SPECIALE
Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée au public pour le rallye.

2.21 EPREUVE SUPER SPECIALE
Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit aux Art. 37 à 38 du présent règlement, détaillé dans le règlement particulier du rallye et identifié comme tel dans l'itinéraire.

2.22 EQUIPE
Une équipe est composée du concurrent, de l'équipage et du personnel de soutien.

2.23 ESSAIS
La présence combinée d'une World Rally Car conduite de manière compétitive, ou de toute voiture préparée selon les spécifications du Règlement Technique WRC appartenant à la même famille qu'une World Rally Car, et d'un concurrent inscrit au Championnat pour Constructeurs ou du personnel employé ou sous contrat avec ledit concurrent, lorsqu'en dehors de l'itinéraire d'un rallye.

2.24 CARNET DE CONTROLE
Carnet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle prévus sur l'itinéraire.

2.25 CARTON JAUNE
Si une défaillance grave est constatée en ce qui concerne la sécurité des spectateurs sur les rallyes, la Commission WRC peut donner un carton jaune à l'organisateur d'épreuve ayant commis une telle infraction. Si deux cartons jaunes sont donnés deux années consécutives, une pénalité sera infligée par la Commission WRC.

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 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.

3.2.3 Délégué à la Sécurité de la FIA
Le/La Délégué à la Sécurité de la FIA est chargé(e) spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il/Elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il/elle 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 le rallye.

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.

3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y avoir au moins un chargé des relations avec les concurrents lors de chaque rallye qui doit être facilement identifiable par les concurrents.

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU WRC

- World Rally Cars conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2018, lorsque conduites par un pilote qui a obtenu l'approbation de la FIA.
- World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013, conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR et son extension WR, ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. Seules les voitures WRC avec un passeport FIA délivré avant le 31/12/2016 sont autorisées.
- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014, conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC avec un passeport FIA délivré avant le 31/12/2016 sont autorisées.
- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015, conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC avec un passeport FIA délivré avant le 31/12/2016 sont autorisées.
- Voitures S2000 conformes à l'Art. 254A et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013.
- Kit Cars du Groupe A d'une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm³.
- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2018.
- Voitures du Groupe R (R1/R2/R3/R3T/R3D) conformes aux Art. 260 et 260D de l'Annexe J 2018.
- Voitures du Groupe R4 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 (non admises en Europe).
- Voitures du Groupe R5 conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J 2018.
- Voitures du Groupe A d'une cylindrée corrigée de 2000 cm³ conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2018.
- Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2018.

4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX WORLD RALLY CARS ET AUX VOITURES S2000 RALLYE (1,6 L turbo)

4.1.1 L'homologation d'une World Rally Car ne sera effectuée qu'après qu'un Constructeur se sera inscrit au Championnat en cours pour Constructeurs.

4.1.2 Pour les concurrents ne pouvant pas marquer des points Constructeurs engagés avec une World Rally Car, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité.

4.1.3 Pour les concurrents engagés avec une voiture Super 2000-Rallye (1,6 l turbo) conforme à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité.

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

Toutes les voitures doivent être conformes à la réglementation de l'Annexe J de la FIA 2018 pour :

- les voitures du Groupe R5 (conformes à l'Art. 261) ou
- les voitures du Groupe N à quatre roues motrices (conformes à l'Art. 254)

Ou

- les voitures Super 2000-Rallyes conformes à l'Art. 254 A de l'Annexe J 2013,
- les voitures Super 2000-Rallyes conformes à l'Art. 255 A 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 28 mm,

b) Le diamètre externe de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 34 mm. Le diamètre doit être maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté du point le plus étroit.

Le diamètre de la bride du turbocompresseur pourra être revu par la FIA à tout moment sans préavis.

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

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2018 de la FIA pour :
- les voitures du Groupe R à deux roues motrices (conformes aux Art. 260 et 260 D).

4.4 VOITURES NATIONALES/REGIONALES

4.4.1 Les voitures homologuées ou approuvées par l'ASN du pays organisateur seront admises à participer aux épreuves du WRC, sans possibilité de marquer des points au Championnat.

4.4.2 Ces voitures doivent toutefois respecter les exigences de sécurité tel que stipulé à l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA.

4.4.3 Avant le rallye, l'organisateur proposera à la FIA une liste de voitures pour approbation.

4.4.4 Les pilotes engagés dans la classe nationale utiliseront toujours un bulletin d'engagement différent.

4.5 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES
RC1	World Rally Cars : moteur 1.6 T
RC2	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 28 mm
	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
	Groupe R5 (VR5)
	Groupe R4 (VR4) (non admis en Europe)
	Groupe NR4 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)

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

5.1 RAPPORTS

5.1.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par la FIA en association avec des officiels de la FIA et étudié par la Commission de la FIA concernée.

5.1.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport, 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.

5.2 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 reconnu comme tel par la FIA.

5.3 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

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

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

5.3.2 Pour les Championnats du Monde des Rallyes 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. 13.3.

1er	5 points
2ème	4 points
3ème	3 points
4ème	2 points
5ème	1 point

5.3.3 Attribution de points réduits

Dans le cas où l'un des rallyes ne pourrait se dérouler complètement, les points du Championnat seront attribués sur la base du classement établi :
- la totalité des points si 75 % ou plus de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- la moitié des points si 50 % ou plus mais moins de 75 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- Un tiers des points étant attribués si entre 25 % ou plus mais moins de 50 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- aucun point ne sera attribué si moins de 25 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus. Ceci est applicable uniquement aux points de Championnat. Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur ou inférieur.

Les points attribués pour la "Spéciale Power", si disputée, ne sont pas soumis à cette attribution de points réduits.
Dans des circonstances exceptionnelles, la FIA peut décider d'appliquer un principe différent pour l'attribution de points réduits.

5.4 RALLYES D'UN CHAMPIONNAT REGIONAL DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

L'organisateur de rallyes d'un Championnat Régional de la FIA doit aviser la FIA s'il compte inclure une manche de ce Championnat Régional dans la structure d'un rallye du Championnat du Monde des Rallyes.

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

6.1 RALLYES DE QUALIFICATION

Les Championnats du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes et Copilotes comprennent les mêmes rallyes que ceux comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes pour Constructeurs.

6.2 CLASSEMENT

Le classement est établi en prenant en compte le nombre total de rallyes. Le pilote et le copilote qui ont totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points sont déclarés Champion du Monde des Pilotes de Rallyes et Champion du Monde des Copilotes de Rallyes.

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

7.1 ANNONCE

Le Championnat comporte les mêmes rallyes que ceux comptant pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Pilotes et Copilotes. Le classement final du Championnat est établi en prenant en compte tous les résultats. Le Constructeur qui aura totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points sera déclaré Champion du Monde des Constructeurs des Rallyes.

7.2 PARTICIPATION – CONSTRUCTEUR

Un Constructeur :

7.2.1 S'engage à participer à tous les rallyes du Championnat avec un minimum de deux (2) World Rally Cars conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2018.

7.2.2 Souhaitant marquer des points au Championnat doit s'inscrire au Championnat auprès de la FIA au plus tard le 22 décembre 2017, à l'aide du formulaire d'inscription disponible auprès de la FIA.

7.2.3 Se verra attribuer des points conformément à l'Art. 3 du présent règlement. Pour tout Constructeur, trois (3) pilotes désignés au maximum pourront marquer des points dont seuls les deux meilleurs (voir Art. 7.2.6) marqueront les points en fonction de leur place relative. Les troisièmes voitures les mieux placées ne pourront ni marquer de points ni priver de points les autres voitures.

7.2.4 Doit s'acquitter du droit d'inscription de 319 830 €.

7.2.5 Doit donner le nom du concurrent au moment de l'inscription. Ce nom doit inclure le nom du constructeur automobile.

7.2.6 Doit communiquer à la FIA les noms des pilotes engagés, obtenir son accord et préciser quels pilotes pourront marquer des points à chaque rallye avant la date de clôture des engagements du rallye concerné.

7.2.7 Qui ne participerait pas à un rallye du Championnat se verra infliger une amende correspondant au montant du droit d'inscription et devra payer à chaque organisateur le droit d'engagement dû par rallye non couru et ne figurera pas au classement du Championnat.

8. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC 2 DE LA FIA, WRC 3 DE LA FIA)

8.1 ANNONCE

8.1.1 Le Championnat WRC 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. 4.2.

8.1.2 Le Championnat WRC 3 de la FIA (PWRC) 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.

8.1.3 Ci-après, les "Championnats annexes" font référence à des règles communes au WRC 2 et au WRC 3.

8.2 PARTICIPATION

8.2.1 Afin de marquer des points aux Championnats annexes, les équipes et/ou 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 3000 € pour le WRC 2 et à 2000 € pour le WRC 3, pourra se faire au nom d'un pilote ou au nom d'une équipe détenant une licence concurrent en cours de validité. Les copilotes ne sont pas tenus de s'inscrire.

8.2.2 Une équipe inscrite au WRC 2 et/ou WRC 3 ne peut pas s'engager avec plus de deux (2) voitures dans chaque rallye du championnat. La voiture la mieux placée sera prise en compte pour le calcul des points. La deuxième voiture la mieux placée ne pourra ni marquer de points ni priver de points Equipes les autres voitures.

8.2.3 Afin de marquer des points aux Championnats WRC 2 ou WRC 3, l'engagement dans les rallyes individuels devra se faire en utilisant le bulletin d'engagement standard du Championnat annexe au nom du concurrent comme indiqué sur la licence utilisée pour l'inscription dans chaque Championnat annexe. Tout engagement soumis selon cette procédure sera toujours considéré comme l'un des 7 rallyes conformément à l'Article 8.3.2 ou 8.3.3, à moins que les Commissaires Sportifs reconnaissent un cas de force majeure sur demande individuelle devant être étayée par des preuves claires. Ce bulletin d'engagement standard doit être envoyé à l'organisateur du rallye et à la FIA.

8.2.4 Les concurrents inscrits au WRC 2 et au WRC 3 souhaitant s'engager dans un rallye sans marquer de points de Championnat WRC 2 et WRC 3 devront utiliser le bulletin d'engagement fourni par l'organisateur du rallye.

8.2.5 Lorsqu'une Equipe s'engage dans un rallye conformément à l'Art. 8.2.3, le pilote et le copilote marqueront automatiquement des points.

8.2.6 Une Equipe peut s'engager dans 7 rallyes et plus mais au-delà de ce nombre, elle ne marquera plus de points dans le classement Equipes.

8.3 POINTS

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

8.3.2 Les titres de Champion WRC 2 pour Equipes, 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 6 sur les 7 premiers rallyes dans lesquels ils se sont engagés pour marquer des points. Sur les rallyes restants, ils ne pourront ni marquer de points ni priver de points les autres pilotes inscrits.

8.3.3 Les titres de Champion WRC 3 pour Equipes, 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 6 sur les 7 premiers rallyes dans lesquels ils se sont engagés pour marquer des points. Sur les rallyes restants, ils ne pourront ni marquer de points ni priver de points les autres pilotes inscrits.

9. CHAMPIONNAT WRC JUNIOR

La réglementation concernant le Championnat WRC Junior de la FIA figure dans son intégralité à l'Annexe VIII.

10. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT

10.1 PILOTES ET COPILOTES

Pour l'établissement du classement final et/ou provisoire 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 leurs Championnats respectifs, en 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 leurs Championnats respectifs, en prenant uniquement en considération les rallyes auxquels auront pris part tous les pilotes et/ou copilotes ; une 11ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 12ème places, une 12ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 13èmes 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, EQUIPES WRC 2 OU EQUIPES WRC 3

Les Constructeurs, Equipes WRC 2 ou Equipes WRC 3 inscrits totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

10.2.1 Constructeur, Equipe WRC 2 ou Equipe WRC 3, en ne tenant compte que de la meilleure place par rallye pour chaque Constructeur, Equipe WRC 2 ou Equipe WRC 3.

10.2.2 En fonction du nombre de 11èmes places, de 12èmes places, etc., une 11ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 12ème 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, Equipes WRC 2 ou Equipes WRC 3 ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

11. CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA

11.1 PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)

Pilotes de World Rally Cars conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2018.

11.2 PILOTES DE DEUXIEME PRIORITE (P2)

Pilotes pouvant marquer des points dans le Championnat WRC 2.

11.3 PILOTES DE TROISIEME PRIORITE (P3)

Pilotes pouvant marquer des points dans le Championnat WRC 3.

11.4 PILOTES DE PRIORITE RGT (RGT)

Pilotes pouvant marquer des points dans les rallyes de la Coupe RGT.

11.5 VOITURES DE NOTES

11.5.1 Pour les sections d'un rallye disputées entièrement sur asphalte, une voiture de notes peut être utilisée pour chaque pilote engagé avec une World Rally Car

Ces voitures devront :

- contenir 2 personnes au maximum ;
- être conformes aux exigences concernant les voitures de reconnaissance comme indiqué aux Art. 25.1 et 25.2 ;
- porter toute signalisation requise par la FIA sur chaque porte avant, y compris les logos "Safe Drive" ;
- utiliser le dispositif de contrôle de vitesse, comme utilisé lors des reconnaissances ;
- respecter la limite de vitesse pour les épreuves spéciales qui sera annoncée par le directeur de course ;
- intervenir dans le cadre d'un programme établi par les organisateurs et géré sous l'autorité du directeur de course ;
- respecter la liste des points d'échange des notes du parcours qui est fournie par le directeur de course ;
- n'effectuer qu'un passage sur chaque épreuve spéciale ;
- n'interférer d'aucune manière avec le programme du rallye ;
- n'être utilisées que pour le pilote de la World Rally Car à qui elles ont été attribuées et retirées si ce pilote abandonne le rallye.

En l'absence de l'équipage de la voiture de notes, un membre d'équipe par concurrent peut être présent dans la RNEP dans le seul but de remettre les notes à l'(aux) équipage(s) respectif(s).

11.5.2 L'organisation peut également recourir à sa propre voiture de notes pour fournir des informations sur le parcours aux autres concurrents.

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.1 GENERALITES

Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur du rallye 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 publiques sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

12.2 INSPECTIONS DE LA FIA

12.2.1 Le parcours de tout rallye nouveau dans le Championnat peut être inspecté par la FIA. Par la suite, la sélection des spéciales dans de futures manches du WRC demeure de la responsabilité de l'organisateur qui peut demander à la FIA d'envoyer un observateur de sécurité (aux frais de l'organisateur).

12.2.2 Si le rapport d'un rallye contient des commentaires négatifs sur les spéciales d'un itinéraire, la FIA peut demander une inspection avant la prochaine édition du rallye. Cette inspection sera à la charge de l'organisateur.

12.2.3 Un rapport d'inspection de la FIA ou l'inclusion d'une spéciale dans un rallye du Championnat ne garantit ni n'implique en aucun cas qu'une spéciale peut être considérée comme sûre.

12.3 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

12.3.1 Sauf cas de force majeure, le directeur de course doit faire respecter dans son intégralité l'itinéraire.

12.3.2 Aucune nouvelle 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 CONFIGURATION DU RALLYE

13.1.1 Les revêtements d'un rallye peuvent être mixtes mais doivent demeurer les mêmes entre deux regroupements pour la nuit. A l'intérieur d'une même épreuve spéciale, les revêtements de route ne devront pas être mixtes. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre, une demande de dérogation doit être envoyée à la FIA.

13.1.2 La distance totale de l'ensemble des épreuves spéciales sera comprise entre 300 km et 500 km.

Il n'y aura pas de distance minimale ou maximale pour une épreuve spéciale ; il n'y aura toutefois pas plus de 80 km d'épreuves spéciales entre deux visites aux parcs d'assistance ou aux zones de montage des pneus.

13.1.3 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 PROGRAMME 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 (comme détaillé à l'Art. 29)
- Cérémonie de départ
- Rallye se terminant avec une "Spéciale Power" obligatoire conformément à l'Art. 13.3
- Cérémonie de podium

13.2.2 Les rallyes doivent être disputés sur 2,5 jours, départs ou arrivées de sections y compris. Toute variation par rapport à ce format sera sous réserve de l'accord de la FIA et du Promoteur.

13.2.3 Les rallyes doivent débuter un jeudi par une cérémonie de départ ou une épreuve super spéciale et se terminer un dimanche.

13.2.4 L'arrivée de la première voiture à l'assistance finale sera sous réserve de l'accord entre la FIA et l'organisateur.

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

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

13.3 SPECIALE "POWER"

13.3.1 Annonce

Lors de chaque rallye du Championnat du Monde des Rallyes, l'organisateur inclura une épreuve spéciale dénommée "Spéciale Power" aux fins d'une meilleure couverture TV.

13.3.2 Caractéristiques

Cette spéciale :

- Sera la dernière spéciale du rallye.
- Sera organisée à une heure convenue avec le Promoteur et la FIA.
- Sera disputée comme une spéciale du rallye pour tous les concurrents classés.
- Sera représentative du rallye.
- Sera précédée d'une Zone Media et d'un regroupement d'au moins 30 minutes. Les Articles 42.5.2 et 48.2.2 ne s'appliquent pas pour cette Zone Media et ce regroupement.
- Sera chronométrée à la milliseconde près
- Sera choisie après consultation et approbation de la FIA et du Promoteur.

13.3.3 Des informations détaillées concernant le déroulement de la spéciale doivent être incluses dans le règlement particulier.

L'ordre de départ pour tous les équipages de la "Spéciale Power" qui sera diffusée en direct à la télévision sera communiqué par le directeur de course lors du regroupement précédant la "Spéciale Power".

13.3.4 Attribution de points "Spéciale Power"

- Les points seront attribués selon le barème décrit à l'Art. 5.3.2.

- 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 final du rallye.

- Si un pilote figure dans le classement de la "Spéciale Power" mais n'est pas classé dans le classement final du rallye, les Commissaires Sportifs décideront si le concurrent suivant doit être re-classé dans le classement de la "Spéciale Power" pour l'attribution des points de la "Spéciale Power".

- Si la "Spéciale Power" est définitivement arrêtée avant que tous les pilotes P1 admis à prendre le départ de la "Spéciale Power" aient eu la possibilité d'achever la spéciale, la FIA pourra décider qu'aucun point ne sera attribué pour la "Spéciale Power".

- Tout équipage ne prenant pas le départ de la "Spéciale Power" dans l'ordre indiqué ne pourra pas marquer de points "Spéciale Power" conformément à l'Art. 5.3.2 du Règlement Sportif WRC FIA 2018. Un tel équipage ne pourra priver de points les autres pilotes.

13.3.5 A des fins de retransmission télévisée en direct, des interviews et une cérémonie de podium seront prévues après le contrôle STOP de la spéciale. Les organisateurs peuvent arrêter n'importe quelle voiture et son équipage sur le secteur de liaison immédiatement après le contrôle STOP de la spéciale, afin qu'ils puissent y prendre part. Ces équipages seront dirigés par des officiels au contrôle STOP de la spéciale qui pourront, si nécessaire, modifier le temps imparti pour le secteur de liaison suivant.

13.4 ACTIVITES PROMOTIONNELLES

13.4.1 Conférence de presse avant le rallye

Pour chaque rallye du Championnat, au maximum 6 personnes parmi les pilotes, copilotes et le personnel des équipes du Championnat du Monde des Rallyes ainsi que 3 pilotes d'un Championnat annexe seront choisis par le Délégué Médias de la FIA pour participer à une conférence de presse. Celle-ci aura lieu dans le centre médias à une heure convenue entre l'organisateur et le Délégué Médias de la FIA, comme indiqué dans le règlement particulier.

13.4.2 Conférence de presse après le rallye

Les 3 meilleurs équipages, un représentant du concurrent gagnant et l'/les équipage(s) vainqueur(s) d'un Championnat annexe devront participer à une conférence de presse qui aura lieu dans le centre médias après l'arrivée de chaque rallye de Championnat.

13.4.3 "Rencontre avec les équipages"

A la fin de la mise au point et de chaque section avant un regroupement pour la nuit, les 3 meilleurs équipages classés doivent participer à une séance "Rencontre avec les équipages" pour les médias et les spectateurs. Celle-ci aura lieu dans le parc d'assistance (d'ordinaire l'"épreuve spéciale WRC") d'ordinaire à 12h00 après la mise au point et à une heure et à un emplacement indiqués aux équipes concernées par le Délégué Médias de la FIA pendant le rallye. D'autres personnels d'équipes et pilotes sélectionnés devront se rendre disponibles pour participer à ces séances si le Délégué Médias de la FIA le demande.

13.4.4 Séance d'autographes

Tous les pilotes prioritaires et leurs copilotes doivent se rendre disponibles pour signer des autographes devant la zone réservée à leur équipe pendant au moins 10 minutes après leur arrivée à l'emplacement pour l'assistance.

13.4.5 Activités promotionnelles de l'organisateur

Les organisateurs doivent se concerter avec le Promoteur pour organiser la participation de membres d'équipes et d'équipages à des activités promotionnelles raisonnables durant les reconnaissances ou le rallye. Un horaire adéquat pour toute demande de ce type doit être prévu dans tout programme et les personnes impliquées doivent en être informées au moins 15 jours avant le début du rallye.

