

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2019

INDEX

PRINCIPES GENERAUX

1.	CONDITIONS GENERALES	10
1.1	APPLICATION	
1.2	LANGUE OFFICIELLE	
1.3	INTERPRETATION	
1.4	DATE D'APPLICATION	
2.	DEFINITIONS	
2.1	DEBUT DU RALLYE	
2.2	ADDITIF	
2.3	COMMUNICATION	
2.4	ZONES DE CONTROLE	11
2.5	MEMBRES DE L'EQUIPAGE	
2.6	DECISION	
2.7	FIA	
2.8	FIN DU RALLYE	
2.9	ETAPE	
2.10	ZONE RESERVEE AUX MEDIAS	
2.11	NEUTRALISATION	
2.12	PARC FERME	
2.13	ASSISTANCE INTERDITE	
2.14	RECONNAISSANCE	
2.15	PROGRAMME HORAIRE DES RECONNAISSANCES	
2.16	REGROUPEMENT	
2.17	SECTEUR DE LIAISON	12
2.18	SECTION DU RALLYE	
2.19	ASSISTANCE	
2.20	EPREUVE SPECIALE	
2.21	EPREUVE SUPER SPECIALE	
2.22	EQUIPE	
2.23	CARNET DE CONTROLE	
2.24	ZONE TECHNIQUE	
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	13

VOITURES ADMISES

4.	VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DES CHAMPIONNATS REGIONAUX DE LA FIA	
4.1	CLASSES DE VOITURES	
4.2	DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES	14
4.3	VOITURES NATIONALES/REGIONALES	

CHAMPIONNATS ET POINTS

- 5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT..... 15**
 - 5.1 ATTRIBUTION DES POINTS DES CHAMPIONNATS
 - 5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS
- 6. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES 16
Applicable uniquement pour le WRC
- 7. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS
Applicable uniquement pour le WRC
- 8. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC2, WRC 3)
Applicable uniquement pour le WRC
- 9. CHAMPIONNAT JUNIOR WRC / JUNIOR ERC
Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC/ERT
- 10. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT
 - 10.1 PILOTES ET COPILOTES
 - 10.2 CONSTRUCTEURS OU EQUIPES (LE CAS ECHEANT)
- 11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES
 - 11.1 PILOTES PRIORITAIRES DE LA FIA
 - 11.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES
- 12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE..... 17
 - 12.1 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF
- 13. CARACTERISTIQUES DU RALLYE
 - 13.1 CONFIGURATION DU RALLYE
 - 13.2 PROGRAMME DES RALLYES

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

- 14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA
 - 14.1 GENERALITES
 - 14.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE..... 18
 - 14.3 CARNET DE CONTROLE
- 15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

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..... 19

IDENTIFICATION DES VOITURES**17. NUMEROS ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON**

Applicable uniquement pour le WRC.

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE**18.1 GENERALITES****18.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT****18.3 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 20****19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE****19.1 VITRES LATERALES ARRIERE****19.2 PANNEAUX DE PORTES / NUMEROS DE COURSE / NOMS DES PILOTES 21****CONDUITE****20. COMPORTEMENT****20.1 REGLES GENERALES****20.2 PENDANT LES RECONNAISSANCES ET / OU L'EPREUVE DE MISE AU POINT 22****20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE****ENGAGEMENTS****21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT****21.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT (DEMANDE 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****21.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE 23****22. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS****22.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS****22.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS****23. DROITS D'ENGAGEMENT****23.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT****23.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT****23.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT****24. CLASSES****24.1 CHANGEMENT DE CLASSE****RECONNAISSANCES****25. RECONNAISSANCES****25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE**

25.2	PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE	24
25.3	RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES	
25.4	DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES	

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26.	AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE	
26.1	GENERALITES	
26.2	HORAIRE	25
27.	PENDANT LE RALLYE	
27.1	VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES	
27.2	RESPONSABILITE DU CONCURRENT	
28.	CONTROLE FINAL	
28.1	PARC FERME FINAL	
28.2	SELECTION DES VOITURES	
28.3	FICHE D'HOMOLOGATION	