13.4.6 Tous les pilotes prioritaires et leurs copilotes doivent être disponibles pour les interviews réalisées par les équipes de tournage désignées par le Promoteur du WRC dans leur zone d'assistance à leur arrivée.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA

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

- Règlement particulier (format électronique)
- Additifs (format imprimé et électronique)
- Guides du Rallye 1 et 2 (format électronique)
- Itinéraire (format électronique)
- Road Book (format imprimé et électronique)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'engagement standard (format électronique)
- Listes des engagés (format électronique)
- Listes des partants et résultats du rallye (format électronique)
- Livret de Sécurité pour les Médias (format imprimé et électronique)

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les additifs et les décisions doivent être publiés sur le tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

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 / ITINERAIRE

Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire qui doit être suivi. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le road book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé. Sur les épreuves spéciales, les organisateurs peuvent en outre ériger des barrières ou tout autre obstacle lorsqu'ils estiment que les concurrents ont dévié du tracé durant les reconnaissances ou le premier passage des spéciales.
Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

14.3 CARNET 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.

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

14.3.3 En cas d'absence de visa ou de signature de n'importe quel contrôle de passage, d'absence de pointage à un contrôle horaire, ou de non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle, l'équipage concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle. 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

Avant de délivrer un visa, la FIA évaluera les documents suivants :

15.1 ITINERAIRE

15.1.1 Une version transmise électroniquement de l'itinéraire et des cartes est à soumettre à :
- la FIA et le Promoteur au moins 5 mois et demi avant le début du rallye,
- les Constructeurs inscrits, le fournisseur des systèmes de Chronométrage et de Suivi de la FIA, les manufacturiers de pneus et les fournisseurs de carburant au moins 5 mois avant le début du rallye.

Si un organisateur souhaite modifier l'emplacement d'un parc d'assistance durant un rallye, conformément à l'Art. 49.1, une demande doit être adressée à la FIA et au Promoteur au moins 7 mois avant le début du rallye.

15.1.2 Les nouvelles épreuves spéciales (y compris en sens inverse) sont à mettre en valeur.

15.1.3 Les nouvelles épreuves spéciales sont à décrire sous l'angle de la sécurité.

15.1.4 La date limite pour tous commentaires ou modifications majeures est de 2 semaines après soumission à la FIA.

15.2 PLAN DE SECURITE

15.2.1 Un projet envoyé par e-mail ou en copie papier du plan de sécurité doit être soumis directement à la FIA, au Délégué Médical de la FIA, au Délégué à la Sécurité de la FIA et au Promoteur au moins trois mois avant le début du rallye.
Ce projet contiendra :
- l'itinéraire complet du rallye ;
- des indications précises sur les zones autorisées et interdites au public sur les épreuves spéciales ;
- une proposition de date et d'heure pour un briefing médical avant le rallye et un exercice de formation à l'extraction avant le rallye ;
- tout plan de sécurité spécial établi pour les épreuves spéciales disputées dans l'obscurité.

Une réponse sera donnée dans les quatre semaines qui suivent.

15.2.2 La présence d'un hélicoptère médicalisé est requise. Le projet de plan détaillera les emplacements pour ce type d'hélicoptère.

15.3 QUESTIONNAIRE MEDICAL

15.3.1 Un questionnaire médical FIA rempli en totalité devra être envoyé à la FIA 2 mois avant le début du rallye. Tout changement d'hôpital/aux de destination moins de 2 mois avant un rallye doit être notifié à la FIA.

15.3.2 Au moins 21 jours avant le rallye, le médecin-chef doit écrire à/aux l'hôpital/aux choisi(s) en lui/leur demandant la mise en alerte des services d'urgence et il doit en recevoir une réponse écrite.

15.3.3 Pour les rallyes candidats, les exigences concernant l'inspection préalable des services médicaux du rallye et des hôpitaux choisis par le Délégué Médical FIA sont détaillées à l'Annexe H au CSI – Supplément 8.

15.4 REGLEMENT PARTICULIER
Voir Annexe II.

15.5 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE
15.5.1 Tous les organisateurs de rallyes WRC et de rallyes candidats au WRC doivent se conformer au Cadre de Certification Environnementale mis en place par la FIA qui peut être consulté à l'adresse *https://www.fia.com/sustainability-programme.*
15.5.2 Le plus haut niveau d'accréditation, Achievement of Excellence, sera obligatoire pour que les organisateurs puissent faire partie du Championnat du Monde des Rallyes.

15.6 QUESTIONNAIRE D'ASSURANCE POUR LES ORGANISATEURS D'EPREUVE
Chaque organisateur doit remplir et retourner le questionnaire d'assurance fourni par la FIA au moins deux mois avant le début du rallye.

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, du Promoteur, de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts).

16.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE 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). Une couverture totale d'au moins 10 millions d'euros est recommandée.
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 l'épreuve de mise au point et pour les concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. 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 pour les 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 DE COURSE ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON

17.1 CONSTRUCTEURS
Le pilote Champion du Monde de la saison précédente se voit attribuer le numéro 1. Le second pilote de l'équipe du Champion du Monde se voit attribuer le numéro 2 et le troisième pilote, le cas échéant, le numéro 3. Sur la base du même système, les numéros sont ensuite attribués par la FIA conformément au classement du Championnat Constructeurs de l'année précédente. Les pilotes P1 restants autres que ceux utilisant un numéro aux termes de l'Art. 17.3 se verront attribuer des numéros par l'organisateur jusqu'au numéro 30.

17.2 WRC 2 et WRC 3
Un numéro de course allant de 31 à 60 pour les concurrents WRC 2 et un numéro allant de 61 à 80 pour les concurrents WRC 3 seront attribués rallye par rallye, conformément au classement provisoire des Championnats concernés. Des numéros plus élevés peuvent être attribués si requis.

17.3 DEMANDES DE NUMEROS

Les pilotes P1 peuvent demander un numéro spécifique qui diffère de ce qui précède à condition que la demande soit approuvée par le Promoteur.

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 est interdit 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 ou l'identification du championnat visée au 18.9.1 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 bas du centre de la vitre arrière. 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 de 25 mm, de couleur orange fluorescent (PMS 804), éventuellement réfléchissants. Ces numéros devront être placés sur les vitres latérales arrière, adjacents 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.

18.6 PANNEAU AVANT

A l'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 l'Art. 18.2.3.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- Soit conforme aux dispositions de l'Article 10.6.2 du Code.

18.7.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être associé au nom 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.

18.8.4 Le port d'une publicité facultative ne devra pas être imposé tel que précisé à l'Annexe VI.

18.9 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT

18.9.1 Les espaces suivants sont réservés au Promoteur du Championnat pour apposer l'identification et la publicité du Championnat au moyen de jeux d'autocollants :

- Un espace (de 15 cm de haut sur toute la largeur du pare-brise) (sous l'espace existant de 15 cm de haut réservé aux concurrents au sommet du pare-brise) à condition qu'il soit conforme à la législation nationale du pays du rallye.
- Un espace de 6 cm de haut et de 67 cm de large immédiatement sous le panneau de portière avant décrit à l'Article 18.2.1.
- Un espace de 10 cm de haut et de 20 cm de large sur le tableau de bord de la voiture et dans le champ de vision de la caméra embarquée du Promoteur du Championnat.

18.9.2 Chaque voiture de priorité engagée dans les Championnats pour Constructeurs, WRC 2, WRC 3 et/ou WRC Junior doit utiliser le jeu d'autocollants approprié fourni par le Promoteur. Tous les autres concurrents doivent utiliser le jeu d'autocollants approprié si le Promoteur le demande. Toute publicité apparaissant dans l'identification du Championnat doit être conforme aux Articles 18.7.1 et 18.7.2.

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

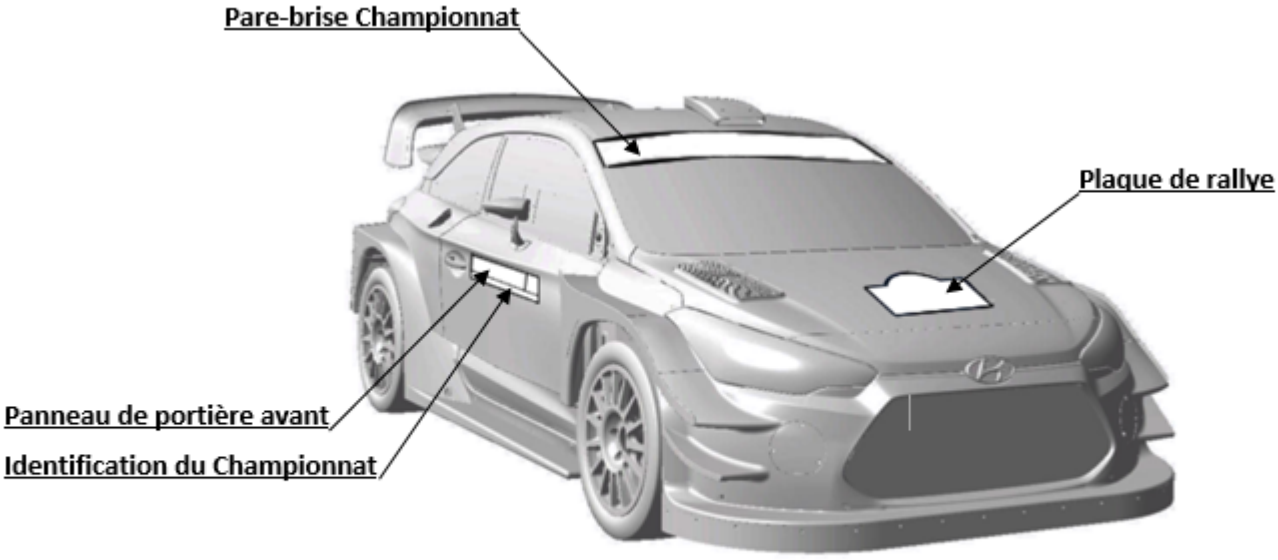
19.1 VITRES LATERALES ARRIERE

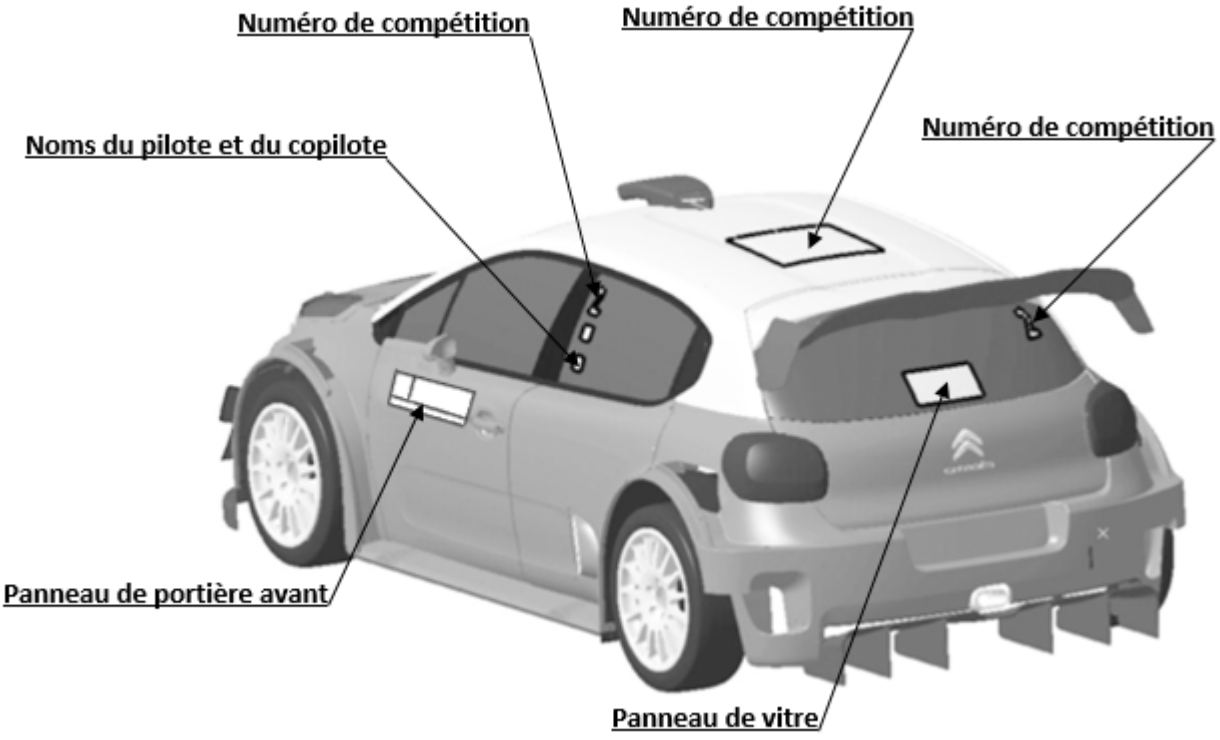
Les initiales des prénoms et les noms de famille du pilote et du copilote, ainsi que le drapeau correspondant à la nationalité qui figure sur leurs passeports, doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, adjacents au numéro de course. Les noms devront être inscrits :

- en caractères Helvetica blanc ;
- 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 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 ET NUMEROS DE COURSE





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 Les voitures ne peuvent être que remorquées, transportées ou poussées pour être ramenées sur la chaussée du rallye ou pour libérer le parcours du rallye ou comme autorisé dans le présent Règlement.

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

20.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES ET/OU LA MISE AU POINT

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 pendant les créneaux horaires des reconnaissances et de la mise au point.
20.2.2 Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances et/ou les secteurs de liaison de la mise au point entraînera une amende appliquée par le directeur de course comme suit :
par km/heure au-dessus de la limite de vitesse : 25 €
20.2.3 Le montant de l'amende sera doublé en cas de seconde infraction commise lors du même rallye.
20.2.4 Le montant des amendes ne sera pas modifié en cas d'amende infligée par la police.

20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

20.3.1 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.
20.3.2 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.
20.3.3 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 applicable, sous réserve que :
- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement 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.

20.3.4 Pénalités pour infractions durant la partie compétitive du rallye :

a) Première infraction:
   - Excès de vitesse : Une amende de 25 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
   - Autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les Commissaires Sportifs.

b) Deuxième infraction :
   - Excès de vitesse : Une amende de 50 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
   - Autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les Commissaires Sportifs.

c) Troisième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes appliquée par le directeur de course.

d) Quatrième infraction : disqualification appliquée uniquement par les Commissaires Sportifs.

ENGAGEMENTS

21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

21.1 SOUMISSION DES BULLETINS 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. Si cette demande est envoyée par fax ou électroniquement, le document original doit parvenir aux organisateurs dans les 7 jours suivant la clôture des engagements.

21.2 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 classe.

21.3 AUTORISATIONS DE L'ASN

Les concurrents, pilotes et copilotes étrangers doivent présenter une autorisation en application de l'Article 3.9.4 du Code.

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

Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à avant 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 de départ.

Seule la FIA peut autoriser le remplacement soit des deux membres d'équipage soit du concurrent après la clôture des engagements.

21.5 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

22.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les dates de clôture des engagements pour chaque rallye individuel doivent être respectées, indépendamment des délais pour l'inscription au Championnat concerné.

22.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date standard de clôture des engagements sera fixée 4 semaines avant le début des reconnaissances.

23. DROITS D'ENGAGEMENT

23.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT

23.1.1 Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier.

23.1.2 Il sera fait référence à l'Annexe VI du présent règlement pour les pilotes prioritaires.

23.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE 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.

23.3 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.

23.4 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 une classe appropriés recommandés par le Délégué Technique de la FIA.

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Exigences communes pour toutes les voitures utilisées pour les reconnaissances :
- Elles devront être d'une seule couleur, sans publicité ni autocollant, etc.
- Les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformes au règlement 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 suivantes peuvent être utilisées :

25.1.1 Voitures Standard

- Voitures entièrement non modifiées telles que proposées à la vente au grand public avec un moteur atmosphérique ou turbocompressé essence ou turbo diesel d'une cylindrée nominale maximale de 2500 cm³.
- des véhicules de type SUV.

25.1.2 Voitures de série

- Le moteur sera de série (conforme à la réglementation du Groupe N).
- La boîte de vitesses sera de série (conforme à la réglementation du Groupe N).
- L'échappement sera de production 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 (Art. 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 :
- Pneus de série homologués route pour l'asphalte.

I- Pneus libres pour la terre, sauf indication contraire dans le règlement particulier.

25.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES

Tout pilote, ou son copilote, qui est, ou qui au cours des deux dernières années a été, un pilote de priorité P1 qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye du WRC et souhaitant conduire sur une route 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. L'autorisation écrite doit être transmise aussitôt à la FIA. 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. Afin de permettre l'organisation d'activités médiatiques, les reconnaissances doivent être terminées avant 17h00 le mercredi. Le créneau 17h-20h est réservé aux activités médiatiques des équipes et de la FIA.
La participation aux reconnaissances n'est pas obligatoire.

25.4.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances

A partir de la fin des reconnaissances, 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 (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. 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 à l'aide d'enregistreurs GPS fournis par le fournisseur de la FIA qui équiperont tous les pilotes. L'utilisation de ces enregistreurs peut impliquer le paiement d'un droit.
Toute interférence avec le ou les système(s) pendant les reconnaissances entraînera le signalement du concurrent aux Commissaires Sportifs.

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 Assistance pendant les reconnaissances

Pendant les reconnaissances, l'assistance des voitures de reconnaissance ne pourra être fournie que par deux techniciens au maximum par équipage avec un véhicule de 3,5 tonnes maximum et transportant à son bord tout le matériel d'assistance nécessaire.
Un laissez-passer pourra être délivré par l'organisateur à cette fin.
Ce véhicule pourra parcourir les épreuves spéciales uniquement pour récupérer la voiture de reconnaissance.

25.4.7 Equipage

Lors de chaque passage sur une épreuve spéciale, deux personnes au maximum sont autorisées dans la voiture.

25.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT

Tout pilote détenteur de la licence internationale appropriée peut demander de participer à une reconnaissance pour un rallye. La réglementation des reconnaissances doit être intégralement respectée, les organisateurs doivent approuver la demande et si un droit est perçu, il en sera fait mention dans le règlement particulier. Les Equipes Constructeurs peuvent demander à l'organisateur d'inclure certains pilotes dans le groupe des pilotes P1.

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.

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

26.1.3 Les protège-carter de toutes les voitures doivent être enlevés pour le plombage des boîtes de vitesses et des différentiels et être gardés avec la voiture aux fins du pesage.

26.1.4 L'équipage doit présenter la fiche d'homologation certifiée complète de la voiture.

26.1.5 Les Constructeurs inscrits au Championnat peuvent présenter un Certificat de conformité technique signé.

26.1.6 Les commissaires techniques demanderont d'identifier la voiture. Le châssis et le bloc-moteur seront marqués.

26.1.7 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du rallye. Ces composants devront rester plombés.

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

26.2 HORAIRE

Un horaire pour les vérifications techniques, incluant le plombage des composants et le contrôle du poids des voitures engagées par les Constructeurs sera publié dans le règlement particulier ou dans un additif.

27. PENDANT LE RALLYE

27.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

A tout instant durant le rallye, y compris durant l'épreuve de mise au point, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, dont les vêtements, que la voiture, à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FIA, après que les Commissaires Sportifs en ont été informés.

27.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES

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 (voir Art. 26.1.6, 63 et 64) 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

28.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à son ouverture sur instruction des Commissaires Sportifs.

28.1.2 Le classement provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le règlement particulier (ou dans un additif) dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

28.1.3 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.

28.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques 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 et/ou du Délégué Technique de la FIA aux Commissaires Sportifs.

MISE AU POINT

29. MISE AU POINT

29.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.1.1 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. La spéciale devrait être représentative du rallye.

29.1.2 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 EXIGENCES CONCERNANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT

29.2.1 Une épreuve de mise au point sera organisée à la fois à des fins médiatiques et de promotion et afin que les concurrents puissent tester leurs voitures.

29.2.2 Les pilotes P1 effectueront un minimum de 3 passages sur l'épreuve de mise au point.

29.2.3 Pour les pilotes P2, P3, RGT et les pilotes non prioritaires, la participation est facultative.

29.2.4 Le programme idéal comprendra : une heure et demie pour les pilotes P1, deux autres heures pour tous les pilotes prioritaires et enfin deux heures facultatives pour tous les pilotes non prioritaires.

29.3 FAUX DEPART

Pour tout faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, un temps de référence/idéal/théorique de 10 minutes sera alloué à la (aux) voiture(s) concernée(s).

29.4 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.

29.5 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 comme indiqué à l'Art. 43.

29.6 EXIGENCES TECHNIQUES

Avant l'épreuve de mise au point, les voitures doivent passer les vérifications techniques. Pour une voiture donnée, le moteur, la transmission complète et les pièces mécaniques mentionnées aux Art. 63 à 64 du présent règlement doivent être plombés.

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. La limitation portant sur le nombre de membres du personnel conformément à l'Art. 48.3. ne s'appliquera pas.

30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

L'organisation d'une spéciale d'Essais libres / Qualification n'est plus applicable à compter de 2014.

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 regroupement sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA conformes aux dessins et distances de l'Annexe I et sont indiqués dans le road book.

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 délai de disqualification.

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, sous peine d'être signalés aux Commissaires Sportifs.

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

Une zone réservée aux médias délimitée par des barrières sera établie avant le panneau jaune du Contrôle Horaire dans les parcs d'assistance 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 doivent 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

Les données des caméras embarquées peuvent être échangées en présence d'un membre de l'équipe dans la zone réservée aux médias, dans les regroupements ou parcs fermés et à la sortie des zones de ravitaillement éloignées.

Les organisateurs peuvent également prévoir des points d'échange des données des caméras embarquées le long de l'itinéraire. Ces points doivent être indiqués au moyen d'une communication du directeur de course et servent uniquement pour l'échange des données des vidéos.

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 idéale 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 idéale 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 (voir Art. 37).
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.

34. DISQUALIFICATION POUR RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 30 minutes sur tout horaire individuel imparti ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes dans toutes les sections entre deux regroupements pour la nuit aura pour conséquence que le concurrent concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle et la pénalité totale encourue pour une arrivée tardive conformément à l'Art. 33.2.10.a) sera celle prévue pour un retard de 30 minutes. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées à l'Art. 46. Pour le calcul d'une disqualification, 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 comptant pour la disqualification.

34.3 NOTIFICATION DES DISQUALIFICATIONS

La disqualification pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée 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.
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.

35.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Excepté après un regroupement pour la nuit et avant le début de la "Spéciale Power", 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 la "Spéciale Power", le chronométrage est effectué au millième de seconde.

36.2 DELEGUES ET OFFICIELS FIA

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels 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.

36.3 EVACUATION PAR HELICOPTERE

Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les conditions suivantes doivent être respectées :

36.3.1 Lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée (sur décision conjointe du directeur de course et du responsable de la sécurité) 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.
36.3.2 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 et expérimenté dans le traitement pré-hospitalier des victimes d'accident, éventuellement assisté d'un auxiliaire médical qualifié en réanimation.

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. Si la séquence des feux de départ est différente de celle de l'Annexe VII, elle doit être décrite dans le règlement particulier du rallye.
37.2.2 Il doit y avoir une ligne de départ permanente (également sur la terre et la neige) et la photocellule du départ lancé 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'Article 46 WRC.

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 :
1ère infraction : 10 secondes
2ème infraction : 1 minute
3ème 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 en un point où les voitures sont censées rouler plus lentement et au moins 200 m avant la ligne stop. La zone entre l'arrivée lancée et la ligne stop devrait être exempte de courbes, virages serrés ou potentiellement dangereux ou d'obstacles tels que grilles ou tout autre élément dangereux. 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 et dixième de seconde, le cas échéant). 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 du regroupement suivant.

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 le directeur de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur une épreuve spéciale et jusqu'au point stop, 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 comme prévu par le fabricant de l'équipement et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Toute infraction sera pénalisée par les Commissaires Sportifs.

40.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

40.2.1 Console d'urgence de sécurité de la FIA

Toutes les voitures doivent être équipées d'une console d'urgence de sécurité FIA qui comprend un bouton d'urgence. Les instructions d'installation et de fonctionnement seront fournies par chaque organisateur sous forme d'Annexe au règlement particulier de l'épreuve. Le bouton d'urgence doit être facilement accessible par le pilote et le copilote lorsqu'ils sont assis avec leurs harnais de sécurité serrés.

40.2.2 Signes SOS/OK

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).

40.2.3 Triangle rouge

Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant.

40.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE

40.3.1 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique :

- L'interrupteur SOS sur la console d'urgence doit être activé dès que possible.
- Le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Le triangle rouge devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

40.3.2 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.

40.3.3 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, ou d'une voiture s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'une épreuve spéciale, de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :

- L'interrupteur OK sur la console d'urgence doit être activé dans la minute.
- Le signe "SOS" vert doit être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir. Si l'équipage quitte le véhicule, le signe "OK" devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.
- Le triangle rouge devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si

la voiture est hors de la route.

40.3.4 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer à l'une des règles ci-dessus sera signalé par le directeur de course aux Commissaires Sportifs.

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

40.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE

Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, la voiture doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Art. 40.3.1 doit être suivie.

40.5 DRAPEAUX ROUGES

40.5.1 Drapeaux rouges électroniques

Toutes les voitures en compétition seront équipées de drapeaux rouges électroniques. Lorsque le drapeau rouge électronique est activé depuis la direction de course, l'écran de la Console d'urgence FIA passe au rouge et affiche le message "RED FLAG". Dès qu'ils voient le drapeau rouge électronique, les équipages doivent confirmer qu'ils en ont pris acte en appuyant sur le bouton "ACKNOWLEDGE" et poursuivre tel qu'indiqué à l'Article 40.5.3.

40.5.2 Drapeaux rouges aux points radio

Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du directeur de course. Les drapeaux ne pourront être déployés qu'aux points radio indiqués dans le road book et que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable de la couleur stipulée à l'Annexe III, Article 5.2.6 sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Les drapeaux seront affichés à tous les points radio précédant l'incident. Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).

Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé en tout point sur une épreuve spéciale.

40.5.3 Significations du drapeau rouge

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé et/ou reçoit un drapeau rouge électronique, suivant ce qui se produit en premier, 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. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

40.5.4 Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale, conformément à l'Art. 39.

40.5.5 Si différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) sont utilisés lors des épreuves super spéciales, tous les détails devront figurer dans le règlement particulier.

40.5.6 Si une spéciale est interrompue ou arrêtée et que les équipages doivent traverser l'épreuve spéciale, un drapeau rouge devra être déployé au départ pour informer les pilotes de la façon dont ils doivent procéder.

40.5.7 Points drapeau rouge durant les reconnaissances

Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole du poste radio devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit que celui utilisé dans le rallye mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement.

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, sous réserve de l'approbation du Promoteur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le règlement particulier du rallye.

41.3 SECURITE

41.3.1 Un système de drapeaux rouges déployés par les commissaires ou de feux rouges doit être mis en place pour signaler aux concurrents de s'arrêter ou de ralentir. Voir également l'Art. 40.5.5.

41.3.2 Afin de garantir la sécurité, la voiture d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale pourra être transportée par les organisateurs à la fin de l'épreuve spéciale ou dans un lieu sûr pour être évacuée.

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 entre deux sections 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 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

42.5.1 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 et en présence d'un commissaire technique, un membre de l'équipage pourra réparer ou remplacer les éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent sur une liste technique de la FIA et sont montés sur la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

42.5.2 Avec l'accord 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).

42.5.3 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 mais ne pouvant dépasser le retard maximal autorisé, comme indiqué à l'Article 34.1.

42.6 ACTIVATION DU SYSTEME DE COUPURE DE CARBURANT

Il est permis d'ouvrir le coffre arrière ou d'enlever les vitres latérales arrière des voitures WRC dans le seul but d'activer le système de coupure automatique de carburant obligatoire.

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 / Responsable des Commissaires Technique 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. ZONE DE DEPART

44.1 DEPART DU RALLYE

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 au maximum 4 heures 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.

44.2 DEPART D'UNE SECTION

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 30 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.

45. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

45.1 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.

45.2 ORDRE DE DEPART DURANT LE RALLYE

	P1 (comme groupe fusionné)	**P2, P3 et RGT**	**Non-prioritaires**
ESS le jeudi (s'il y a lieu)	A l'appréciation de l'organisateur		
Vendredi	Classement du Championnat [1)]	Comme groupe fusionné, à l'appréciation de l'organisateur sur la base des performances des pilotes	Comme groupe fusionné, à l'appréciation de l'organisateur
Samedi et dimanche	Pilotes P1 dans l'ordre inverse du classement [2) & 3)]	Ordre du classement [2)] (comme un groupe fusionné)	

[1)] Classement du Championnat signifie l'ordre du classement provisoire du Championnat pour Pilotes respectif pour l'année en cours. Pour la première manche du Championnat, l'ordre de départ est celui du classement final de l'année précédente. La FIA décidera de l'ordre des pilotes qui n'ont pas été classés l'année précédente. Les pilotes P1 prenant un nouveau départ le vendredi en vertu de la réglementation Rallye 2 prendront également le départ conformément au classement du Championnat.
[2)] L'ordre du classement est toujours basé sur le classement général provisoire à la fin de la dernière épreuve spéciale de la veille, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin du jour.
Il ne sera pas tenu compte de toutes les pénalités encourues lors du Rallye 2 ou autres pénalités encourues après la fin de cette dernière épreuve spéciale (à l'exception des épreuves super spéciales), mais uniquement dans le but d'établir cet ordre de départ.
[3)] Les pilotes P1 prenant un nouveau départ le samedi et/ou le dimanche en vertu de la réglementation Rallye 2, prendront le départ tous les jours suivants comme un groupe fusionné après les autres pilotes P1 conformément à leur position au classement.

45.3 INTERVALLES DE DEPART

45.3.1 Il y aura un intervalle d'au moins deux minutes entre les temps de départ des pilotes P1 sur la liste de départ et sur les listes des nouveaux départs.

45.3.2 Les voitures P2, P3, RGT et toutes les autres prendront le départ avec un intervalle d'au moins 1 minute.

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 la section suivante après le regroupement pour la nuit 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 ("abandon final") et en le remettant aux organisateurs dès que possible et, si cela est réalisable, 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 ou à un contrôle stop, l'heure de cette spéciale ne sera pas inscrite et l'Article 46.2 s'appliquera.

46.1.3 Dans le cas d'une disqualification en vertu de l'Art. 34 du présent règlement, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après le regroupement pour la nuit suivant. La pénalité en temps sera appliquée conformément à l'Art. 46.2 depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

46.1.4 Tout équipage ayant abandonné lors d'une section le dernier jour du rallye ne sera pas classé.

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 : 7 minutes.

46.2.2 Cependant, si la première fois qu'une spéciale ou super spéciale est manquée

a) il s'agit de celle disputée en tant que Section 1 lorsqu'elle est suivie d'un regroupement pour la nuit avant la Section 2 ou

b) de la dernière spéciale avant un regroupement pour la nuit, la pénalité sera de 10 minutes.

Cette pénalité de 10 minutes pourra être appliquée une seule fois au cours d'un rallye.

46.2.3 Cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps réalisé dans le groupe de pilotes prioritaires (P1, P2, P3, RGT) pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.

Pour les pilotes non prioritaires, cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps obtenu dans son groupe par un pilote non prioritaire. Si un équipage est seul dans son groupe, le directeur de course lui attribuera un temps jugé le plus équitable.

46.2.4 Si l'abandon a lieu après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale avant un regroupement pour la nuit, l'équipage sera cependant considéré comme n'ayant pas couru cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

47.1 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE

47.1.1 La voiture de tout pilote prioritaire FIA souhaitant prendre un nouveau départ doit être assistée dans le parc d'assistance du rallye. Après l'abandon, le véhicule doit rester à l'endroit où il a abandonné jusqu'à ce que le directeur de course donne l'autorisation de le déplacer directement au parc fermé. Les voitures des pilotes P1 peuvent être amenées directement dans leur zone d'assistance et attendre en régime de Parc Fermé que le Délégué Technique de la FIA donne l'autorisation ou non de les réparer.

L'assistance aux voitures de tout pilote prioritaire FIA ayant abandonné doit respecter toutes les conditions pertinentes du présent règlement. La voiture peut être enlevée une fois du parc fermé à tout moment pour l'assistance pendant un maximum de 3 heures (y compris la flexi-assistance de 45 minutes et tout retard maximum autorisé entre deux contrôles horaires). Toutefois, toutes les voitures doivent être ramenées au parc fermé au moins 4 heures avant le départ de la section suivante après un regroupement pour la nuit.

47.1.2 Il n'y a pas de restrictions concernant l'assistance des voitures d'autres équipages ayant abandonné mais leurs voitures doivent être présentes dans le parc fermé au moins 4 heures avant l'heure de départ de la section suivante après un regroupement pour la nuit.

47.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES

47.2.1 Une voiture réparée ne pourra prendre le départ de la section suivante comme indiqué ci-dessus que si elle a passé l'inspection des commissaires techniques pour raisons de sécurité. Il est rappelé que les Articles 26.1.7, 63.1.2 et 63.1.3 s'appliquent toujours aux voitures réparées et prenant un nouveau départ.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

48.1.1 A partir du TC0, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance et comme indiqué à l'Article 52, à l'exception des réparations des voitures de pilotes non prioritaires 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,
- lorsque les voitures sont dans les regroupements,
- dans les zones de montage des pneus,
- dans les zones de montage des feux,
- pour un membre d'équipe par voiture dans les zones de lavage officielles des voitures,
- dans les endroits autorisés au moyen d'un additif,
- 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 zones de montage des pneus, les zones de montage des feux par le personnel autorisé dans la zone uniquement,
- dans les parcs d'assistance, dans les regroupements ou lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias.

Lorsqu'un regroupement est situé à proximité du parc d'assistance, les membres de l'équipage sont autorisés à se rendre dans leur zone d'assistance pour recevoir de la nourriture et des boissons, après avoir rempli leurs obligations médiatiques.

48.2.3 Si une voiture ne peut être redémarrée et se rendre par ses propres moyens du Parc Fermé à la zone d'assistance avant l'assistance, les commissaires de piste et/ou le personnel d'équipe seront autorisés à la pousser ou à la remorquer vers sa zone d'assistance.

48.2.4 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 et commandé par une personne sans brassard. Cette personne ne peut pas toucher la voiture ou toute pièce devant être montée sur la voiture de rallye.

48.2.5 Pendant la mise au point et pour les pilotes P1 uniquement, un seul membre de l'équipe peut connecter un ordinateur portable et collecter des données après le contrôle stop de la spéciale. Aucune autre intervention n'est autorisée sur la voiture.

48.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL

Voitures engagées par un Constructeur aux fins de marquer des points :

48.3.1 Si deux voitures sont engagées dans un rallye aux fins de marquer des points :

Les concurrents pourront utiliser jusqu'à huit personnes travaillant sur leurs voitures plus un assistant médical qui s'occupera de questions médicales et d'équipement des pilotes. Ces personnes devront porter les brassards fournis par la FIA sauf dans les zones de ravitaillement et de marquage des pneumatiques ou lorsqu'elles conduisent une voiture entre le parc fermé et le parc d'assistance.

48.3.2 Si trois voitures sont engagées dans un rallye aux fins de marquer des points :

Les concurrents pourront utiliser jusqu'à douze personnes travaillant sur leurs voitures plus deux assistants médicaux qui s'occuperont de questions médicales et d'équipement des pilotes. Ces personnes devront porter les brassards fournis par la FIA sauf dans les zones de ravitaillement et de marquage des pneumatiques ou lorsqu'elles conduisent une voiture entre le parc fermé et le parc d'assistance.

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

Pendant toute la durée du rallye, un parc d'assistance principal doit être prévu. Les organisateurs pourront toutefois faire valoir à la FIA et au Promoteur une raison d'ordre promotionnel pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye.

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance est le suivant :

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

- Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

49.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales

- 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.

- Des contrôles techniques de 10 minutes devront être effectués dans le parc fermé précédant la flexi-assistance.

49.2.4 10 minutes avant l'arrivée.

- 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. (La distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).

49.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par le directeur de course comme suit :

- 25 € par km/heure au-dessus de la limite de vitesse.

49.5 ASSISTANCE EXTERNE

A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis pour les officiels/les commissaires de route et/ou le personnel d'équipe de remorquer, transporter ou pousser une voiture.

49.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

49.6.1 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.

49.6.2 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.

49.6.3 Les organisateurs sont encouragés à travailler avec le Promoteur pour 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.

49.6.4 Tous les concurrents engagés dans des Championnats annexes (WRC 2 et/ou WRC 3) doivent se trouver dans la même zone du parc d'assistance, sauf autorisation contraire aux termes de l'Art. 49.6.5.

49.6.5 Un Constructeur peut envoyer une demande à l'organisateur du rallye et au Promoteur pour effectuer une assistance sur une(des) voiture(s) supplémentaire(s) dans sa zone d'assistance.

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

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir 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 par le 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

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, avec des contrôles horaires d'entrée et de sortie communs. Toute variante doit être approuvée par la FIA et publiée dans le règlement particulier du rallye. Des contrôles techniques de 10 minutes doivent être inclus dans le parc fermé avant la flexi-assistance organisée avant un regroupement pour la nuit.

Dans le cadre de la flexi-assistance, la durée d'intervention à compter de l'heure d'arrivée de la première voiture dans le parc fermé est laissée à l'appréciation des organisateurs mais doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye. Voir Annexe II WRC, Art. 4.5.

51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P1)

51.2.1 Les équipages doivent pointer à l'assistance à l'heure prévue, garer leur voiture dans le garage qui leur a été attribué et présenter leur carnet de contrôle à l'officiel du rallye présent sans effectuer aucune intervention sur la voiture sauf dans les cas prévus à l'Article 42.5.2.

51.2.2 Lorsque l'assistance commence, l'heure du début de l'assistance à proprement parler sera indiquée sur le carnet de contrôle par l'officiel du rallye. Il est de la responsabilité du concurrent d'obtenir cette heure auprès de l'officiel du rallye. Le concurrent est également responsable de toutes les annotations sur ce carnet de contrôle.

51.2.3 La voiture concurrente pourra alors être conduite par un représentant autorisé du concurrent du parc d'assistance au parc fermé pour la nuit 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 Tout pointage anticipé au contrôle horaire après la flexi-assistance est autorisé sans pénalité.

51.3 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P2, P3, RGT ET NON PRIORITAIRES)

51.3.1 Après la zone technique de 10 minutes à l'intérieur du parc fermé, les équipages pourront alors soit entrer dans le parc d'assistance, soit laisser la voiture à l'intérieur du parc fermé.

51.3.2 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.

51.3.3 Tout pointage anticipé au contrôle horaire après la flexi-assistance est autorisé sans pénalité.

52. ZONES DE MONTAGE DES PNEUS ET DES FEUX

52.1 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS

Dans chaque zone de montage des pneus :

- Un contrôle horaire à l'entrée et à la sortie doit être défini.
- L'heure idéale/impartie pour la zone de montage des pneus doit être de 15 minutes.
- Toute intervention au sein de la zone définie ne peut être effectuée que par l'équipage seul plus un membre d'équipe par équipage, mais uniquement à l'aide de l'équipement transporté à bord de la voiture de compétition. Un cric de voiture supplémentaire peut être fourni par le membre de l'équipe.
- Les pneus supplémentaires à utiliser peuvent toutefois être transportés dans la zone à bord d'une voiture d'assistance et être préparés par le membre d'équipe autorisé pour être montés sur la voiture de rallye.
- Un membre du personnel d'équipe peut être présent dans la zone pour le changement des pneumatiques et tel qu'autorisé aux termes de l'Art. 60.8.
- Les informations détaillées sur le transport des pneus dans la zone de montage des pneus seront précisées dans le règlement particulier de chaque rallye, le cas échéant.
- Lorsqu'une zone de montage des pneus est précédée d'un regroupement, une zone technique de 3 minutes doit être prévue avant le CH de sortie du regroupement.

52.2 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 ou l'enlèvement 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 ou enlevés.
- Les feux supplémentaires ainsi que les outils pour les fixer ou les enlever peuvent être transportés dans et depuis la zone dans une voiture d'assistance.
- Il est recommandé que le temps alloué pour la zone de montage des feux soit de 10 minutes.

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

53.1 ESPACE ATTRIBUE

L'espace total minimum attribué à un concurrent tel qu'indiqué à l'Art. 49.6 est précisé dans l'Annexe VI WRC.

53.2 NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS

Une seule unité ou véhicule d'assistance par pilote inscrit est autorisé(e) dans l'espace réservé à l'assistance attribué à un concurrent. Des véhicules supplémentaires peuvent être autorisés, sous réserve de l'accord de l'organisateur du rallye.

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 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 à la fin d'une section avant un regroupement pour la nuit.

54.2.3 Classement provisoire : classement publié par l'organisateur à la fin du rallye, sous réserve des vérifications techniques finales.

54.2.4 Classement final : classement approuvé par les Commissaires Sportifs.

54.2.5 Au cas où l'heure de la publication d'une liste de départ et/ou du classement provisoire serait retardée, cette nouvelle heure devra être notifiée dans une Communication du Directeur de Course sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

54.3 EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

En cas d'ex aequo, 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. Ce principe peut être appliqué à tout moment durant le rallye.

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.

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 15 du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA.

55.2 CAUTION DE RECLAMATION

La caution de réclamation est de 1000 €.

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.

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.

55.5 APPELS

Le montant du droit d'appel international est de 6'000 €.

56. REMISE DES PRIX RALLYES

56.1 CEREMONIE DE PODIUM

La partie compétitive du rallye se terminera au dernier contrôle horaire. A partir de cet endroit, la cérémonie de podium du Championnat (Annexe IV) doit être suivie.

56.2 REMISE DES PRIX

Des prix seront remis à tous les concurrents 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 LISTE DE TITRES FIA

Les titres suivants seront attribués par la FIA pour chaque saison de Championnat :

- Champion du Monde des Rallyes de la FIA (*)
- Champion du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs
- Champion WRC 2 de la FIA (*)
- Champion WRC 2 de la FIA pour Equipes
- Champion WRC 3 de la FIA (*)
- Champion WRC 3 de la FIA pour Equipes
- Champion WRC Junior de la FIA (*)

(*) applicable au Pilote et/ou Copilote

57.2 EXIGENCES DE PRESENCE

La présence des personnes suivantes lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA peut être requise par la FIA :

- le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat Pilotes
- le pilote et le copilote terminant deuxièmes du Championnat Pilotes
- le pilote et le copilote terminant troisièmes du Championnat Pilotes

- le pilote et le copilote vainqueurs du WRC 2
- un représentant de l'équipe gagnante du WRC 2
- le pilote et le copilote vainqueurs du WRC 3
- un représentant de l'équipe gagnante du WRC 3
- le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat WRC Junior
- un représentant officiel du Constructeur vainqueur du Championnat Constructeurs

57.3 ABSENCE

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

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

58.1 EMPLACEMENT

58.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant (Art. 50), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées ou dans des stations essence indiquées dans le road book (pour les pilotes non prioritaires et RGT uniquement) sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye.

Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :

- la sortie des parcs d'assistance
- 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. Trois ZR différentes au maximum entre deux regroupements pour la nuit, une se trouvant dans le parc d'assistance, peuvent être prévues.

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.

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 aux pilotes non prioritaires et RGT d'une fourniture de carburant conforme à l'Annexe J par un système centralisé. Ces points de ravitaillement doivent respecter les mêmes conditions de sécurité que pour les zones de ravitaillement.

58.2 PROCEDURE

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 Le personnel concerné doit porter des vêtements fournissant une protection adéquate contre le feu.

58.2.4 Le fournisseur de carburant ou l'organisateur, selon lequel des deux est responsable de la gestion de la zone de ravitaillement, doit protéger le sol à l'aide d'un tapis environnemental composé d'une partie supérieure absorbante et d'une partie inférieure imperméable.

58.2.5 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

58.2.6 Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.

58.2.7 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.

58.2.8 Une voiture peut être poussée en dehors de la ZR par l'équipage et/ou des officiels sans encourir de pénalité.

59. UTILISATION DU CARBURANT

59.1 TYPES DE CARBURANT

59.1.1 Le carburant de la FIA, tel que fourni par le fournisseur désigné par la FIA, doit être utilisé par tous les pilotes P1, P2 et P3.

59.1.2 Sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye, les pilotes non prioritaires et RGT pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce. Ce carburant devra être versé directement dans le réservoir de la voiture de compétition aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur qui sont indiqués dans le road book.

59.2 COMMANDE DU CARBURANT FIA

59.2.1 Au plus tard 3 semaines avant le jour du départ du rallye, les concurrents doivent signaler au fournisseur unique leur besoin en carburant à l'adresse mentionnée dans le règlement particulier du rallye.

59.2.2 Des informations concernant les horaires et les lieux de la distribution du carburant FIA durant le programme du rallye seront communiquées dans le Guide 2 du Rallye.

59.2.3 Les concurrents sont tenus de régler directement avec le fournisseur, ou l'agent du fournisseur, toutes questions relatives à la fourniture et au paiement.

59.3 EXIGENCES TECHNIQUES

59.3.1 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).

59.3.2 Tous les concurrents doivent installer des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA.

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

59.3.4 La FIA se réserve le droit de contrôler le carburant de tout concurrent à tout moment. A tout moment, la voiture doit contenir au moins 3 l de carburant pour le prélèvement d'échantillons. Pour les pilotes prioritaires, les 3 l de carburant doivent être prélevés du réservoir à l'aide du raccord auto-obturant prévu à cet effet (voir Liste Technique n°2).

59.3.5 Sur toutes les voitures des pilotes prioritaires et des pilotes RGT doivent être installées des prises pour le prélèvement du carburant de la FIA (Voir Liste Technique de la FIA N°5).

59.3.6 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.

59.3.7 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

60.1 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 retaille 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 2018 ; ou
- un numéro de code à barres moulé unique fourni par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2018.

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.

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

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.

60.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC		
60.2.1	**Pour tous les types de pneus**	Type de pneus à utiliser : - Les pneus doivent être fournis par un manufacturier de pneumatiques désigné par la FIA - Seuls les pneus approuvés par la FIA pour les voitures WRC peuvent être utilisés. - Chaque pneu doit être équipé d'une balise RFID permanente spécifique approuvée par la FIA et intégrée dans le pneu durant le processus de production, avant le moulage et avant la vulcanisation du pneu lui-même. - Seuls les types de pneus spécifiés dans le règlement particulier du rallye sont autorisés. - Les concurrents doivent commander ou obtenir leurs pneus auprès du manufacturier de pneus au plus tard 4 semaines avant un rallye organisé en Europe et 10 semaines avant les autres rallyes. - Pour un rallye donné, tous les pneus utilisés par ces pilotes doivent provenir du même fournisseur de pneumatiques. Pilotes P1 : - Avant les vérifications techniques lors de chaque rallye, chaque manufacturier de pneus fournira à la FIA une liste des codes à barres sur la base de laquelle il y aura une procédure de sélection aléatoire (loterie) des pneus contrôlée par la FIA. Suite à cette procédure de sélection, la FIA fournira au Constructeur la liste des codes à barres des pneumatiques qui pourront être utilisés par chaque pilote engagé. - Un pilote pourra uniquement utiliser un pneumatique qui aura été enregistré pour sa voiture.
60.2.2	**Pneus asphalte (temps sec et pluie)**	**Pneus pour temps sec** Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges lors de chaque rallye concerné. - Pneus disponibles : la quantité de pneus d'un mélange de second choix ne sera pas supérieure à 80% de la quantité totale de pneus. - Un troisième mélange pourra être autorisé et précisé dans le règlement particulier du rallye. Homologation : - Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués

		par la FIA pour les voitures WRC. **Pneus pour temps pluie** Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu uniquement - Les pneus asphalte pour temps de pluie doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA pour ces voitures.
60.2.3	**Pneus asphalte (neige / non cloutés)**	Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus de type neige 8x18'' seront autorisés. Les clous doivent être conformes à l'Annexe V, Sections C et D.
60.2.4	**Pneus asphalte (neige / cloutés)**	Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus cloutés de type neige 8x18'' seront autorisés. Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Sections C et D.
60.2.5	**Pneus terre**	Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges dont l'un sera désigné par la FIA pour utilisation lors de chaque rallye. - 16 pneus de l'autre mélange pourront être utilisés à la place des pneus du mélange désigné.
60.2.6	**Pneus neige (terre)**	Une spécification de pneu d'un mélange approprié pour le montage sur une jante 7"x15". Des informations détaillées concernant les clous doivent être fournies dans le règlement particulier du rallye. Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Sections C et D.
60.2.7	**Poids minimum pour pneus asphalte et terre**	Le poids minimum doit être de : - Pneus asphalte : 8kg - Pneus terrer : 11kg

60.3	**TOUS LES PILOTES DE PRIORITE 2 ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 OU S2000 TOUS LES PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 ET QUI ONT ETE ENGAGES EN TANT QUE PILOTES DE PRIORITE 2 DURANT L'ANNEE EN COURS TOUS LES AUTRES PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 ET DESIGNES PAR LA FIA TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE R4 OU UNE VOITURE DU GROUPE N**	
60.3.1	**Pour tous les types de pneus**	Type de pneus à utiliser : - Les pneus doivent être fournis par un manufacturier de pneumatiques désigné par la FIA - Seuls les pneus approuvés par la FIA pour ces voitures peuvent être utilisés. - Chaque pneu doit être équipé d'une balise RFID permanente spécifique approuvée par la FIA et intégrée dans le pneu durant le processus de production, avant le moulage et avant la vulcanisation du pneu lui-même. - Seuls les types de pneus spécifiés dans le règlement particulier du rallye sont autorisés. - Les concurrents doivent commander ou obtenir leurs pneus auprès du manufacturier de pneus au plus tard 4 semaines avant un rallye organisé en Europe et 10 semaines avant les autres rallyes. - Si les pneus 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. - Lors des vérifications techniques avant le rallye, le manufacturier de pneus sera enregistré par la FIA. - Pour un rallye donné, tous les pneus utilisés par ces pilotes doivent provenir du même fournisseur de pneumatiques.

60.3.2	**Pneus asphalte (temps sec et pluie)**	**Pneus pour temps sec** Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges lors de chaque rallye concerné. - Pneus disponible : la quantité de pneus d'un mélange de second choix ne sera pas supérieure à 80% de la quantité totale de pneus. - Un troisième mélange pourra être autorisé et précisé dans le règlement particulier du rallye. Homologation : - Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA pour ces voitures. **Pneus pour temps pluie** Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu uniquement - Les pneus asphalte pour temps de pluie doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA pour ces voitures.
60.3.3	**Pneus asphalte (neige / non cloutés)**	Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus de type neige 8x18'' seront autorisés.
60.3.4	**Pneus asphalte (neige / cloutés)**	Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus cloutés de type neige 8x18'' seront autorisés. Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Sections C et D.
60.3.5	**Pneus terre**	Type de pneus autorisés : - Une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges dont l'un sera désigné par la FIA pour utilisation lors de chaque rallye. - 16 pneus de l'autre mélange pourront être utilisés à la place des pneus du mélange désigné.
60.3.6	**Pneus neige (terre)**	Une spécification de pneu d'un mélange approprié pour le montage sur une jante 7"x15". Des informations détaillées concernant les clous doivent être fournies dans le règlement particulier du rallye. Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Sections C et D.
60.3.7	**Poids minimum pour pneus asphalte et terre**	Le poids minimum doit être de : - Pneus asphalte : 8kg - Pneus terre : 11kg

60.4	**PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R5 OU S2000 ET QUI N'ONT PAS ETE ENGAGES EN TANT QUE PILOTES DE PRIORITE 2 DURANT L'ANNEE EN COURS PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE R4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES**	
60.4.1	**Pour tous les types de pneus**	Type de pneus à utiliser : - Marque de pneus : libre
60.4.2	**Pneus asphalte (temps sec et pluie)**	Homologation : Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA (voir liste publiée sur le site web de la FIA). Remarque importante : les pneus homologués avant le 01/05/2013 ne sont pas autorisés. Pour les pneus asphalte, les pilotes non prioritaires peuvent continuer d'utiliser les spécifications précédemment homologuées pour autant que la sculpture soit conforme à l'Annexe V (se reporter à la liste des pneus asphalte admis publiée sur

		le site web de la FIA).
60.4.3	**Pneus asphalte (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.
60.4.4	**Pneus terre**	Sculpture terre libre.
60.4.5	**Pneus neige (terre)**	Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.
60.5	**PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES**	
60.5.1	**Pour tous les types de pneus**	Type de pneus à utiliser : - Lors des vérifications techniques avant le rallye, le manufacturier de pneus sera enregistré par la FIA. - Pour un rallye donné, tous les pneus utilisés par ces pilotes doivent provenir du même fournisseur de pneumatiques.
60.5.2	**Pneus asphalte (temps sec et pluie)**	Homologation : Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA (voir liste publiée sur le site web de la FIA).
60.5.3	**Pneus asphalte (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.
60.5.4	**Pneus terre**	Sculpture terre libre.
60.5.5	**Pneus neige (terre)**	Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.
60.6	**PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT**	
60.6.1	**Pour tous les types de pneus**	Type de pneus à utiliser : - Marque de pneus : libre
60.6.2	**Pneus asphalte (temps sec et pluie)**	Homologation : Pour les pneus asphalte, les pilotes des voitures RGT peuvent continuer d'utiliser les spécifications précédemment homologuées pour une année supplémentaire (se reporter à la liste des pneus asphalte admis publiée sur le site web de la FIA).
60.6.3	**Pneus asphalte (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.
60.6.4	**Pneus terre**	Sculpture terre libre.
60.6.5	**Pneus neige (terre)**	Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

60.7 CONTROLES

A tout moment pendant le rallye, des contrôles pourront être réalisés pour vérifier la conformité des pneus. Tout pneu non conforme sera signalé aux Commissaires Sportifs.

60.8 ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES

Une zone de marquage des pneumatiques/roues et une zone de lecture des codes à barres devront être prévues à la sortie des parcs d'assistance ou zones de montage des pneus. Pour la mise au point, la zone de marquage des pneumatiques devra être située à proximité du départ de la spéciale. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques / de lecture des codes à barres et excepté pour l'épreuve de mise au point, un membre de l'équipe pour chaque équipage pourra avoir accès à cette zone.

60.9 SECTEURS DE LIAISON

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 lorsqu'ils ne sont pas suivis par un secteur de liaison avant une épreuve spéciale ou une épreuve super spéciale.

60.11 ROUES DE SECOURS

Les voitures peuvent être équipées de 2 roues de secours maximum et elles doivent transporter au moins une roue de secours, si cela est stipulé dans l'Article de l'Annexe J pour le groupe concerné.

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 suivante où 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 où un changement de pneus est autorisé.

60.12 FOURNISSEURS DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES

La présence de représentants du fournisseur de pneumatiques désigné 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.

61. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

61.1 MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES

61.1.1 La FIA publiera chaque année la liste des manufacturiers de pneumatiques désignés. Pour 2018, les noms et adresses de ces manufacturiers sont :

Michelin Compétition 36, Rue du Clos-Four 63040 Clermont-Ferrand France www.michelin.com Contact : M. Arnaud Remy Tél. : 33(0)778678486 E-mail : arnaud.remy@michelin.com	**DMack Tyres** 42 Millbrook Road Kingstown Ind. Estate Carlisle Angleterre CA3 0EU www.dmacktyres.com Contact : M. Dick Cormack Tél. : +44(0)1228 672100 E-mail : dick.cormack@dmacktyres.com
Pirelli Pneumatici S.p.A. Viale Piero e Alberto Pirelli n. 25 I- 20126 Milan Italie www.pirelli.com M. Terenzio Testoni Tél. : +39 335 1227136 E-mail : terenzio.testoni@pirellif1.com	

61.1.2 Chaque manufacturier de pneus est autorisé à enregistrer auprès de la FIA une spécification terre de remplacement et une spécification asphalte de remplacement une fois par saison. Ces spécifications remplaceront une des spécifications d'origine qui ne pourra alors pas être utilisée en concomitance ou par la suite.

61.1.3 Les essais avec une spécification de pneu de remplacement seront limités à un maximum de 2 jours consécutifs et devront respecter les limites de durée des essais comme indiqué à l'Art. 66.3.

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

62.1 QUANTITES DE PNEUS POUR 2018

Les quantités de nouveaux pneus pouvant être utilisés lors de chaque rallye du Championnat seront détaillées dans le règlement particulier du rallye et déterminées en fonction de ce qui suit :

- Un maximum de 7 changements de pneus sur chaque rallye.
- La quantité maximale de pneus autorisés sur chaque rallye sera calculée comme suit : "X" nombre de changements multiplié par 4 pneus. 4 pneus supplémentaires pour les voitures WRC et 2 pneus supplémentaires pour les autres voitures sont ajoutés dans la quantité totale. Pour le Rallye de Monte-Carlo : "X" nombre de changements multiplié par 5 pneus.
- Toutes les quantités de pneus seront détaillées dans le règlement particulier de chaque rallye.
- Les pneus utilisés lors de la mise au point ne seront pas pris en compte pour la quantité totale. Pour les voitures WRC, tous les pneus utilisés pendant la mise au point doivent être du même mélange, tel que défini par les fournisseurs de pneumatiques.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS

63.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le TC 0, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité de 5 minutes sera appliquée.

63.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

63.1.3 Le changement de moteur après le départ de la partie compétitive du rallye n'est pas autorisé.

63.2 TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS

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 (Art. 254-6.1 et 255-5.1.8.3 de l'Annexe J).

63.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et le compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés à l'aide de 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 seront marqués uniquement aux fins de les compter.

63.2.7 Pour les voitures R5, le système de contrôle de suralimentation FIA homologué (soupape de décharge, voir Liste Technique FIA n°43) doit être contrôlé et plombé (conformément à l'Article 261 de l'Annexe J) lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Il doit rester plombé jusqu'à la fin du rallye sauf approbation contraire du Délégué Technique FIA.

63.3 TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS

63.3.1 Pour chaque voiture des pilotes de Priorité FIA, 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.

63.3.2 Ces pièces de rechange 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 par un numéro de plombage spécifique.

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.

63.4 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES

Les Articles 63.2 et 63.3 s'appliquent également aux voitures engagées par des Constructeurs ne pouvant pas marquer de points Constructeurs.

64. COMPOSANTS MECANIQUES – VOITURES DES CONSTRUCTEURS DESIGNEES POUR MARQUER DES POINTS CONSTRUCTEURS

64.1 LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS

64.1.1 Chaque Constructeur ne doit pas utiliser pendant la saison plus de trois moteurs par numéro attribué pour la saison à la voiture (voir également Art. 64.2.2).

64.1.2 Chaque moteur sera associé au numéro attribué pour la saison à la voiture.

64.1.3 Un Constructeur peut demander à la FIA une dérogation pour utiliser un moteur supplémentaire par équipe pendant l'année, en donnant une justification complète de sa demande. Une fois plombé, ce moteur sera associé au numéro attribué pour la saison à la voiture.
64.1.4 En cas de panne du moteur entre les vérifications techniques et le TC 0, il est permis de remplacer le moteur mais une pénalité de cinq minutes sera appliquée. Dans ce cas, le moteur d'origine ne pourra plus être utilisé durant la saison.
64.1.5 A tout moment, trois moteurs au maximum pourront être plombés pour le numéro attribué pour la saison à la voiture.

64.2 PLOMBAGE DU MOTEUR

64.2.1 Le moteur de chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points est plombé lors des vérifications techniques de son premier rallye. Sauf indication contraire du Délégué Technique de la FIA, il doit rester plombé jusqu'à la fin du dernier rallye de la saison et au-delà si ordonné par les Commissaires Sportifs du dernier rallye du championnat.
64.2.2 Si un Constructeur a utilisé les moteurs indiqués à l'Art. 64.1.1 et qu'il apparaît que les plombages ont été détruits sans l'approbation écrite du Délégué Technique de la FIA, une pénalité de 5 minutes sera infligée par les Commissaires Sportifs lors du rallye suivant.
64.2.3 Lorsqu'une voiture ne termine pas un rallye, un moteur supplémentaire par numéro attribué pour la saison à la voiture pourra être autorisé sans encourir de pénalité. Deux moteurs au maximum par numéro attribué pour la saison à la voiture et par saison pourront être plombés sans encourir de pénalité.
Lorsqu'un moteur supplémentaire est utilisé, le moteur qui était installé sur une voiture ayant abandonné (numéro attribué pour la saison à la voiture) ne pourra plus être utilisé pendant la saison (voir Art. 64.1.4).
64.2.4 La vérification complète de tout moteur ainsi plombé durant la saison pourra être effectuée à tout moment pendant la saison ou après le dernier rallye du championnat sur instruction du Délégué Technique de la FIA.

64.3 REMPLACEMENT DU CHASSIS

Le même châssis doit être utilisé depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

64.4 LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS

64.4.1 Pour les voitures engagées par les Constructeurs aux fins de marquer des points dans le Championnat Constructeurs, l'utilisation de châssis par saison (essais non inclus) sans encourir de pénalité sera limitée comme suit :
- 9 châssis pour chaque Constructeur

64.4.2 Si le nombre maximal de châssis est dépassé, une pénalité en temps de 5 minutes sera infligée à partir du moment où chaque châssis supplémentaire est utilisé pour la première fois.

64.5 LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS (BOÎTE DE VITESSES / DIFFÉRENTIEL AVANT / DIFFERENTIEL CENTRAL / DIFFÉRENTIEL ARRIÈRE) ET LES PIECES DE RECHANGE

64.5.1 Pour chaque numéro attribué pour la saison à la voiture, une liste des rallyes liés qu'il/elle entend disputer avec la même transmission et pièces de rechange doit être notifiée à la FIA avant le premier rallye auquel il/elle participera comme suit :
- 2 liens de 2 rallyes par voiture et 1 lien de 3 rallyes et 1 lien de 4 rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture pour un Constructeur qui a désigné tous les rallyes du Championnat
- 4 liens de deux rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture qui a été désignée pour 10-12 rallyes
- 3 liens de deux rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture qui a été désignée pour 7, 8 ou 9 rallyes.

Les transmissions et les turbocompresseurs doivent rester plombés jusqu'à la fin du dernier rallye du lien (sauf approbation contraire du Délégué Technique de la FIA).
S'il apparaît que les plombages ont été détruits sans l'approbation écrite du Délégué Technique de la FIA, une pénalité de 5 minutes sera infligée par les Commissaires Sportifs lors du rallye suivant.
Si une voiture ne termine pas un rallye d'un lien, une nouvelle transmission et des pièces de rechange pourront être plombées lors des vérifications techniques du rallye suivant du lien.
64.5.2 Pour les rallyes qui ne sont pas liés et pour les voitures des Constructeurs engagés pour moins de 7 rallyes, les Articles 64.7.2 et 63.3 s'appliqueront.
64.5.3 La vérification complète de toute transmission ainsi plombée durant la saison pourra être effectuée à tout moment pendant la saison ou après le dernier rallye du championnat sur instruction du Délégué Technique de la FIA.

64.6 TRANSMISSIONS

Pour chaque numéro attribué pour la saison à la voiture, 2 ensembles boîte de vitesses et différentiel par voiture seront plombés lors du premier rallye de chaque lien. Seules ces unités doivent être utilisées pour les rallyes liés. Si 2 ensembles boîtes de vitesses et/ou différentiel ont été utilisés pour le premier rallye d'un lien (et/ou le deuxième rallye d'un lien dans le cas de trois rallyes et/ou le troisième rallye d'un lien dans le cas de quatre rallyes), une seule fois par saison, 2 ensembles différents boîte de vitesses et/ou différentiel pourront être plombés sans pénalité. (Les Constructeurs doivent informer la FIA avant les vérifications techniques pré-rallye du deuxième, troisième ou quatrième rallye du lien).

64.7 TURBOCOMPRESSEUR / CREMAILLERE DE DIRECTION / BERCEAUX AVANT ET ARRIERE

64.7.1 Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye:

- 1 turbocompresseur monté sur la voiture.
- 1 berceau avant et 1 berceau arrière montés sur la voiture.
- 1 crémaillère de direction montée sur la voiture.