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

29.	EXIGENCES POUR LA MISE AU POINT	26
29.1	GENERAL	
29.2	DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT	
29.3	DECHARGE	
29.4	EXIGENCES TECHNIQUES	
29.5	PANNE DURANT LA MISE AU POINT	
29.6	EQUIPEMENT DU PILOTE ET DU PASSAGER A BORD	
29.7	ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT	
30.	ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS	

CONTROLES

31.	CONTROLES – EXIGENCES GENERALES	
31.1	SIGNALISATION DES CONTROLES	
31.2	BARRIERES DE PROTECTION	
31.3	DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE	27
31.4	HORAIRE	
31.5	ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS	
31.6	INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE	
31.7	ZONES RESERVEES AUX MEDIAS (LE CAS ECHEANT)	
31.8	POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES ET DE MAINTENANCE DES CAMERAS	
32.	CONTROLES DE PASSAGE	
33.	CONTROLES HORAIRES	
33.1	FONCTIONNEMENT	
33.2	PROCEDURE DE POINTAGE	
33.3	CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE	28
34.	RETARD	
34.1	RETARD MAXIMUM AUTORISE	

34.2	AVANCE	
34.3	NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE	29
35.	CONTROLES DE REGROUPEMENT	
35.1	PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT	
35.2	SORTIE D'UN REGROUPEMENT	

EPREUVES SPECIALES

36.	GENERALITES	
36.1	CHRONOMETRAGE	
37.	DEPART DES EPREUVES SPECIALES	
37.1	POINT DE DEPART	
37.2	PROCEDURE DE DEPART	
37.3	PROCEDURE DE DEPART MANUELLE	
37.4	DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE	
37.5	EPREUVE SPECIALE RETARDEE	
37.6	FAUX DEPART	30
38.	ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE	
38.1	LIGNE D'ARRIVEE	
38.2	POINT STOP	
39.	INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE	
40.	SECURITE DES CONCURRENTS	
40.1	EQUIPEMENT DES EQUIPAGES	
40.2	EQUIPEMENT DES VOITURES	
40.3	INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE	30
40.4	INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE.....	31
40.5	DRAPEAUX JAUNES	
40.6	POINTS DRAPEAU JAUNE DURANT LES RECONNAISSANCES	
41.	EPREUVES SUPER SPECIALES	32
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	
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 COUPE DE CARBURANT	33
42.7	PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE	

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43. CEREMONIE DE DEPART

44. DEPART DU RALLYE

44.1 ZONE DE DEPART

44.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.1 NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART

45.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

45.3 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

45.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTS

45.5 INTERVALLES DE DEPART 34

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

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

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

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

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

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

49. PARCS D'ASSISTANCE 35

49.1 CONDITIONS GENERALES

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

49.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

49.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

49.5 ASSISTANCE EXTERNE

49.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

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

51. FLEXI-ASSISTANCE

51.1 GENERALITES

51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES 36

52. ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES

52.1 GENERALITES

52.2 NOMBRE DE PERSONNEL D'EQUIPE

52.3 OUTILS ET EQUIPEMENT ADMIS

52.4 LAISSEZ-PASSER VEHICULES POUR ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES 37

52.5 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS

52.6 ZONE DE MONTAGE DES FEUX

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

Applicable uniquement pour le WRC.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'EPREUVE**54. RESULTATS DES RALLYES**

- 54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS
- 54.2 PUBLICATION DES RESULTATS
- 54.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT 38
- 54.4 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE
- 54.5 PROMOTION DES RESULTATS

55. RECLAMATIONS ET APPELS

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

56. REMISE DES PRIX RALLYES

- 56.1 CEREMONIE DE PODIUM
- 56.2 REMISE DES PRIX 39

57. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

- 57.1 EXIGENCES DE PRESENCE
- 57.2 ABSENCE

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT**

- 58.1 EMBLACEMENT
- 58.2 PROCEDURE DANS LES ZR
- 58.3 PROCEDURE SUR LES STATIONS ESSENCE..... 40

59. UTILISATION DU CARBURANT

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC.