64.7.2 Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye :

Si deux voitures sont engagées aux fins de marquer des points :

- 2 turbocompresseurs de réserve
- 2 berceaux avant de réserve et 2 berceaux arrière de réserve
- 2 crémaillères de direction de réserve montées

Si trois voitures sont engagées aux fins de marquer des points :

- 3 turbocompresseurs de réserve
- 3 berceaux avant de réserve et 3 berceaux arrière de réserve
- 3 crémaillères de direction de réserve montées

Ces pièces peuvent être utilisées sur chaque voiture désignée pour marquer des points Constructeurs.

- Elles doivent rester plombées jusqu'à la fin du rallye.

64.7.3 Pour les pilotes Constructeurs qui ne peuvent pas marquer de points Constructeurs, les éléments suivants seront plombés :

- 1 turbocompresseur installé sur la voiture,
- 1 turbocompresseur de remplacement.

64.8 AMORTISSEUR ET SYSTEME DE CONNEXION AU PORTE-MOYEU (CONSTRUCTEURS UNIQUEMENT)

Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye :

Si deux voitures sont engagées par un Constructeur aux fins de marquer des points :

- seulement 5 jeux d'amortisseurs et 5 jeux de systèmes de connexion au porte-moyeu sont autorisés par rallye (1 jeu = 2 avant + 2 arrière).

Si trois voitures sont engagées aux fins de marquer des points :

- seulement 7 jeux d'amortisseurs et 7 jeux de systèmes de connexion au porte-moyeu sont autorisés par rallye (1 jeu = 2 avant + 2 arrière).

L'amortisseur lui-même sera plombé de façon à ce qu'il ne soit pas possible de l'ouvrir.

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.1 CAMERAS EMBARQUEES

65.1.1 Si le Promoteur le requiert, un concurrent doit avoir à bord de sa voiture une caméra embarquée et/ou un autre dispositif d'enregistrement. Ces derniers seront installés par le fournisseur du dispositif d'enregistrement et doivent être approuvés par les commissaires techniques.

Le concurrent doit suivre toutes les instructions raisonnables pour faciliter l'installation et doit fournir l'alimentation à l'appareil d'enregistrement tel que spécifié à l'Annexe XIII.

65.1.2 Le concurrent de toute voiture qui est équipée d'une caméra embarquée doit avoir l'accord préalable du Promoteur. Les caméras autorisées seront identifiées à l'aide d'une décalcomanie adhésive et devront être montées dans la voiture au moment des vérifications techniques. Le système de caméra embarqué tel qu'il est installé doit être approuvé par les commissaires techniques.

65.1.3 Les concurrents qui souhaitent utiliser une caméra devront fournir les informations suivantes au Promoteur (*accreditation@wrc.com*) au moins une semaine avant le début des reconnaissances : nom du concurrent, numéro de la voiture, adresse du concurrent et utilisation des séquences.

65.1.4 Maintenance
Avec le consentement préalable du concurrent, le directeur de course peut autoriser des représentants de la société de production télévisée officielle à entrer dans le parc fermé pour la nuit pour effectuer la maintenance des caméras embarquées à condition qu'ils soient accompagnés d'un commissaire technique du rallye.
65.1.5 Les attaches des caméras et enregistreurs doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g.
La caméra ne doit pas être installée entre et/ou sur le côté des sièges du pilote et du copilote.
65.1.6 Toute interférence avec le(s) système(s) pendant le rallye entraînera le signalement du concurrent aux Commissaires Sportifs.

65.2 SYSTEME DE SUIVI
Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité reconnu par la FIA qui a été précédemment testé avec succès dans les voitures des Constructeurs inscrits. 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 ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS ET VOYANTS D'AVERTISSEMENT MEDICAL
65.3.1 Les voitures WRC conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2018, doivent être équipées d'un seul capteur d'enregistrement de données d'accident (ADR) fourni par le fournisseur désigné, qui doit être relié à l'enregistreur FIA et installé selon la "FIA ADR Installation Specification WRC 2018".
L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Il est de la responsabilité de chaque concurrent concerné de se procurer et d'installer ces enregistreurs et de vérifier qu'ils fonctionnent correctement pendant le rallye. A noter que pour toute pièce de réserve ou de remplacement, le délai peut aller jusqu'à 8 semaines. Pour tout renseignement, les concurrents doivent contacter adr@fia.com.
Toutes les données électroniques relatives aux accidents résultant de l'utilisation des ADR seront la propriété de la FIA. La FIA se conformera aux lois applicables en matière de protection des données pour ce qui est des données (dans la mesure où ces données incluent des données régies par ces lois).
65.3.2 Dans le but de fournir aux équipes de secours des indications immédiates sur la gravité d'un accident, chaque voiture WRC 2017 (400/01 WRC) doit être équipée de deux voyants d'avertissement connectés à l'enregistreur de données de la FIA.
Ces voyants doivent être situés près de l'interrupteur de l'extincteur externe et être visibles des deux côtés en bas du pare-brise.

65.4 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.

65.5 TRANSMISSION DE DONNEES / COMMUNICATION
65.5.1 La transmission de données ou d'informations concernant les performances et/ou le chronométrage entre une équipe et un véhicule de compétition par radio, téléphone ou tout autre moyen, qu'elles soient ou non dans le champ de vision de l'équipage, est interdite lorsque la voiture se trouve sur une épreuve spéciale.
65.5.2 Toutes les informations ou communications depuis ou vers les équipages seront surveillées et enregistrées et pourront être utilisées comme preuve en cas de pénalité telle que l'exclusion du Championnat.

ESSAIS

66. ESSAIS

66.1 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS AU CHAMPIONNAT
Pour les Constructeurs inscrits au Championnat, les essais (tels que définis à l'Art. 2.23) sont autorisés :
66.1.1 Sur une installation d'essais permanente proposée par le Constructeur avant son premier rallye de l'année et notifiée à la FIA.

66.1.2 Lors d'une année calendaire, un pilote P1 peut utiliser uniquement une installation d'essais permanente.
66.1.3 Dans les pays d'Europe.

66.2 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES PILOTES P1 ENGAGES AVEC DES VOITURES WRC

Pour les pilotes non prioritaires engagés avec des voitures WRC conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2018, les essais ne sont autorisés que dans les pays européens.

66.3 INTERDICTION DES ESSAIS

Pour les Constructeurs inscrits au Championnat, les essais (tels que définis à l'Art. 21) sont interdits :
66.3.1 Dans tous les autres pays.
66.3.2 Dans le pays de toute manche du Championnat du Monde des Rallyes à partir du début des reconnaissances jusqu'à la fin du rallye.
66.3.3 Sur toute route qui est utilisée comme une épreuve spéciale de tout rallye de Championnat en cours.

66.4 DUREE

66.4.1 Afin de se conformer aux limitations en matière d'essais, les Constructeurs doivent remplir les formulaires appropriés disponibles auprès du Département des Rallyes de la FIA au moins cinq jours avant le premier jour des essais.
66.4.2 Dans le cas d'un Constructeur, un maximum de 55 jours pour toute année calendaire. Cette clause ne s'appliquera pas aux essais comme indiqué à l'Art. 66.1.1.
66.4.3 Une journée d'essais unique couvre également la possibilité pour deux pilotes ou plus et/ou plusieurs voitures WRC d'effectuer des essais sur la même route d'essai, uniquement si ces pilotes n'effectuent pas ces essais en même temps.
66.4.4 Pour les Constructeurs, 7 jours d'essais supplémentaires peuvent être accordés à chaque équipe outre l'Art. 66.3.2. Ces jours supplémentaires ne seront applicables qu'aux pilotes invités qui n'ont pas été désignés pour marquer des points jusqu'à la date d'essai demandée dans le Championnat Constructeurs de l'année précédente ou de l'année en cours. Les équipes devraient informer la FIA de tout essai réalisé avec des pilotes invités, par courriel, cinq jours à l'avance, avec copie à toutes les autres équipes inscrites (aucun formulaire d'essai requis). L'essai doit être conforme aux Articles 66.1 et 66.2.

66.5 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES AVEC DES VOITURES WRC QUI NE SONT PAS ENGAGES PAR UN CONSTRUCTEUR, LES PILOTES P2 ET P3

Il est interdit aux pilotes avec des voitures WRC qui ne sont pas engagés par un Constructeur, aux pilotes P2 et P3 d'effectuer des essais dans un pays d'une manche du Championnat pendant les trois semaines précédant le rallye sauf si une demande est soumise 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 de deux jours.
L'approbation doit être délivrée par écrit par l'organisateur du rallye au concurrent avec copie à la FIA.

66.6 FONCTIONS DE PRESSE, MEDIAS OU RELATIONS PUBLIQUES

Les équipes remplissant les fonctions de presse, médias ou relations publiques et pensant être en infraction par rapport à l'Art. 66 doivent d'abord avertir la FIA et le Délégué Médias de la FIA.

Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2018
ANNEXES

INDEX

Le titre et le logo de l'épreuve, le logo officiel du WRC et le logo officiel de la FIA doivent figurer au haut de tout document officiel. Le logo de l'épreuve devrait être placé du côté gauche et le logo du WRC suivi du logo de la FIA du côté droit.

ANNEXE I : SIGNALISATION DES CONTROLES 59

ANNEXE II : DOCUMENTS STANDARD
II - 1 Règlement particulier 60
II – 2 Additifs 64
II – 3 Guides du Rallye 1 et 2 65
II – 4 Itinéraire 68
II – 5 Road Book 71
II – 6 Carnet de contrôle 73
II – 7 Bulletin d'engagement standard 78
II – 8 Listes des engagés 80
II – 9 Liste des partants et Résultats du rallye 81
II – 10 Livret de sécurité pour les médias 83

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :
- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes
- Informations relatives aux hélicoptères

ANNEXE III : SECURITE **85**

ANNEXE IV : CEREMONIE DE PODIUM **93**

ANNEXE V : PNEUMATIQUES **96**

ANNEXE VI : DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS **99**

ANNEXE VII : SEQUENCE FEUX DE DEPART **100**

ANNEXE VIII : CHAMPIONNAT WRC JUNIOR **101**

ANNEXE IX DROITS WRC **105**

ANNEXE X COUPE RGT **106**

ANNEXE XI GESTION ENVIRONNEMENTALE **108**

ANNEXE XII CAMERAS EMBARQUEES **109**

ANNEXE I

SIGNALISATION DES CONTRÔLES EN RALLYE

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	←25m min.→	CP ←25m→		
CONTRÔLE HORAIRE		CH ←25m→		
CH À L'ENTRÉE DU PARC D'ASSISTANCE	←5m→	CH ←5m→		
CH À LA SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	←5m→	Mène généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone de marquage/vérification des pneus **CH** ←5m→		
CONTRÔLE HORAIRE ET DÉPART D'ES	←25m min.→	**CH**←50-200m→	DÉPART ES ←25m→	
FIN D'ES	←100m→ **AVERTISSEUR**	←100-300m→ **LIGNE D'ARRIVÉE**	STOP ←25m→ **CONTRÔLE STOP**	

AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA
(Diamètre des panneaux : 70 ***cm environ***)

	SYMBOLE BLANC SUR FOND JAUNE*	**SYMBOLE BLANC ou BLEU SUR FOND BLEU ou BLANC***	
MARQUAGE/ VÉRIFICATION DES PNEUS		Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus	
ZONE DE RAVITAILLE-MENT		Un panneau pour toutes les opérations liées au ravitaillement	
ZONES DE SERVICE		Une panneau pour toutes les operations liées aux services (service, zone de montage des phares)	
POINT RADIO	←100m→ AVERTISSEUR	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.

ANNEXE II

DOCUMENTS STANDARD

Aux fins du calcul des dates de publication des documents, le début du rallye correspondra à ce qui est stipulé à l'Art. 2.1 WRC (à savoir jour des vérifications administratives ou début des reconnaissances).

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 au moins 3 mois avant le début du rallye.

Dans les trois 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 approuvé par la FIA doit être disponible sur le site Web officiel du rallye au moins 2 mois avant le début du rallye.

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 du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2018, 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 2, publié le…. [Date de publication]
Le Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2018 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 Délégués FIA
2.7 Principaux officiels
2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)
2.9 Panneau d'affichage officiel - Emplacement(s)

3. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)

- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye 2 (version électronique uniquement)
- 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
- 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 par camion SIT Sports
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des directeurs sportifs (Constructeurs)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère
- Mise au point "Shakedown" et horaire
- Conférence de presse FIA avant le rallye
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et la/les première(s) Section(s)
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Sections qui suivent les regroupements pour la nuit
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse FIA après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement provisoire

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
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 aux Articles 60, *61* et *62 du Règlement Sportif du WRC 2018, les quantités suivantes sont confirmées.*

Pneumatiques :

Manufacturier de pneumatiques désigné par la FIA	**Pneumatique**	**Mélange**
"Nom du manufacturier de pneumatiques"	"Nom du pneu avec taille"	*"H ou S ou H et S"*
Pneu d'urgence (*le cas échéant*)	"Nom du pneu avec taille"	*"H ou S"*
"Nom du manufacturier de pneumatiques"	"Nom du pneu avec taille"	*"H ou S ou H et S"*
Pneu d'urgence (*le cas échéant*)	"Nom du pneu avec taille"	*"H ou S"*

	Liste 2 pneus Art. 60.2.1 WRC FIA (Voitures WRC uniquement)	**Liste 1 pneus Art. 60.3.1 WRC FIA (Pilotes P2 de voitures à quatre roues motrices Pilotes non prioritaires de voitures à quatre roues motrices avec S2000-Rallye / R5)**
Hard	XX	XX
Soft	XX	XX
Pluie (si applicable)	XX	XX
Maximum à utiliser	XX	XX

(*) Pour les rallyes sur terre, seul un mélange sera disponible.

Pneumatiques pour le WRC Junior (le cas échéant) :

Manufacturier de pneus	**Pneumatique**	**Mélange**
"Nom du manufacturier de pneumatiques"	"Nom du pneu avec taille"	*"H ou S ou H et S"*
Priorité de pilote	Total pour tout le rallye	Pris parmi : Soft / Hard
Junior WRC / P3	XX	Hard = XX Soft = XX

7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances (si différent de l'Art. 25.2)
7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8. Carburant
8.1 Procédure relative à la commande de carburant et prix par litre
8.2 Date de clôture pour la commande de carburant FIA
8.3 Méthode de distribution pour pilotes non prioritaires (connexions au réservoir requises)

9. Reconnaissances
9.1 Procédure d'inscription
9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales

10. Vérifications administratives
10.1 Documents à présenter :
- Licence de concurrent
- Licences de compétition des pilotes et copilotes
- Permis de conduire en cours de validité des pilotes et copilotes
- Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes
- Autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents et/ou pilotes 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 de l'Annexe IV WRC)
- 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
- 12.7 Nouveau départ après abandon – Rallye 2 (s'il y a lieu)

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales et réclamations
- 15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer, emplacement
- 15.2 Droits de réclamation
- 15.3 Dépôt de droits d'appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents et leurs numéros de portable pendant le rallye

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

Annexe 6 Console d'urgence de sécurité de la FIA – Instructions d'installation et de fonctionnement

Annexes 7, 8, 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 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. GUIDES du RALLYE 1 ET 2

Guide du Rallye 1

Publié sur le site Internet officiel de chaque rallye au moins 4 mois avant le début du rallye. L'objectif est de fournir aux concurrents potentiels suffisamment d'informations pour qu'ils puissent décider de s'engager dans le rallye et faire des réservations de voyage et d'hôtel.

Une notification (par e-mail) de la publication du GR 1 doit être envoyée :

- aux Constructeurs WRC
- aux concurrents des années précédentes (facultatif)
- à la FIA
- au Promoteur WRC
- aux délégués FIA
- aux représentants des séries annexes (s'il y a lieu)
- aux manufacturiers de pneus
- au fournisseur de carburant
- au fournisseur des systèmes de Chronométrage et de Suivi de la FIA
- à d'autres personnes sur demande

Guide du Rallye 2

L'objectif est de rassembler tous les documents de travail en un seul document électronique ou papier destiné aussi bien aux médias qu'aux officiels ou aux concurrents. Toute information nouvelle et/ou complémentaire par rapport au Guide du Rallye 1 devrait être clairement signalée.

Publié au format électronique et distribué immédiatement après la clôture des engagements (4 semaines avant le début du rallye) aux personnes figurant sur la liste du GR1 plus :

- à tous les concurrents
- à tous les médias accrédités FIA permanents

***** Détails complets à l'Annexe II-1

CONTENU		**GR 1**	**RP ***	**GR 2**
Art.	**Rubriques et sous-rubriques**	(4 mois avant le rallye)	(2 mois avant le rallye)	(1 mois avant le rallye)
1	**Présentation / bienvenue**			
	Présentation des principaux officiels, du Président, etc.	X	-	X
	"Ce document n'a pas de valeur réglementaire – à titre informatif uniquement"	X	-	X
2	**Coordonnées des personnes à contacter**			
	a) ***Coordonnées permanentes de l'organisation***	X	X	-
	Adresses postales et visiteurs, téléphone et fax	X	X	-
	Adresses de courrier électronique et adresses Internet	X	X	-
	Principaux contacts	X	X	-
	b) ***Coordonnées PC du Rallye***	-	X	-
	Adresse, téléphone et fax	-	X	-
	Heures d'ouverture du bureau du rallye	-	X	-
	c) ***Coordonnées Centre Médias***	X	-	-
3	**Programme et délais à respecter**			
	a) Programme avant la semaine du rallye	X	X	X
	Les horaires indiqués dans le RP et le GR2 doivent être identiques.			
	b) Programme durant la semaine du rallye	X	X	X
	Les horaires indiqués dans le RP et le GR2 doivent être identiques.			
4	**Informations concernant les engagements**			
	Titres pour lesquels le rallye compte	X	X	-
	Liste des droits d'engagement	X	X	-
	Packages d'engagement pour équipes inscrites non FIA	-	X	X

Art.	Rubriques et sous-rubriques	GR 1	RP *	GR 2
5	**Parc(s) d'assistance et zones de montage des pneus et/ou des feux s'il y a lieu**	X	-	X
	Informations sur le(s) parc(s) d'assistance, etc. (uniquement brèves, emplacement, etc. dans GR 1)	X	-	X
	Installations disponibles au parc d'assistance		-	X
	Contenu du parc d'assistance - Voir liste en fin d'Annexe			X
	Exigences en matière d'environnement			
6	**Poste radio émetteur-récepteur**			
	Procédure de demande	X	-	-
	Coordonnées de la personne / de l'autorité en charge	X	-	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	-	X
10	**Modalités d'accueil**			
	Coordonnées des personnes / société chargée de l'accueil	X	-	X
11	**Hôtels / réservation de chambres**			
	Liste d'hôtels ou de services de réservation	X	-	X
	Coordonnées pour les réservations	X	-	X
12	**Reconnaissances**			
	Suivi GPS points de distribution et de restitution	-	X	-
13	**Vérifications techniques / plombage et marquage**			
	Date, lieu et horaires (temps individuels dans l'Additif)	-	X	-
	Préparations à effectuer avant de présenter la voiture aux vérifications techniques	-	X	-
	Points de distribution / retour pour le système de suivi FIA pour la sécurité	-	X	-
	Vérifications techniques finales	-	X	-
14	**Mise au point**			
	Généralités et horaires (emplacement, longueur de l'épreuve, distance jusqu'au parc d'assistance, etc. dans GR 2)	-	X	X
	Informations générales et horaires (emplacement, longueur des spéciales, distance par rapport au parc d'assistance, etc.)	-	-	X
15	**Procédure de départ**			
	Programme et instructions	-	X	-
16	**Procédure d'arrivée**			
	Programme et instructions	-	X	-
17	**Activités RP**			
	Spectacles pendant le rallye, etc.	-	-	X
18	**Médias**			
	Coordonnées avant le rallye	X	-	X
	Procédure d'accréditation / critères et délais	X	-	X
	Bureau d'accréditation – emplacement et heures d'ouverture	-	X	X
	Salle des médias – emplacement et heures d'ouverture	-	X	X
	Conférences de presse FIA – heure et emplacement	-	X	X
	Coordonnées médias des équipes	-	-	X
	Couverture médiatique escomptée (TV et radio, horaires, chaînes et fréquences)	-	-	X
19	**Services médicaux et de sécurité**			
	Numéro de téléphone d'urgence	-	-	X
	Numéros de téléphone pour :	-	-	X
	- Hôpitaux de la région	-	-	X
	- Police	-	-	X
	- Service de remorquage	-	-	X
	- Pharmacies	-	-	X
20	**Liste des informations et services utiles**			
	Climat	-	-	X
	Fuseau horaire	-	-	X
	Monnaie	-	-	X
	Sociétés de location de véhicules	X	-	X
	Compagnies aériennes et aéroports	X	-	-
	Service copie	-	-	X
	Téléphones mobiles (Location et assistance)	-	-	X
	Société de sécurité	-	-	X
	Taxis	-	-	X

ANNEXES Note : Le format des Annexes est laissé à l'appréciation de l'organisateur. **Rubriques**	**GR 1**	**RP**	**GR 2**
Itinéraires			
Toutes les sections	-	X	X
Itinéraire comparé aux années précédentes	X	-	X
Programme des reconnaissances	X	X	X
***Cartes** (format A4)*			
Aperçu Cartes	X	-	X
Cartes pour chaque épreuve spéciale et pour les reconnaissances	-	-	(facultatif)
Carte pour la mise au point ("Shakedown")	-	-	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
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 à la zone de montage des pneus (s'il y a lieu)	-	-	X
Du parc d'assistance à la zone 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
Zones de montage des pneus et des feux (s'il y a lieu)	-	-	**X**
Zone de départ	-	-	X
Zone d'arrivée	-	-	X
Dessin parc d'assistance			

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 hélicoptères
- 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 :

- Aire réservée aux Constructeurs du WRC
- Aire réservée aux autres concurrents (P1, P2, P3, non prioritaires)
- Aire réservée aux manufacturiers de pneus
- Aire réservée à la société de production télévisée
- Aire réservée au fournisseur des systèmes de Chronométrage et de Suivi de la FIA
- CH d'entrée / CH de sortie (avec numéros)
- Parc fermé (flexi-assistance / Rallye 2)
- Zone technique
- Zone de marquage des pneus
- Aire de ravitaillement (si non éloignée)
- Conditions environnementales
- Entrée et sortie des véhicules d'assistance avec voies de circulation routière
- 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
- Aire de stationnement pour les officiels
- Parking spectateurs
- Bureau du rallye / centre d'informations
- Toilettes publiques
- Approvisionnement en eau
- Dépôt(s) d'ordures
- Site d'atterrissage pour hélicoptères

4. ITINERAIRE - EXEMPLES DE PRESENTATION D'ITINERAIRE D'UN RALLYE WRC

1 – EPREUVE DE MISE AU POINT

Mise au point — **Jeudi 21 juin 2018**

CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1ère voiture
	(Anytown Pavilion)					
	Départ Mise au point		*3.55*	*3.55*		*16:00*
SD	**Epreuve de mise au point**	***3.48***	**-**	**-**	**-**	
	(Anytown Pavilion)	-	6.50	9.98		
Totaux		**3.48**	**10.05**	**13.53**		

Mise au point

2 - ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Départ (Section 1) — **Jeudi 21 juin 2018**

CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1ère 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

Section 1

Regroupement de nuit

Nouveau départ (Sections 2, 3, 4 …) — **Vendredi 22 juin 2018**

CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1ère voiture
1B	Parc fermé **SORTIE** - Assistance **ENTREE**	-	-	-	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 – Carburant FIA Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

Section 2

NOTES

- Les encadrés indiquant les visites au parc d'assistance 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***
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

Section 4

5

NOTES
Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.16). 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 - RAVITAILLEMENT ELOIGNES

Départ (Sections 1, 2 …) **Vendredi 19 octobre 2018**

TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1ère voiture
0	**Départ - Skrunda**	**-**	**-**	**-**		**06:00**
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement - Ville Carburant FIA					
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	**-**	(136.00)	(136.00)		
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement éloigné (carburant FIA)		[136.00]			
	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)		[23.50]			
	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** /	-	0.03	0.03	0:10	12:07
Zone de ravitaillement 4	Ravitaillement éloigné (carburant FIA)		[27.00]			
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

Section 1

NOTES
- "Zone de ravitaillement 2" signifie la zone réservée aux utilisateurs du carburant FIA uniquement.
- Voir Article 58.1.2 sur le nombre de zones de ravitaillement par jour.