PNEUMATIQUES ET ROUES**60. GENERALITES**

- 60.1 **POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS PNEUS MOULES**
- 60.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC 41
Applicable uniquement pour le WRC
- 60.3 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE DE RALLYE S2000
TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC DES VOITURES R5 ET R4
TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N
Applicable uniquement pour le WRC
- 60.4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES
Applicable uniquement pour le WRC
- 60.5 PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES
Applicable uniquement pour le WRC
- 60.6 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT
Applicable uniquement pour le WRC
- 60.7 **CONTROLES**
- 60.8 **ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES**

60.9	SECTEURS DE LIAISON	
60.10	REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES	42
60.11	ROUES DE SECOURS	
60.12	FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES	
60.13	DISPONIBILITE DES PNEUS	
61.	FOURNITURE DE PNEUMATIQUES	
	Applicable uniquement au WRC.	
62.	QUANTITE DE PNEUMATIQUES	
	Applicable uniquement au WRC et à l'ERC.	

COMPOSANTS MECANIQUES

63.	COMPOSANTS MECANIQUES	
63.1	REPLACEMENT DU MOTEUR	
63.2	TURBOCOMPRESSEURS	
63.3	TRANSMISSIONS	43
64.	COMPOSANTS MECANIQUES – CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC	
	Applicable uniquement pour le WRC	
65.	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE	
65.1	CAMERAS EMBARQUEES	
65.2	SYSTEME DE SUIVI	
65.3	NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES	

ESSAIS

66.	ESSAIS	
	Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC	

REGLEMENT SPORTIF DES RALLYES REGIONAUX DE LA FIA 2019

V – Variantes régionales et dispositions supplémentaires

V1A	CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES	44
V1B	TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES	53
V2	CHAMPIONNAT DES RALLYES D'AFRIQUE	58
V3	CHAMPIONNAT DES RALLYES DU MOYEN-ORIENT	62
V4	CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE	67
V5	CHAMPIONNAT DES RALLYES NACAM DE LA FIA	75
V6	CHAMPIONNAT DES RALLYES CODASUR DE LA FIA	80

ANNEXES

INDEX	89	
ANNEXE I	SIGNALISATION DES CONTROLES	90
ANNEXE II	DOCUMENTS STANDARD	
	1. REGLEMENT PARTICULIER	92
	2. ADDITIFS	95
	3. GUIDES DU RALLYE	96
	4. ITINERAIRE	99
	5. ROAD BOOK	103

	6. CARNET DE CONTROLE.....	106
	7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD	112
	8. LISTES DES ENGAGES	114
	9. LISTE DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE.....	115
	10.LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS	117
ANNEXE III	SECURITE (Code Annexe H).....	119
ANNEXE IV	CEREMONIE DE PODIUM (valable seulement en WRC et facultatif pour les Championnats Régionaux)	
ANNEXE V	PNEUMATIQUES.....	129
ANNEXE VI	DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS (valable seulement en WRC)	
ANNEXE VII	SEQUENCE FEUX DE DEPART (valable seulement en WRC)	
ANNEXE VIII	CHAMPIONNAT WRC JUNIOR (valable seulement en WRC)	
ANNEXE IX	SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION	132
	(pour les organisateurs uniquement – pas de valeur réglementaire pour les concurrents)	
ANNEXE X	COUPE RGT	136

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2019

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

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

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

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du règlement particulier de chaque rallye.

Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les promoteurs de championnat, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

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

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

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

1.1.4 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 1^{er} janvier 2019.

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 MEMBRES DE L'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. Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye. 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 ETAPE

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

2.10 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS

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

2.11 NEUTRALISATION

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

2.12 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 autres que de l'eau potable fournie par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini dans le présent règlement.