5 - FLEXI-ASSISTANCE TYPE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT B

SS13	***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.
Les procédures spéciales pour les pilotes P1 telles que stipulées à l'Article 51.2 du présent Règlement doivent être observées.

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)***	***14.25***				***12:05***
18A	Regroupement et Zone technique **ENTREE**		67.13	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

TOTAUX DU RALLYE				
	SS	**Liaison**	**Total**	**%****
Vendredi 19 octobre Sections 1,2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Samedi 20 octobre Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Dimanche 21 octobre 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

CONTENU ET PRESENTATION

- Le Road Book doit être distribué au moins 4 semaines avant le début du rallye.

- Les intitulés seront en anglais et/ou facultativement la langue nationale.

- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour les Sections appropriées, ce qui est recommandé. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.

- L'itinéraire de l'ensemble du rallye doit apparaître dans chaque Road Book.

- Une page contenant tous les symboles utilisés doit figurer au début du Road Book.

- 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. La mention "revenir à la page X" doit être clairement indiquée pour le second passage.

- 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. Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance.

- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné, des zones de montage des pneus et/ou des feux devraient être inclus, s'il y a lieu.

- Les instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, la boucle "retour au départ" (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.

- Les parcours de remplacement doivent être inclus comme une section à la fin du Road Book.

- Des instructions pour la calibration du tripmaster doivent être incluses.

- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.

- Autres exigences :
    - Formulaire d'abandon
    - Formulaire de renseignements
    - Procédure en cas d'accident (voir WRC Article 40.2.7).

- Le Road Book sera de format A5 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/m^2 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). Pour les parcours de remplacement, du papier d'une couleur différente peut être utilisé.

- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :
    - une échelle
    - la direction du Nord
    - le parcours de reconnaissance
    - un parcours de remplacement
    - l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS

- 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).

- Lorsqu'un secteur de liaison est suivi par une épreuve spéciale, le diagramme illustrant le départ de l'épreuve spéciale doit également être indiqué à la fin du secteur de liaison dans la case 1.

- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire EXCEPTE entre le CH et le départ de l'ES.

- 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.

- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page 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. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.

- Tous les points SOS et les points d'ambulance doivent être indiqués par les symboles appropriés.

- 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'.

- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page.

- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.

- 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.

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.
- Une liste d'hôpitaux/centres médicaux
- Les numéros de téléphone du PC du rallye et des services d'urgence
- Les numéros des cases des ES du Road Book placés sur le parcours
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication de la distance partielle jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page (notamment lorsque les intersections se succèdent rapidement).

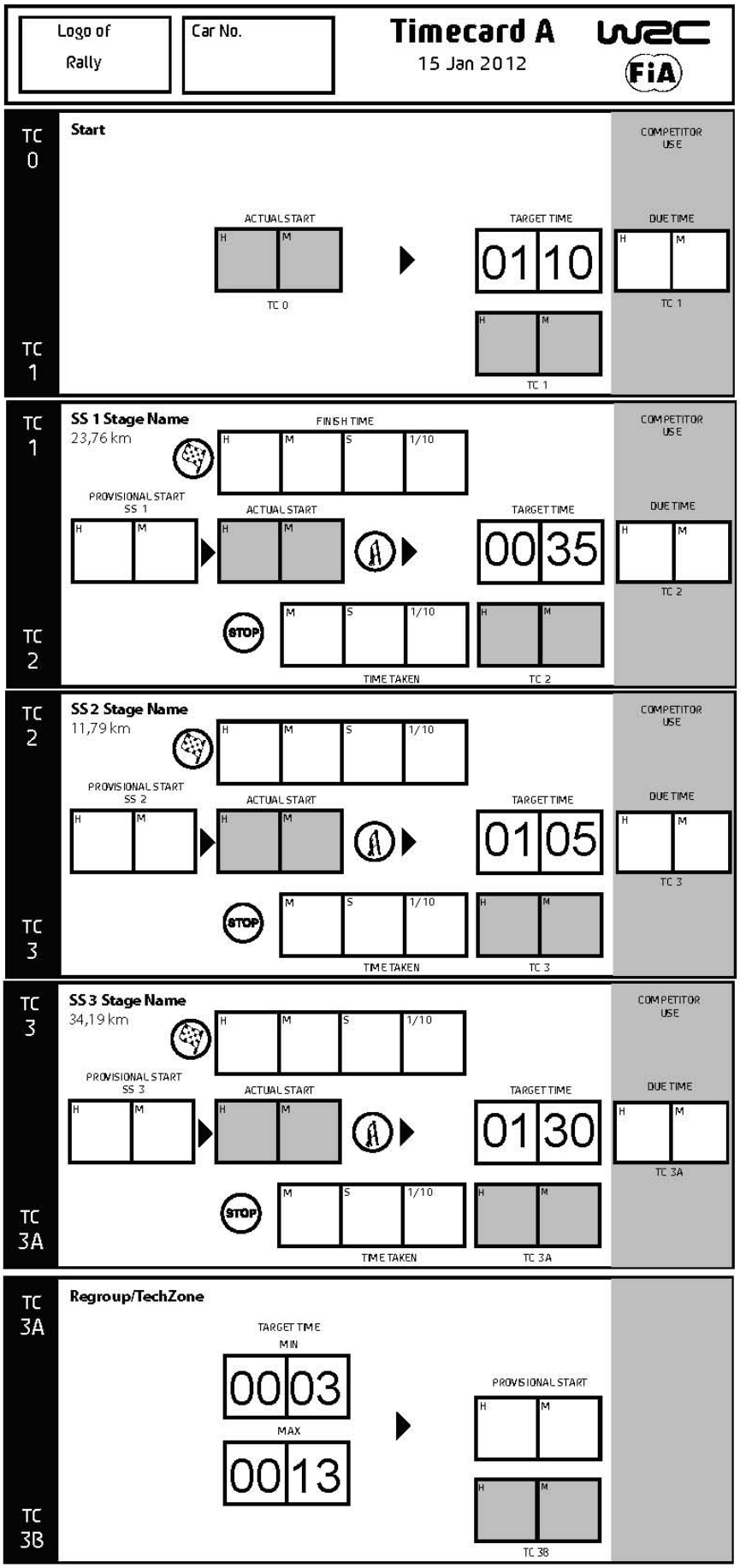
6. CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FIA

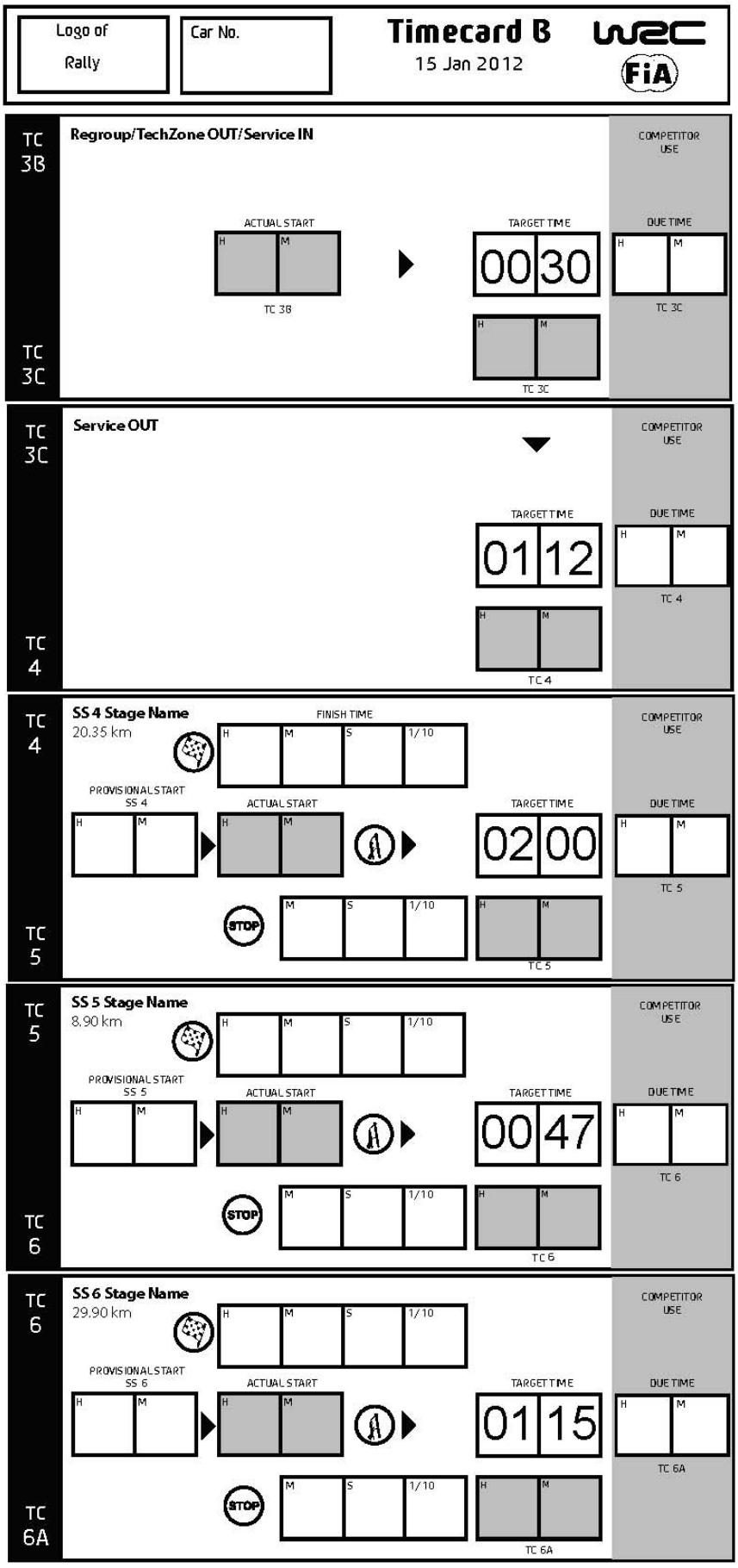
GENERALITES

- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section du rallye.
- Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs 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 sont 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.
- 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.

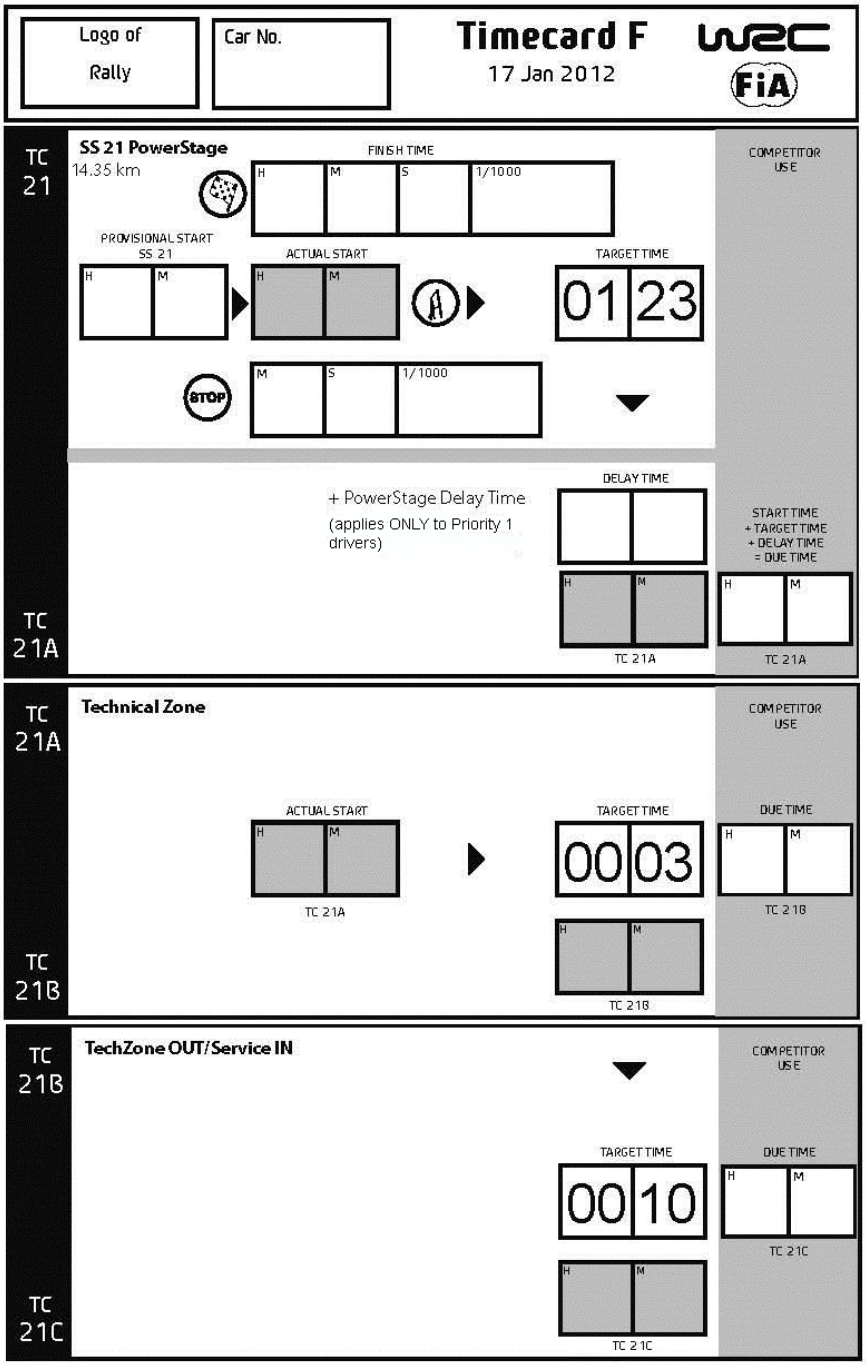
PRESENTATION

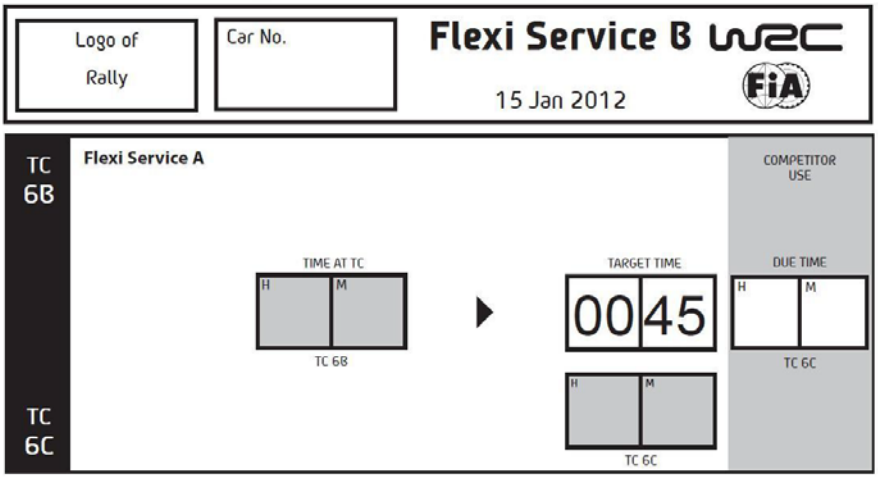
- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée 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/m^2 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.

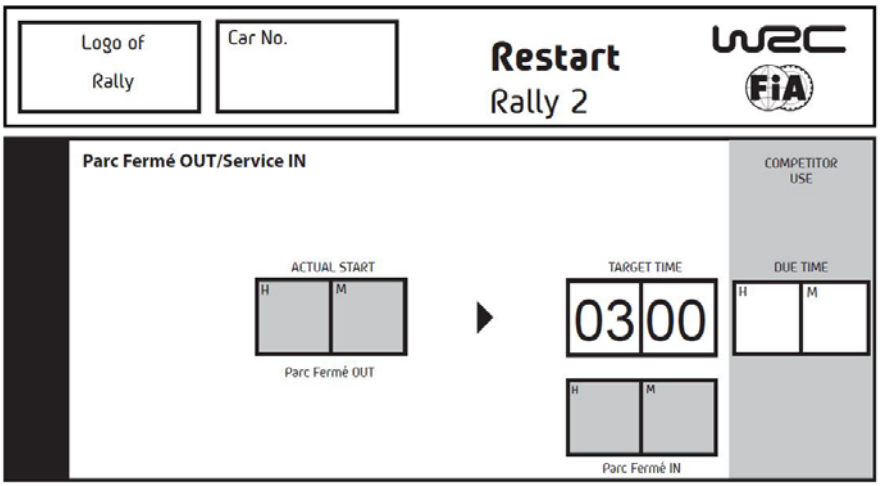

Logo of Rally
Car No.
Timecard A
15 Jan 2012
WRC
FIA
TC 0
Start
ACTUAL START
H
M
TC 0
TARGET TIME
01 10
H
M
TC 1
COMPETITOR USE
DUE TIME
H
M
TC 1
TC 1
SS 1 Stage Name
23,76 km
FINISH TIME
H
M
S
1/10
PROVISIONAL START SS 1
H
M
ACTUAL START
H
M
TARGET TIME
00 35
DUE TIME
H
M
TC 2
STOP
M
S
1/10
TIME TAKEN
H
M
TC 2
TC 2
SS 2 Stage Name
11,79 km
H
M
S
1/10
PROVISIONAL START SS 2
H
M
ACTUAL START
H
M
TARGET TIME
01 05
DUE TIME
H
M
TC 3
STOP
M
S
1/10
TIME TAKEN
H
M
TC 3
TC 3
SS 3 Stage Name
34,19 km
H
M
S
1/10
PROVISIONAL START SS 3
H
M
ACTUAL START
H
M
TARGET TIME
01 30
DUE TIME
H
M
TC 3A
STOP
M
S
1/10
TIME TAKEN
H
M
TC 3A
TC 3A
Regroup/TechZone
TARGET TIME
MIN
00 03
MAX
00 13
PROVISIONAL START
H
M
H
M
TC 3B
TC 3B


Logo of Rally
Car No.
Timecard B
15 Jan 2012
WRC
FIA
TC 3B
Regroup/TechZone OUT/Service IN
ACTUAL START
H
M
TC 3B
TARGET TIME
00 30
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC 3C
TC 3C
Service OUT
TARGET TIME
01 12
TC 4
TC 4
SS 4 Stage Name
20.35 km
FINISH TIME
H
M
S
1/10
PROVISIONAL START SS 4
ACTUAL START
TARGET TIME
02 00
TC 5
STOP
TC 5
SS 5 Stage Name
8.90 km
PROVISIONAL START SS 5
TARGET TIME
00 47
TC 6
TC 6
SS 6 Stage Name
29.90 km
PROVISIONAL START SS 6
TARGET TIME
01 15
TC 6A
TC 6A

Dans le carnet de contrôle ci-après :
"Power Stage Delay Time, si applicable"




Logo of Rally
Car No.
Flexi Service B
15 Jan 2012
TC 6B
Flexi Service A
COMPETITOR USE
TIME AT TC
H
M
TC 6B
TARGET TIME
00 45
DUE TIME
TC 6C
TC 6C


Logo of Rally
Car No.
Restart
Rally 2
Parc Fermé OUT/Service IN
COMPETITOR USE
ACTUAL START
H
M
Parc Fermé OUT
TARGET TIME
03 00
DUE TIME
Parc Fermé IN

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD (POUR PILOTES NON INSCRITS UNIQUEMENT)

RALLYE/ ASN LOGO	**Nom du Rallye**	FIA CHAMPIONNAT LOGO

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	CONCURRENT	PREMIER PILOTE	COPILOTE
Nom de du concurrent			
Nom de famille			
Prénom			
Date de naissance			
Lieu de naissance			
Nationalité (comme passeport)			
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			
Adresse e-mail durant le rallye			
N° de licence de compétition			
ASN d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré en (pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Marque		***N° d'enregistrement***	
Modèle		Cylindrée (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	E. 000.000	E.000.000	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif normal	E. 000.000	E.000.000	10H00 15 OCTOBRE

INFORMATION SUR LES PILOTES PRIORITAIRES
(à compléter par le concurrent)

Palmarès du pilote :

	Année	Rallye	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 cette épreuve.
(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_____

Note : les concurrents engagés dans le Championnat Constructeurs, WRC2 ou WRC3 et désirant marquer des points dans ces Championnats doivent utiliser un bulletin d'engagement standard prévu à cet effet et disponible auprès de la FIA.