2.14 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 HORAIRE DES RECONNAISSANCES

Le programme horaire indiqué dans le règlement particulier au cours duquel les équipages peuvent 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 pour les 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 dans le présent règlement.

2.20 EPREUVE SPECIAL

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 dans le présent règlement et 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 CARNET DE CONTROLE

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

2.24 ZONE TECHNIQUE

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

2.25 CARTON JAUNE

Si une défaillance grave est constatée en ce qui concerne la sécurité des spectateurs sur les rallyes, la Commission des Rallyes 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 des Rallyes.

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. Le Délégué Sportif de la FIA peut également avoir le rôle d'observateur de 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 Délégué à la Sécurité de la FIA est chargé spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

3.2.4 Délégué Médias de la FIA

Le Délégué Médias de la FIA est chargé de tous les aspects médias y compris des conférences de presse FIA avant et après 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.

3.2.6 Observateur(s) de la FIA

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

3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

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

VOITURES ADMISES

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

4.1 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPE(S)	
RC2	Groupe R5 (VR5)	Voitures du Groupe R5 conformes à l'Annexe J 2019, Art. 261.
	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 28 mm	- les voitures Super 2000-Rallyes (conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013) équipées d'une bride conforme à l'Art. 255A-5-1-1-b, excepté les points ci-après : a) le diamètre interne maximum de la bride est de 28 mm, b) le diamètre externe de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 36 mm et être maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté. <i>Le diamètre de la bride du turbocompresseur pourra être revu par la FIA à tout moment sans préavis.</i>
	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0	- Voitures Super 2000 (Annexe J, Article 254A de l'Annexe J 2013).
	Groupe R4 (VR4) (non valable en Europe)	- Voitures du Groupe R4 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	Groupe R4 (VR4K)	- Voitures équipées du Kit R4 conformes à l'Art. 260E de l'Annexe J 2019
	Groupe NR4 de plus de 2000 cm ³ (N4 actuel)	- Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019
RGT	Voitures RGT	- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019.
RC3	R3 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR3C et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³)	- Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm ³ / nominal – VR3T)	- Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	R3 (diesel jusqu'à 2000 cm ³ / nominal – VR3D)	- Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260D de l'Annexe J 2019.
	Groupe A entre 1600 cm ³ et	- Voitures du Groupe A conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J

		2000cm ³	2019
		Super 1600	– Voitures du Groupe A conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2019
RC4	RC4A	R2 (atmo entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³ – VR2C et turbo entre 1067 cm ³ et 1333 cm ³ – VR2C)	– Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019
	RC4B	R2 (atmo entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B et turbo entre 927 cm ³ et 1067 cm ³ – VR2B)	– Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019 – Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 (VR2B homologuées avant le 31/12/2018)
		Kit-car jusqu'à 1600 cm ³	– Kit Cars du Groupe A d'une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm ³ à condition que l'homologation soit acceptée par la FIA comme éligible pour le Championnat concerné
		Groupe A jusqu'à 1600 cm ³	– Voitures du Groupe A conformes à l'Art. 255 de l'Annexe J 2019
		Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	– Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019
RC5	R1 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ - VR1 et turbo jusqu'à 1333 cm ³ – VR1)	– Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019	
	R1 (atmo jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B et turbo jusqu'à 1067 cm ³ – VR1A/VR1B)	– Voitures du Groupe R conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 (VR1A et VR1B homologuées avant le 31/12/2018)	
	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³	– Voitures du Groupe N conformes à l'Art. 254 de l'Annexe J 2019	

4.2 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- Les voitures homologuées en «Kit car», dont la cylindrée est comprise entre 1400 et 1600 cm³, peuvent être acceptées si elles respectent également l'Article 255.6.2 «Poids» de l'Annexe J.
- Les voitures à deux roues motrices équipées d'un moteur diesel suralimenté dont la cylindrée nominale est inférieure à 2000 cm³ sont acceptées en Groupe A et en Groupe N.
- Pour les pilotes engagés avec une voiture Super 2000-Rallye conforme à l'Article 255A de l'Annexe J 2013, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité.
- Pour les voitures homologuées en Super 1600, il sera possible d'utiliser des errata caducs sans pénalité. Voir également les variantes pour chaque région.
- Un passeport technique FIA est obligatoire pour les voitures S2000, R5, Super 1600 (facultatif pour les voitures engagées dans un rallye d'une Coupe ou d'un Trophée de la FIA).
- Les voitures RGT doivent avoir un passeport technique RGT de la FIA en cours de validité, conformément à l'article 256 de l'Annexe J 2019.

4.3 VOITURES NATIONALES/REGIONALES

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

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

4.3.6 Variation admise par rapport aux Articles 4.1.1 à 4.4.5

Les voitures approuvées par la FIA avec des homologations de l'ASN et les voitures approuvées par l'ASN seront autorisées à participer, à être visible dans la liste des engagés et à marquer des points lors des rallyes des Championnats d'Afrique, d'Asie-Pacifique, du Moyen-Orient, NACAM et CODASUR. Ces voitures doivent toutefois respecter les exigences de sécurité tel que stipulé à l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA.

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

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

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

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

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

Une équipe/un équipage ayant abandonné lors d'une étape ne peut pas prétendre aux points bonus pour cette étape.

Pour pouvoir prétendre aux points bonus, la voiture doit rester dans le parc fermé à la fin du rallye.

Lorsqu'une voiture n'est pas présente dans le parc fermé final dans le but de marquer des points bonus, aucun point ne sera réattribué aux concurrents suivants.

5.1.3 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 ~~et~~ 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.

Dans des circonstances exceptionnelles, la FIA peut décider d'appliquer un principe différent pour l'attribution de points réduits.

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

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

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

Applicable uniquement pour le WRC

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

Applicable uniquement pour le WRC

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

Applicable uniquement pour le WRC

9. CHAMPIONNATS JUNIOR WRC / JUNIOR ERC

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC/ERT

10. EX AEQUO D'UN 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 deuxième places, puis de troisième places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leur Championnat respectif, comptant uniquement les rallyes ayant servi à constituer leur total de points.

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

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

10.2 CONSTRUCTEURS OU EQUIPES (LE CAS ECHEANT)

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

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

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

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

11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

11.1 PILOTES PRIORITAIRES DE LA FIA

- Pilotes ayant été des pilotes P1 dans le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA au cours de l'une des trois années précédentes.

- Pilotes ayant remporté le Championnat WRC 2 ou le Championnat WRC 3 au cours des trois années précédentes.

- Pilotes ayant remporté un Championnat des Rallyes Régional au cours des trois années précédentes.

- Pilotes ayant remporté une Coupe des Rallyes d'Europe de la FIA de l'année précédente.

11.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES

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

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.1 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

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

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

13. CARACTERISTIQUES DU RALLYE

13.1 CONFIGURATION DU RALLYE

13.1.1 Les revêtements de toutes les épreuves spéciales doivent demeurer les mêmes durant un rallye. Une épreuve super spéciale peut avoir des revêtements différents. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre ou vice-versa, une demande de dérogation doit être envoyée à la FIA.

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

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

13.1.3 Aucune épreuve spéciale complète ne peut être courue plus de deux fois dans un rallye, épreuves super spéciales exclues. Toute partie d'épreuve spéciale courue plus de deux fois doit obtenir l'accord de la FIA.

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 (s'il y a lieu)
- Spéciale d'Essais libres / Qualification (s'il y a lieu)
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Rallye
- Cérémonie de podium

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

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

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

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

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS DE LA FIA

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 GENERALITES

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

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

L'utilisation d'un panneau 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 un 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. 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 modification effectuée doit être communiquée à tous les concurrents avant le départ de l'épreuve spéciale concernée.

Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

14.3 CARNETS DE CONTROLE

14.3.1 Chaque équipage est responsable:

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

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

14.3.3 En cas d'absence de marque 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

Voir Annexe IX – Exigences en matière d'organisation

ASSURANCE

16. COUVERTURE D'ASSURANCE

16.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

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

16.2 COUVERTURE DE 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).

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

16.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant la mise au point ou les essais libres et la spéciale de Qualification et pour les concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la 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 aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

IDENTIFICATION DES VOITURES**17. NUMEROS ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON**

Applicable uniquement pour le WRC.

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE**18.1 GENERALITES**

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

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

18.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

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

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

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

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

18.3 VITRE ARRIERE

Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum sera placé au 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 adjacentes au nom de l'équipage.

18.5 PANNEAU DE TOIT

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

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

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

18.6 PANNEAU AVANT

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

18.7 RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE

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

- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte la réglementation sur les numéros de course.

- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- 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 d'un rallye ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

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

18.8 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

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

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

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

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

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

19.1 VITRES LATERALES ARRIERE

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

- en caractères Helvetica blancs ;
- en majuscules pour les initiales et la première lettre de chaque nom et en minuscules pour les autres lettres ;
- sur une hauteur de 6 cm avec une largeur de trait de 1,0 cm.

Le nom du pilote figurera en haut des deux côtés de la voiture.

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



CONDUITE

20. COMPORTEMENT

20.1 REGLES GENERALES

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

20.1.2 Lorsque les voitures sont soumises au régime de parc fermé (Art. 42.1), elles ne peuvent être déplacées que par les équipages et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser une voiture à la main. Toute façon de déplacer une voiture, autre que par les propres moyens de cette dernière et à la main, est interdite, sauf autorisation contraire dans le présent règlement. Exceptionnellement, sur les spéciales, les voitures peuvent être remorquées ou poussées pour être ramenées sur le parcours du rallye ou dégager la route.

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

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

20.1.5 Sur un secteur de liaison qui est une route publique et au départ d'une spéciale, une voiture de compétition ne peut être conduite que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement. Toute voiture non conforme à cet article sera considérée comme ayant abandonné conformément à l'Art. 46. Une pénalité supplémentaire pourra être imposée par les Commissaires Sportifs.

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

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

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

20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / 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 (DEMANDE D'ENGAGEMENT)

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

21.2 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

Pour les concurrents, pilotes et copilotes étrangers, l'autorisation sera accordée en application de l'Art. 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 la clôture des engagements. Seul le concurrent engagé dans l'épreuve pourra en faire la demande.

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 des deux membres d'équipage ou 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, quelles que soient les dates limites d'inscription au Championnat.

22.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements standard sera fixée au plus tard deux semaines avant le début des reconnaissances.

23. DROITS D'ENGAGEMENT

23.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT

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

23.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

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

23.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

24. CLASSES

24.1 CHANGEMENT DE CLASSE

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

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

25.1.1 Exigences communes

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

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

25.1.2 Voitures standard

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

25.1.3 Voitures de série

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

25.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE

Les pneus utilisés pour les reconnaissances seront des :

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

25.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES

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

25.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

25.4.1 Horaire

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

25.4.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances

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

La reconnaissance d'une épreuve super spéciale, si elle fait partie de l'élément compétitif du rallye, n'est pas considérée comme faisant partie du programme horaire pour les reconnaissances.

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. Les équipages ne seront autorisés à entrer sur les épreuves spéciales et à en sortir que via les contrôles de départ et d'arrivée. D'autres contrôles peuvent également être effectués pendant les épreuves spéciales.

25.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances

Les organisateurs ont le droit de préciser la limitation de vitesse dans les épreuves spéciales.

Ces limites doivent figurer dans le règlement particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances. L'organisateur peut fournir des enregistreurs GPS à tous les équipages. 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 Nombre de personnes

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

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26. AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE

26.1 GENERALITES

26.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier.