8. LISTES DES ENGAGES

ETAPE 1 : PROJET DE LISTE DES ENGAGES

A la clôture des engagements tel qu'indiqué à l'Article 22.2 WRC, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre 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.

Le projet de liste des engagés comprendra :

- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe 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.

ETAPE 2 : LISTE DES PARTANTS
Comme décrit aux l'Art. 45.2 et 45.3 du WRC et à l'Annexe VIII pour le WRC Junior (s'il y a lieu).

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 (voir également WRC Article 54.2).

CEREMONIE DE DEPART ET 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 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 la Section 1 (pas d'ESS) ou **Liste des partants de la 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 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" (WRC Art. 47.2.1) – uniquement pour la Section 2, s'il y a lieu.

SECTIONS DU RALLYE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT

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 pour la section après un regroupement pour la nuit
- Doit être proposée par le directeur de course. Repositionnement, le cas échéant, conformément à l'Art. 45.1 WRC.
- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye si la possibilité de prendre un nouveau départ est prévue dans le règlement particulier du rallye (WRC Art. 46.1.1.)
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour toutes les voitures ayant abandonné prenant un nouveau départ N°.

c) Classement officieux partiel à l'issue de la section avant un regroupement pour la nuit

- 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

DERNIERE SECTION DU RALLYE

d) Classement provisoire
- Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé les sections après le dernier regroupement pour la nuit (WRC Art. 46.1.4)
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des Commissaires Sportifs et publié à temps dans le règlement particulier (WRC Art. 28)
- "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 de la Décision des Commissaires Sportifs N°… 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 : …"

Classement provisoire de la Spéciale "Power"
- **Publié comme indiqué ci-dessus, s'il y a lieu.**

e) Classement final
- Doit être approuvé et signé par les Commissaires Sportifs puis publié après le délai pour les réclamations et après la conclusion des vérifications techniques finales et toute éventuelle décision des Commissaires Sportifs qui suit la publication du classement final provisoire
- "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 des résultats de l'appel interjeté par le concurrent de la voiture N°…"
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°…"

Classement final de la Spéciale "Power"
- Publié comme indiqué ci-dessus, s'il y a lieu.

Le cas échéant :
Classement provisoire du Championnat WRC Junior de la FIA
Classement final du Championnat WRC Junior de la FIA
Classement provisoire de la Coupe RGT de la FIA
Classement final de la Coupe RGT de la FIA
Classement provisoire du Trophée WRC de la FIA
Classement final du Trophée WRC de la FIA

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS

Le Guide du Rallye 2 comprend une grande section consacrée aux médias et remplace l'ancien "Guide pour les Médias". 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 accrédités par la FIA 2 semaines avant le début du rallye.

Afin de préparer au mieux ce livret, les organisateurs devraient :

1) Inviter un photographe de la FIA et / ou un caméraman du Promoteur du Championnat 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. Il est recommandé qu'un photographe local soit engagé uniquement s'il s'agit d'un professionnel expérimenté ou d'un détenteur d'une accréditation FIA.

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 et à se tenir 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 zones où se tiennent les commissaires de piste et la police sont considérées comme des lieux sûrs ; les médias portant une chasuble sont autorisés à demeurer aux côtés de ces officiels préposés à la sécurité.

• 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 (1ERE 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 compétant 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 1ère 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 (1ère / 2ème 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 rélatives 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 régies 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 rouges s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :
a) Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
b) Le drapeau rouge 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 rouge 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 rouge 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, tout véhicule médical 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.

ANNEXE IV

CEREMONIE DE PODIUM

1. EXIGENCES

1.1 La cérémonie de rampe d'arrivée et de podium devra se dérouler dans l'heure suivant l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale. L'horaire d'arrivée de la première voiture à l'assistance finale devra faire l'objet d'un accord entre la FIA et l'Organisateur.

1.2 L'organisateur devra prévoir une zone d'attente d'arrivée de sorte que les équipages traversent la rampe dans le bon ordre. Les médias et le personnel dotés d'un laissez-passer approprié devront pouvoir accéder à cette zone.

1.3 L'organisateur devra désigner un officiel (Maître de Cérémonie) chargé de la procédure, laquelle devra être répétée au préalable. Le nom de cet officiel, ainsi que l'horaire prévu pour la répétition, devront être transmis au Délégué Médias de la FIA et au Promoteur du Championnat préalablement au rallye.

1.4 La rampe d'arrivée devra comprendre une arche, sur laquelle figureront clairement le nom et le logo du rallye ainsi que les marques, conformément aux instructions disponibles auprès de la FIA et du Promoteur du WRC. La tour des photographes devra se trouver en face de la rampe et devra être placée et installée conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA (*FIA Media Facilities and Operations Guide*). La voie menant à la rampe et permettant d'en sortir devra être délimitée par des barrières métalliques empêchant l'accès du public.

1.5 L'arche de la rampe ne devra pas gêner l'ouverture des portières de la voiture ou la sortie de l'équipage de son véhicule lorsque ce dernier sera correctement positionné, à savoir le nez du véhicule dirigé vers la sortie de la rampe.

1.6 A l'arrière ou sur le côté du podium, des mâts de drapeaux devront être prévus sur lesquels seront déployés, de gauche à droite depuis la tour des photographes, le drapeau de l'ASN (facultatif), le drapeau national du pays hôte, le drapeau de la FIA (tous ces drapeaux devront flotter en permanence) et les drapeaux nationaux des vainqueurs du Trophée WRC, de Priorité 2, de Priorité 3 (WRC 3 et WRC Junior) et du concurrent gagnant, ainsi que les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes au classement général. Les drapeaux nationaux d'autres concurrents pourront être déployés selon l'appréciation de l'organisateur (ces drapeaux devront flotter en permanence).

1.7 L'organisateur devra prévoir un podium à marches de "style olympique" qui sera uniquement utilisé par les trois premiers équipages au classement général ; il sera placé de manière à permettre aux photographes / équipes télévisées de prendre des photos depuis la tour des photographes (conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA). Si ce podium à marches doit être mis en place pendant la cérémonie, des points indiquant son emplacement devront être préalablement marqués sur le sol.

1.8 Seul un prix (coupe ou trophée) par personne pourra être décerné, un à chaque membre d'équipage et un au représentant du concurrent gagnant. Le modèle des coupes et trophées devra être approuvé par le Délégué Médias de la FIA préalablement à leur achat. L'organisateur devra veiller à ce que les personnes remettant les récompenses s'approchent depuis le côté et quittent rapidement le podium.

1.9 Six personnes au maximum pourront remettre les prix. A part ces personnes, seul l'officiel chargé des procédures sera autorisé dans la zone de la rampe et du podium. Des instructions claires, par écrit, comprenant notamment des recommandations concernant la tenue vestimentaire, devront être remises à chaque personne décernant un prix.

1.10 Un parking adjacent (ou le parc fermé d'arrivée) devra être prévu pour les trois premières voitures au classement général. Les équipages gagnants de Priorité 3 ; une zone d'attente protégée devra également être prévue pour les équipages en cas de mauvais temps.

1.11 L'organisateur prévoira des moyens de transport pour au moins douze pilotes / copilotes (WRC, Priorité 2 et Priorité 3/s), pour un représentant du concurrent et pour le Délégué Médias de la FIA, depuis la zone d'arrivée jusqu'à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.

1.12 Les équipes participant à la cérémonie de podium et celles tenues de présenter leur voiture aux vérifications techniques finales devront prévoir un représentant pour acheminer leur voiture jusqu'au Parc Fermé ou aux vérifications techniques finales.

1.13 Il est de la responsabilité de l'organisateur d'informer les concurrents de la procédure d'arrivée.

1.14 Une zone réservée devra être prévue d'un côté de la rampe, hors des limites de la zone de la rampe et du podium, pour permettre à l'équipe gagnante d'assister à l'arrivée.

2. PROCEDURE (qui devra être contrôlée par l'officiel chargé de la cérémonie)

Résumé – Procédure

L'ordre de départ idéal est tel qu'indiqué ci-dessous ; des amendements peuvent toutefois être apportés à cette procédure pour que la cérémonie de podium se déroule le plus rapidement possible à l'issue de la Spéciale Power et de l'assistance finale. Les amendements devraient être étudiés de concert avec le Promoteur et le Délégué Médias de la FIA.

Equipage national le mieux placé → Vainqueur du Trophée WRC → Vainqueur P2 → Vainqueurs P3 → L'équipe rejoint les équipages gagnants, si elle y est invitée et après approbation → Pilotes à l'arrivée, du 10ème au 4ème → 3ème → 2ème → 1er → Douche au champagne (si podium non de style F1) → L'équipe rejoint l'équipage gagnant, si elle y est invitée

3 premiers équipages au classement général appelés → Présentations → Présentation au concurrent → Hymnes et drapeaux → Douche au champagne → Transport vers la conférence de presse de la FIA (trois premiers, concurrent gagnant, vainqueurs P2 et P3

2.1 L'organisateur est invité à prévoir des animations préalablement à la cérémonie d'arrivée et à installer un système de sonorisation à l'intention du public et des écrans télévisés géants montrant des images du rallye (disponibles gratuitement auprès du Promoteur du Championnat).

2.2 Il ne devra pas y avoir plus de deux VIP sur la rampe en même temps.

2.3 Depuis la zone d'attente d'arrivée (délimitée par des barrières et contrôlée - seuls les médias et le personnel portant un laissez-passer approprié y seront admis), la procédure devra se dérouler comme suit :

2.4 Si l'horaire le permet, l'équipage national le mieux placé se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense, repart et se dirige en voiture vers le parc fermé ou les vérifications techniques finales.

2.5 Le vainqueur du Trophée WRC se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense, repart et se dirige en voiture vers le Parc Fermé ou les vérifications techniques finales.

2.6 Le vainqueur de Priorité 2 se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, le pilote est interviewé et reçoit sa récompense. L'équipage monte alors sur le capot où il reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable (si podium non de style F1 où le champagne est agité sur un podium différent) et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20''). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30''). L'équipage remonte dans la voiture et se rend directement dans la zone de parking ou au Parc Fermé (s'il est adjacent). L'équipage gagnant de Priorité 2 retourne alors à pied dans la zone d'arrivée et attend d'être transporté vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA (même procédure pour le(s) vainqueur(s) P3).

2.7 Les équipages occupant de la 10ème à la 4ème place au classement général se rendent en voiture jusqu'au sommet de la rampe, ouvrent les portières, sortent de leur voiture, reçoivent une récompense puis se dirigent en voiture directement vers le Parc Fermé ou les vérifications techniques finales.

2.8 L'équipage arrivé troisième au classement général se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. Les membres de l'équipage sortent de la voiture et se placent de chaque côté de la voiture, les portières ouvertes. Le pilote est interviewé puis l'équipage quitte la rampe à bord de sa voiture et se dirige vers le parking ou le Parc Fermé (s'il est adjacent), où le représentant de l'équipe prend en charge la voiture. L'équipage rejoint à pied la zone d'attente.

2.9 Deuxième au classement général – même procédure que pour le troisième au classement général.

2.10 L'équipage gagnant se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, ferme les portières et est interviewé par l'officiel. L'équipage monte alors sur le capot, reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20''). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30''). Le personnel de l'équipe repart et la voiture reste sur la rampe jusqu'à la clôture de la cérémonie de podium.

2.11 Si ce n'est pas encore le cas, le podium est mis en place au sol en face de la rampe et de la voiture gagnante.

2.12 Les équipages gagnants se trouvant dans la zone d'attente sont ensuite appelés pour se placer derrière la marche du podium qui leur est réservée.

2.13 Il est demandé aux dignitaires politiques et/ou aux commanditaires (six au maximum) de présenter les récompenses.

2.14 Les équipages sont invités à monter sur le podium dans l'ordre suivant : 3ème, 2ème et 1er. En commençant par l'équipage arrivé troisième, les personnes chargées de remettre les récompenses présentent les trophées individuellement, équipage par équipage, en terminant par les gagnants. Ils se retirent immédiatement du champ des photographes et des équipes TV.

2.15 Après que chaque équipage a reçu ses prix, il est demandé à un représentant du concurrent gagnant de les rejoindre. Le trophée lui est remis alors qu'il se trouve devant l'équipage ; il se déplace ensuite sur le côté.

2.16 Les hymnes du pilote gagnant (conformément à la nationalité indiquée sur son passeport) ainsi que celui du concurrent (conformément au pays dans lequel la voiture a été homologuée) sont joués. Au moment où l'hymne du pilote vainqueur est joué, les drapeaux des pays des trois premiers pilotes sont hissés conformément au protocole olympique standard.
Les équipages ne doivent pas porter de casquette pendant les hymnes. Les lunettes de soleil sont interdites.
Immédiatement après, si la nationalité du concurrent gagnant est différente de celle du pilote, l'hymne national de ce concurrent est joué pendant que son drapeau est hissé. Si le pilote et le constructeur sont de même nationalité, l'hymne n'est joué qu'une seule fois et tous les drapeaux sont hissés simultanément. La durée du hissage des drapeaux doit être strictement identique à celle des hymnes. Après les hymnes, une autre douche au champagne devrait être prévue avec six bouteilles préalablement ouvertes.

2.17 Les équipages sont ensuite transportés vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.

2.18 La voiture gagnante est conduite au Parc Fermé par un représentant de l'équipe.

2.19 L'(les) équipage(s) gagnant(s) de Priorité 2 et 3, les trois premiers équipages au classement général, le représentant du constructeur gagnant et le Délégué Médias de la FIA sont amenés à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA. L'accès aux moyens de transport de ces derniers ne doit pas être entravé par des spectateurs.

2.20 Les voitures gagnantes sont ensuite amenées par les techniciens au parc fermé ou aux vérifications techniques finales, sous escorte prévue par l'organisateur.

2.21 Tous les autres équipages traversent la rampe selon l'horaire/l'ordre prévus, l'organisateur étant libre de donner la vedette à tel ou tel équipage.

Règlement Sportif 2018 - 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(les) 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)

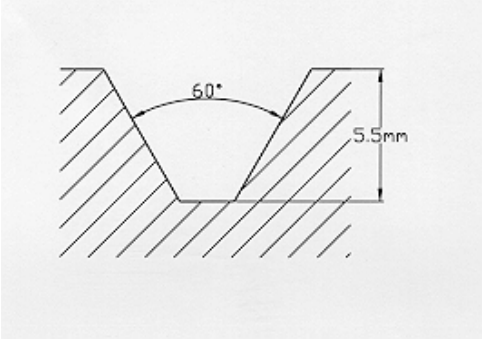
2. Autres voitures

Homologation (sculpture et taille) :

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 :

Largeur de jante/assemblage pneu	Longueur x Largeur	Surface	Taux de 17 %	Taux de 21,5 %	Taux de 27,5 %
	mm x mm	mm²	mm²	mm²	mm²
entre 8.5" et 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
entre 8" et 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733	6199
entre 7.5" et 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
entre 7" et 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
entre 6.5" et 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
Plus étroit que 6.5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

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 Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne radiale doit être au moins de 16 mm.
2.7 Les pavés et les lamelles doivent être considérés comme faisant partie de la sculpture s'ils mesurent moins de 2 mm de large.
2.8 Au moins 2 lignes de circonférence / Largeur totale minimum des lignes de circonférence = 12 mm.
2.9 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.
2.10 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 ASPHALTE POUR TEMPS DE PLUIE (jantes 18" uniquement)

- Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures doit être d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur et doit occuper au moins 27,5 % de la surface totale.
- Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne radiale doit être au moins de 16 mm.
- Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne de circonférence doit être au moins de 4 mm.
- Au moins 2 lignes de circonférence / Largeur totale minimum des lignes de circonférence = 12 mm.
- La profondeur de la sculpture des pneus 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.
- Chaque pneu doit avoir un numéro de code à barres permanent moulé ainsi qu'une Balise RFID fournis par un fournisseur de codes à barres agréé par la FIA.

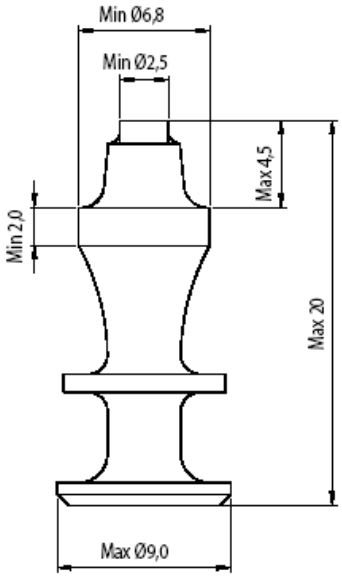
C / REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR NEIGE

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).

Jantes 7" x 15"

Les dimensions des clous pour les pneus glace montés sur une jante de 7" x 15" sont les suivantes :



Des pneus cloutés peuvent être utilisés pendant l'épreuve. Ils doivent être conformes à la réglementation ci-après :

- Les clous doivent être solides, cylindriques et coupés à plat.
- La section transversale des clous doit former un cercle complet en tout point.
- Le clou ne doit en aucun point être tubulaire.
- Le corps du clou doit être homogène et ne peut en aucun cas former un tube ou un trou.
- Le diamètre maximum du flasque est de 9 millimètres.
- Le diamètre minimal de l'âme métallique au milieu du clou est de 2,5 millimètres. Celle-ci doit être cylindrique, homogène et coupée à plat.
- La longueur du clou est limitée à 20 millimètres.
- Le poids du clou est limité à 4 grammes.
- Les clous doivent être montés sur le pneu depuis l'extérieur.
- Le nombre de clous ne doit pas dépasser 20 par décimètre de circonférence de roue.

La mesure sera effectuée avec une bande de roulement, sur une partie non pressurisée du pneu. La longueur de la bande de roulement est de 30 cm et à l'intérieur de la bande de roulement, il ne doit pas y avoir plus de 60 clous.
Si le nombre de clous est supérieur à 60 dans une section de 30 cm, un contrôle supplémentaire sera effectué dans la section suivante de 30 cm et le nombre total de clous dans les deux sections devra être au maximum de 120.

Jantes 8" x 18"

Les dimensions des clous pour les pneus neige montés sur une jante de 8" x 18" doivent respecter ce qui suit :

- Seuls les clous à tête cylindrique unique introduits par l'extérieur de la bande roulement sont autorisés. Ils ne peuvent en aucun cas passer à travers la sculpture.

Ils doivent impérativement remplir les conditions suivantes :

- Diamètre maximum de la base : 6,5 mm, tolérance incluse. Poids : 2 g ;
- Dépassement des clous au-delà de la surface du pneu neuf : maximum 2 mm ;
- Hauteur totale du clou, tête comprise : 15 mm. Tolérance MAX. 0,5 mm ;
- Densité sur la surface couverte ;
- Le nombre de clous ne doit pas dépasser 10 par décimètre de circonférence de la roue, à l'exception d'une bande centrale de 47 mm qui doit rester libre.
- Les clous amovibles manuellement ou mécaniquement sont interdits.

D / 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 VI

DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER FIA PERMANENTS

Droits pour :	**Equipes Constructeurs**		**Voiture(s) supplémentaire(s) bénéficiant dans la zone Constructeurs de d'un Constructeur** [(1)]	**Autres voitures WRC (255A Annexe J 2018)**	**Championnats annexes (WRC2 et WRC3)**
Nombre de voitures	3 voitures	2 voitures	illimité	1 voiture	1 voiture
Statut	P1	P1	P1	P1	WRC 2 : P2 WRC 3 : P3
Droit d'inscription	319 830 €	319 830 €	-	-	WRC2 : 3000 € WRC3 : 2000 €
Droit d'engagement au rallye	43 695 €	37 000 €	6695 €	5695 €	3935 €
Publicité facultative exigée	Non	Non	Oui, sauf si paiement du droit additionnel	Oui, sauf si paiement du droit additionnel	Oui, sauf si paiement du droit additionnel
Unité ADR incluse	6	4	-	-	-
Plaques de véhicule :					
• Plaques VIP (ou invités) [(2)]	14	10	2	2	1
• Plaques d'assistance **(2)**	8	6	1	1	1
• Plaques auxiliaires **(2)**	15	13	2	2	2
• Plaques voitures de notes (WRC Art. 11.4.1)	3	2	1 (pour les voitures WRC uniquement)	1	-
Services [(2)]					
• Zone dans le parc d'assistance	65 m x 20 m	45 m x 20 m	10 m x 20 m	10 m x 20 m	100 m^2
• Toilettes dans la zone réservée aux équipes	2	2	-	-	-
• Raccordement eau et enlèvement des déchets	Géré de manière centralisée par l'organisateur du rallye.				
• Plate-forme d'hélicoptère (utilisation non commerciale uniquement)	1	1	-	-	-
Documents imprimés et laissez-passer [(2)]:					
• Road books	15 (6)	12 (6)	3 (1)	2 (1)	3
• Cartes du parcours	17 (6)	12 (6)	5 (1)	3 (1)	5
• Programmes	16	12	4	3	5
• Plan de sécurité (CD)	1	1	-	-	-
• Laissez-passer équipes	60	50	10	8	6
• Laissez-passer invités	75	60	7	5	2
Laissez-passer permanents *:					
• Priorité	3	3	-	-	-
• Médias/RP	4	4	-	-	-

(1) = sous réserve d'espace disponible et de l'accord de l'organisateur et du Promoteur WRC
(2) = exigences minimales – ressources supplémentaires sous réserve de négociations entre le concurrent et l'organisateur du rallye

La présence de tout fournisseur de pneumatiques dans le parc d'assistance ou dans d'autres lieux de l'épreuve à des fins techniques ou promotionnelles est soumise à un accord commercial avec le Promoteur.

Tous les droits s'entendent hors TVA locale.

ANNEXE VII

SEQUENCE FEUX DE DEPART

PROCEDURE DE DEPART

Compte à rebours :

30 secondes avant le départ - zone rouge et feu rouge

10 secondes avant le départ - 1 signal sonore (court) + zone rouge et feu rouge

5 secondes avant le départ - 1 signal sonore (court) chaque seconde + zone jaune et feu jaune clignotant

Signal de départ : Feu vert + signal sonore de départ

Après le **Signal de départ** : 20 secondes départ libre + zone verte et feu vert



Il est fortement recommandé d'appliquer la procédure suivante :

- Après que l'heure de départ effective a été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.
- Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, le commissaire de piste doit se positionner devant elle avec un bâton pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, le commissaire de piste doit quitter cette position et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique.

ANNEXE VIII

CHAMPIONNAT WRC JUNIOR DE LA FIA 2018

1. ANNONCE

Le WRC Junior de la FIA ("WRC Junior") est un Championnat de la FIA tel que présenté à l'Art. 1 du Règlement Sportif WRC 2018, réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 4 de la présente Annexe avec des voitures admises conformément à l'Article 5. M-Sport Ltd assurera la promotion du WRC Junior de la FIA. Dans le cadre du WRC Junior, un Trophée pour les nations des pilotes (Trophée des Nations) sera décerné à la fin du Championnat.

2. PARTICIPATION

2.1 GENERALITES

2.1.1 Pour marquer des points au WRC Junior, les pilotes doivent s'inscrire au WRC Junior 30 jours avant le début de la première épreuve à laquelle ils souhaitent prendre part, à l'aide du Formulaire de demande accessible sur le site Web de la FIA : www.fia.com.
En parallèle, tout pilote inscrit au WRC Junior sera éligible pour le Championnat WRC 3 de la FIA.

L'engagement est toujours sous réserve de l'approbation de la FIA et de la signature par le pilote et du respect par ce dernier de l'accord passé avec le Promoteur du WRC Junior.

L'inscription au Championnat WRC Junior ne peut se faire qu'au nom d'un pilote.

L'engagement aux épreuves individuelles peut se faire :
- au nom d'un pilote ou
- au nom d'une équipe ou d'un sponsor ou
- au nom d'une équipe désignée par une ASN.

toujours à condition qu'une licence de concurrent en cours de validité puisse être présentée.

2.1.2 Le nombre de rallyes qualificatifs dans le Championnat WRC Junior est de 5.

2.2 PILOTES

2.2.1 Pour pouvoir participer et marquer des points au WRC Junior, les pilotes doivent :
a) être nés le 1er janvier 1989 ou après,
b) ne pas avoir participé en tant que pilote prioritaire 1 (P1), désigné pour marquer des points Constructeur à une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA avant le premier rallye du WRC Junior,

2.2.2 Seul le pilote inscrit pour participer au Championnat WRC Junior peut conduire sur les épreuves spéciales du rallye.

2.2.3 Le pilote vainqueur au classement général du Championnat WRC Junior 2018 remportera une voiture de rallye Ford Fiesta R5 neuve, ainsi que certains services inclus à utiliser en 2019. Ce prix est sous réserve des modalités et conditions contenues dans le contrat conclu entre le pilote et le Promoteur du WRC Junior.

2.3 COPILOTES

2.3.1 Le copilote vainqueur remportera le Championnat WRC Junior 2018 pour Copilotes.

2.3.2 Un pilote peut changer de copilote en cours de saison, sous réserve de la conformité au Règlement Sportif WRC. Tous les points marqués par un copilote restent attribués au copilote.

2.3.3 Un copilote peut s'associer à plusieurs pilotes au cours d'une saison du WRC Junior.

3. POINTS

3.1 GENERALITES

3.1.1 Les titres de Champion WRC Junior 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 inscrits au WRC Junior qui sera établi à partir du classement général de chaque épreuve du WRC Junior. Les points marqués dans le Championnat WRC Junior 2018 le seront à la fois au nom du pilote et du copilote.

3.1.3 Seuls les 4 meilleurs résultats du classement de chaque pilote ou copilote inscrit compteront pour le classement final du Championnat WRC Junior.
3.1.4 Les points d'un pilote ou copilote ayant abandonné ou ayant été exclu ou suspendu du WRC Junior demeureront dans le classement du WRC Junior.
3.1.5 Un Trophée sera décerné à la Nation dont le(s) pilote(s) aura(ont) marqué le nombre total de points le plus élevé, conformément au règlement publié séparément mentionné à l'Article 1. Les Points de Spéciale ne seront pas attribués dans le classement d'un Trophée des Nations.

3.2 POINTS DE RALLYE

3.2.1 Les points pour chaque manche seront attribués aux pilotes et copilotes du WRC Junior sur la base du classement général du WRC Junior comme suit :

1ère position	25 points
2ème position	18 points
3ème position	15 points
4ème position	12 points
5ème position	10 points
6ème position	8 points
7ème position	6 points
8ème position	4 points
9ème position	2 points
10ème position	1 point

3.2.2 Lors de la manche finale du WRC Junior, mais à condition seulement que le pilote se soit engagé à et ait pris le départ d'au moins trois des manches précédentes du WRC Junior 2018, les points pour chaque pilote classé seront attribués comme suit :

1ère position	50 points
2ème position	36 points
3ème position	30 points
4ème position	24 points
5ème position	20 points
6ème position	16 points
7ème position	12 points
8ème position	8 points
9ème position	4 points
10ème position	2 points

Les pilotes non engagés à ou n'ayant pas pris le départ d'au moins trois des manches précédentes du WRC Junior 2018 se verront attribuer des points conformément au barème de points normal de la FIA, à savoir non doublés.

3.2.3 Le classement WRC Junior sera établi à partir du classement général final du rallye. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 54 du Règlement Sportif WRC FIA.
3.2.4 Seul le pilote le mieux placé de chaque nation marquera des points pour le classement du Trophée des Nations. Les points du pilote suivant de même nationalité iront au pilote classé juste après de nationalité différente. Le classement du Trophée des Nations WRC Junior sera établi à partir du classement général final du rallye et incluant uniquement les voitures éligibles pour les points. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 54 du Règlement Sportif WRC FIA.

3.3 POINTS DE SPECIALE

3.3.1 Pour chaque spéciale d'un itinéraire du WRC Junior, un Point de Spéciale sera attribué au pilote et au copilote du WRC Junior ayant obtenu le temps de spéciale le plus rapide parmi les équipages WRC Junior inscrits. Si deux équipages (ou plus) ont obtenu le même temps le plus rapide, ces derniers recevront un Point de Spéciale.
3.3.2 Les Points de Spéciale ne seront pas attribués à un équipage du WRC Junior qui se sera vu allouer un temps théorique ou un temps du Rallye 2. Dans ce cas, le Point de Spéciale sera attribué à l'équipage du WRC Junior ayant obtenu le temps de spéciale le plus rapide et ayant effectué la spéciale normalement et correctement.

Les Points de Spéciale ne seront pas attribués en cas d'ex æquo entre deux équipages (ou plus) si un (ou plusieurs) des équipages concernés s'est vu allouer un temps théorique.

3.3.3 Les Points de Spéciale ne seront pas attribués si plus de 50 % des équipages du WRC Junior se sont vus allouer un temps théorique sur une spéciale donnée.

3.3.4 Un équipage ayant abandonné à tout moment, notamment le dernier jour de l'itinéraire du WRC Junior ne sera pas classé mais pourra conserver tous les Points de Spéciale acquis jusque-là.

3.3.5 Un équipage qui a pris un faux départ durant une spéciale, notamment un faux départ pris avant que le signal n'ait été donné, ou qui n'a pas effectué la spéciale correctement, ne peut pas marquer de Points de Spéciale sur cette spéciale.

3.3.6 Les Points de Spéciale peuvent être marqués et conservés pour les 5 manches du WRC Junior.

3.4 EX ÆQUO

Les ex æquo aux classements du Trophée des Nations ou du Championnat WRC Junior seront départagés conformément à l'Article 10 du Règlement Sportif WRC FIA 2018. Dans le cas où l'Art. 10 du Règlement Sportif WRC FIA ne permettrait pas de départager les ex æquo dans toute partie du WRC Junior 2018, la décision sera prise en faveur du pilote et/ou du copilote ayant obtenu le temps le plus rapide sur la spéciale finale de l'épreuve finale du WRC Junior. Si les équipages concernés obtiennent des temps égaux lors de la spéciale finale de l'épreuve finale, ou si des temps théoriques sont appliqués à l'un de ces équipages sur cette spéciale, alors le temps le plus rapide obtenu lors de l'avant-dernière spéciale, puis lors de la spéciale qui la précède (et ainsi de suite) sera utilisé jusqu'à ce que les ex æquo soient départagés.

4. CALENDRIER

4.1 Les rallyes qualificatifs du WRC Junior pour 2018 sont les suivants :

Manche	Rallye	Date	Site Web de l'organisateur du rallye
1	Rally Sweden	15-18 février	www.rallysweden.com
2	Rallye Tour de Corse	5-8 avril	www.rallyedefrance.com
3	Rally de Portugal	17-20 mai	www.rallydeportugal.pt
4	Rally Finland	26-29 juillet	www.nesteoilrallyfinland.fi
5	Rally of Turkey	13-16 septembre	www.marmarisrallyturkey.com

Si un rallye du WRC Junior devait être annulé, une épreuve de remplacement pourra être désignée.

5. VOITURES ADMISSIBLES

5.1 La seule voiture admissible est la voiture de rallye Ford Fiesta R2/RC4, numéro d'homologation A 5762, préparée exclusivement, fournie et livrée par M-Sport Ltd sur chacun des rallyes du WRC Junior de la FIA et conforme à toutes les dispositions de la réglementation technique de la FIA (Annexe J), aux exigences de sécurité de la FIA, ainsi qu'aux prescriptions et règlements spécifiques de l'Annexe VIII au Règlement Sportif WRC.

5.2 La voiture de rallye doit être à tout moment conforme à ces réglementations ainsi qu'à la fiche de spécifications délivrée par M-Sport Ltd, signée par un représentant de M-Sport Ltd et remise au délégué Technique de la FIA lors des vérifications techniques de chaque rallye qualificatif.

5.3 Tout changement apporté à la voiture, suppression ou ajout de pièces, amendement ou modification de la voiture fournie (sauf autorisation expresse), est strictement interdit.

5.4 Nonobstant l'Article 27.2.1 du Règlement Sportif WRC de la FIA, le fournisseur de voitures WRC Junior est seul responsable de la conformité de ces composants et unités plombés et fournis par ses soins tant que les plombages ne sont pas détruits ou retouchés.

6. PNEUS ADMISSIBILES

6.1 Les pneus admissibles sont les pneumatiques PIRELLI, conformes à la réglementation FIA WRC 2018.

6.2 Le/les type(s) et le nombre maximum de pneumatiques seront indiqués dans le règlement particulier de chaque épreuve ou par voie d'additif avant l'épreuve.

6.3 Il est obligatoire que chaque voiture du WRC Junior ait à son bord une ou deux roue(s) de secours équipée(s) de pneus au moment de quitter une zone d'assistance avant toute section incluant une épreuve spéciale. L'Article 60.9 du Règlement Sportif du WRC s'applique également pour le WRC Junior.

6.4 Pour tous les concurrents JWRC, le fournisseur de pneus doit envoyer la liste complète des codes à barres au délégué Technique FIA avant chaque épreuve (vérifications techniques avant le rallye).

7. RECONNAISSANCES

7.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Pour les reconnaissances, les équipages du WRC Junior peuvent utiliser :

- les "voitures standard" conformes exclusivement à l'Art. 25.1.1 du Règlement Sportif WRC
- les "voitures de production" à deux roues motrices conformes à l'Art. 25.1.2 du Règlement Sportif WRC.

8. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLE

8.1 ORDRE DE DEPART DU RALLYE

8.1.1 En tant que pilotes de priorité 3 (P3), les équipages du WRC Junior prendront le départ de la première section du rallye en un seul groupe avant les autres pilotes P3, dans l'ordre du classement provisoire du Championnat WRC Junior. Les équipages du WRC Junior se verront attribuer des numéros allant de 61 à 80, tel que spécifié à l'Article 17.2 du Règlement Sportif WRC FIA.

8.1.2 Pour la première manche du Championnat WRC Junior, le Responsable Sportif du WRC Junior et la FIA communiqueront à l'organisateur l'ordre de départ du WRC Junior.

8.2 ORDRE DE DEPART DU DEUXIEME JOUR

8.2.1 L'ordre de départ du deuxième jour, et s'il y a lieu du suivant, se fondera sur le classement général à l'arrivée de la dernière spéciale du jour précédent, toujours sous réserve de l'Article 45.2.

9. CARBURANT

Tous les pilotes WRC Junior doivent utiliser le carburant FIA tel que fourni par le fournisseur désigné. La procédure telle que décrite à l'Art. 58 du Règlement Sportif WRC doit être suivie.

10. MARQUAGE ET PLOMBAGE DES COMPOSANTS MECANIQUES

Une transmission de réserve (voir aussi Art. 63.3) peut être attribuée à un numéro de voiture spécifique au moment de son installation. Le Délégué Technique de la FIA doit en être informé au préalable.

Une fois attribuée à un numéro de voiture spécifique, une transmission ne peut pas être utilisée sur une autre voiture.

Pour chaque voiture du WRC Junior, le bloc moteur, le turbocompresseur et la boîte de vitesses équipant le véhicule seront plombés lors des vérifications techniques avant l'épreuve conformément avec la fiche de plombage dédiée (version 2017-05-24). 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.

11. VERIFICATIONS TECHNIQUES

11.1 Le délégué Technique 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.

11.2 Le Promoteur JWRC présentera les voitures de rallye ainsi que les pièces de rechange lors des vérifications techniques avant l'épreuve, mais les concurrents inscrits devront prendre leurs propres dispositions pour présenter leur équipement de sécurité (casques, combinaisons, HANS, sous-vêtements, chaussettes, cagoules, gants, etc.) lors des vérifications techniques au moment approprié.

ANNEXE IX

DROITS WRC

Tout concurrent souhaitant être engagé dans l'un quelconque des rallyes de l'un des Championnats des Rallyes de la FIA régis par le présent Règlement Sportif reconnaît et accepte que tous les droits, titres et intérêts ayant trait au Championnat des Rallyes de la FIA concerné, y compris, mais pas exclusivement, tous les droits d'auteur, les droits sur bases de données et tous les droits voisins et connexes, les droits audiovisuels, les droits rattachés à des noms de domaine, les noms commerciaux et les droits de marque, notamment "FIA", "World Rally", "World Rally Championship", "WRC" et "FIA World Rally Championship" (et toute traduction ou permutation y afférente), ainsi que tout "goodwill" s'y rapportant sont la propriété exclusive de la FIA. Toute utilisation de ces droits par le concurrent à des fins autres que celles convenues par écrit par la FIA (et/ou son représentant) est interdite.

Tout concurrent souhaitant être engagé dans l'un quelconque des rallyes de l'un des Championnats des Rallyes de la FIA régis par le présent Règlement Sportif reconnaît et accepte que la FIA (ou son représentant) crée et utilise des enregistrements ou copies d'images du concurrent en train de participer à des rallyes du Championnat de la FIA concerné (y compris l'image, le logo, la livrée, les couleurs, le nom, la marque verbale et l'apparence de l'équipe du concurrent, de sa voiture, de ses tenues, de son/ses pilote(s) et membres d'équipe, ainsi que le nom et les logos des commanditaires de l'équipe figurant sur la livrée du concurrent) sous quelque forme que ce soit et sans avoir besoin d'un quelconque consentement, d'une licence ou d'un paiement, et ce à toutes fins (notamment dans le cadre d'activités publicitaires, de marketing ou de relations publiques et au titre de toute autre forme de message commercial) qui soient dans l'intérêt de la promotion du Championnat des Rallyes de la FIA concerné. Cette autorisation d'utilisation sera étendue à tout organisme de radiodiffusion, partenaire médias, commanditaire de championnat ou licencié à la seule discrétion de la FIA (ou de son représentant). Elle portera (de manière non exhaustive) sur les enregistrements audiovisuels, les photographies, les couvertures médiatiques sous toutes formes, les guides d'information, les produits publicitaires, les jeux interactifs et tout autre produit faisant apparaître le concurrent aux côtés de deux autres participants au Championnat des Rallyes de la FIA concerné. La FIA (ou son représentant) veillera en tout temps à ce que cette utilisation donne une image juste, impartiale et exacte du concurrent et ne signifie ou ne suggère pas qu'il approuve tel ou tel produit ou service. La FIA (ou son représentant) fera tous les efforts raisonnables pour se conformer aux directives pertinentes relatives à l'image de marque que le concurrent pourra communiquer.

ANNEXE X

COUPE RGT DE LA FIA 2018

1. ANNONCE

La Coupe RGT de la FIA est une Coupe FIA telle que présentée à l'Article 1 du Règlement Sportif WRC 2018 et du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux 2018, 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 dans 4 des rallyes qualificatifs.

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 2018 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 :

1ère position	25 points
2ème position	18 points
3ème position	15 points
4ème position	12 points
5ème position	10 points
6ème position	8 points
7ème position	6 points
8ème position	4 points
9ème position	2 points
10ème 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 2018.

4. CALENDRIER

Les rallyes qualificatifs de la Coupe RGT pour 2018 sont les suivants :

Date	Rallye	Site Web de l'organisateur du rallye
26-28 janvier 2018	Rally Monte-Carlo	www.acm.mc
06-08 avril 2018	Tour de Corse	www.tourdecorse.com
20-22 juillet 2018	Rally di Roma Capitale	www.rallydiromacpatiale.it
24-26 August 2018	Barum Czech Rally Zlin	www.czechrally.com
18-20 octobre 2018	Rallye International du Valais	www.riv.ch

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 transmission équipant le véhicule seront plombés lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Chaque concurrent pourra faire plomber une transmission 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.

ANNEXE XI

GESTION ENVIRONNEMENTALE

1 GESTION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Tous les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC (les organisations qui sont responsables de la gestion et de la tenue des épreuves) doivent pour la saison 2017 mettre en place et suivre le Cadre de Certification Environnementale élaboré par l'Institut FIA et atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence, avant la fin de la saison du Championnat.

A compter de la saison 2018, le plus haut niveau d'accréditation, Achievement of Excellence, sera obligatoire pour que les organisateurs puissent faire partie du Championnat du Monde des Rallyes.

1.2 Les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC sont chargés de gérer le processus d'accréditation conformément au programme établi à l'Art. 15.5.1.

1.3 Il appartient à chaque organisateur d'identifier le nombre total de sections pertinentes pour ses opérations dans le Cadre de Certification Environnementale, mais les sections suivantes sont obligatoires pour toutes les épreuves :

Principes fondamentaux de la gestion environnementale :

1. Engagement en faveur de la gestion environnementale.
2. Cibles et objectifs environnementaux.
3. Formation et communication environnementale.
4. Respect des réglementations environnementales.
5. Mesure de la performance environnementale.

Domaines clés pour l'impact environnemental :

8. Consommation d'énergie
10. Gestion des déchets
11. Prévention de la pollution du sol et de l'eau
12. Chaîne d'approvisionnement, conception et matériaux (stratégies d'approvisionnement)
13. Transport
17. Surveillance des émissions de carbone

1.4 Les lignes directrices en matière d'accréditation peuvent être consultées à l'adresse : https://www.fia.com/sustainability-programme. Les organisateurs WRC doivent compléter le formulaire d'inscription disponible à l'adresse : http://bit.ly/wrcform.