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

26.1.3 Si le règlement du Championnat régional concerné le stipule, les protège-carter des voitures doivent être enlevés pour le plombage des boîtes de vitesses et des différentiels et être gardés avec les voitures aux fins du pesage.

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

26.1.5 Les commissaires techniques demanderont que la voiture soit identifiée. Le châssis et le bloc-moteur seront marqués.

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

26.1.7 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 ou du commissaire technique en chef, 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 sera publié dans le règlement particulier ou dans un Additif.

27. PENDANT LE RALLYE

27.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

A tout instant pendant le rallye y compris la mise au point, les essais libres / la spéciale de Qualification le cas échéant, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, y compris les vêtements, que la voiture, à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FIA ou du commissaire technique en chef, après que les Commissaires Sportifs en ont été informés.

27.2 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

27.2.1 Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye et devrait être en mesure de fournir tout document officiel connexe.

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 devront rester jusqu'à leur libération par les 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.

28.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques complètes après le rallye, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des Commissaires Sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du directeur de course et/ou du Délégué Technique de la FIA (commissaire technique en chef) aux Commissaires Sportifs.

28.3 FICHE D'HOMOLOGATION

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

MISE AU POINT

29. EXIGENCES POUR LA MISE AU POINT

29.1 GENERAL

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

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

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

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

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

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

29.3 DECHARGE

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

29.4 EXIGENCES TECHNIQUES

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

29.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT

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

29.6 EQUIPEMENT DU PILOTE ET DU PASSAGER A BORD

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

29.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT

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

30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

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

CONTROLES

31. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

31.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales et zones de 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 temps de retard maximum.

31.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

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

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

31.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

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

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

31.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS (LE CAS ECHEANT)

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

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

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

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

32. CONTROLES DE PASSAGE

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

33. CONTROLES HORAIRES

33.1 FONCTIONNEMENT

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

33.2 PROCEDURE DE POINTAGE

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

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

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

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

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

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

33.2.7 L'heure 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.

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. RETARD MAXIMUM AUTORISE

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 15 minutes sur tout horaire imparti ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section ou Etape, 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 pour le Championnat concerné, s'il y a lieu. Pour le calcul du temps de retard, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

34.2 AVANCE

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

34.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE

La notification du dépassement du retard maximal autorisé aux termes de l'Art. 34.1 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

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

EPREUVES SPECIALES**36. GENERALITES****36.1 CHRONOMETRAGE**

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

Pour les essais libres et la spéciale de Qualification, le chronométrage est effectué au millième de seconde. Toute pénalité en temps infligée pendant la spéciale sera ajoutée au temps de la spéciale.

37. DEPART DES EPREUVES SPECIALES**37.1 POINT DE DEPART**

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

37.2 PROCEDURE DE DEPART

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

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

37.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

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

37.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

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

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

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

37.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE

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

37.6 FAUX DEPART

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

1^{ère} infraction : 10 secondes

2^{ème} infraction : 1 minute

3^{ème} infraction : 3 minutes

Infractions ultérieures : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

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

38. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

38.1 LIGNE D'ARRIVEE

L'arrivée des épreuves spéciales doit être lancée 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). Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci pourront uniquement apposer leur visa sur le carnet de contrôle de l'équipage, et les temps seront inscrits lors de la neutralisation ou du regroupement suivant(e).

39. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

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

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur tout type d'épreuve spéciale et jusqu'au contrôle 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 correctement attachées. Toute infraction sera pénalisée par les Commissaires Sportifs.

40.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

40.2.1 Si une console d'urgence de sécurité (système de suivi) est fournie par l'organisateur, le système 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). Le signe doit être placé dans la voiture et être facilement accessible pour les deux pilotes.

40.2.3 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'affichage SOS sur la console d'urgence doit être activé dès que possible (s'il y a lieu).
- Le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.

- Le triangle rouge réfléchissant 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 et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance à moins qu'il ne voie le signe OK. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 39.

40.3.3 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 (s'il y a lieu).

- le signe "OK" vert devra 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 de tous les concurrents suivants.

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

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

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

40.4 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 (s'il y a lieu)

a) 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 deviendra rouge et affichera le message "RED FLAG". Les équipages devront confirmer immédiatement 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'Article 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. 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 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 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 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 / commissaire technique en chef et en présence d'un commissaire technique, un membre de l'équipe pourra effectuer des réparations ou à changer des éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent dans une liste technique de la FIA et sont montés dans la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

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

42.5.3 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 dans le règlement concerné.

42.6 ACTIVATION DU SYSTEME DE COUPURE DE CARBURANT

Applicable uniquement en WRC.

42.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

Les dispositifs de système de suivi et les caméras embarquées fournis par le Promoteur ou l'organisateur peuvent être enlevés dans le parc fermé uniquement avec l'accord du Délégué Technique de la FIA / et sous le contrôle des commissaires.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43. CEREMONIE DE DEPART

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

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

44. DEPART DU RALLYE

44.1 ZONE DE DEPART

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

44.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

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

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.1 NOUVELLES EXIGENCES CONCERNANT LES ORDRES DE DEPART

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

45.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

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

45.3 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

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

Pilotes de Priorité FIA

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

45.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

L'ordre de départ des Etapes suivantes sera fondé sur le classement basé sur les temps des spéciales établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale de l'Etape précédente, à l'exclusion des pénalités en temps et des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin de l'Etape. Afin d'améliorer la couverture TV,

le promoteur du Championnat peut demander que l'ordre de départ des voitures soit modifié à la fin d'une Etape.

45.5 INTERVALLES DE DEPART

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

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

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

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

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

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

48.1.1 A partir du premier CH, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance et comme autorisé à l'Article 52, à l'exception des réparations des voitures de pilotes ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ.

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

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

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

- dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignées,
- lorsque les voitures se trouvent dans un regroupement,
- dans les zones de ravitaillement,
- 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 pendant que les membres de l'équipage sont :

- 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 zones d'assistance éloignées, 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, 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 officiels/commissaires de piste et/ou le personnel d'équipe seront autorisés à la pousser ou à la remorquer vers sa zone d'assistance.

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.1 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 une raison pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye. Chaque concurrent est tenu de protéger sa zone d'assistance avec un tapis de sol.

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

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

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

- 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.

49.2.4 10 minutes avant la fin.

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

49.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie (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, ou moins si spécifié dans le règlement particulier, 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.

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

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

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

51. FLEXI-ASSISTANCE

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 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.

51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES

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

Si une voiture ne peut être redémarrée et se rendre par ses propres moyens du parc fermé à la zone d'assistance avant la flexi-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.

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

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

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

52. ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES

52.1 GENERALITES

Des zones d'assistance éloignées pourront être créées.

Elles doivent :

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

52.2 NOMBRE DE PERSONNEL D'EQUIPE

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

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

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

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

52.3 OUTILS ET EQUIPEMENT ADMIS

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

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

52.3.2 Des tapis de sol doivent être utilisés.

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

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

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

52.4 LAISSEZ-PASSER VEHICULES POUR ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES

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

52.5 ZONE DE MONTAGE DES PNEUS

Dans chaque zone de montage des pneus :

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

52.6 ZONE DE MONTAGE DES FEUX

Dans chaque zone de montage des feux :

- Aucune intervention n'est autorisée au sein de la zone définie autre que le montage 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

Applicable uniquement pour le WRC.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

54. RESULTATS DES RALLYES

54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

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

54.2 PUBLICATION DES RESULTATS

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

- 54.2.1** Classements officieux : classements distribués par l'organisateur pendant le rallye.
- 54.2.2** Classements partiels officieux : classements publiés en fin d'Etape.
- 54.2.3** Classement provisoire : classement publié par l'organisateur à la fin du rallye.
- 54.2.4** Classement final : classement approuvé par les Commissaires Sportifs.
- 54.2.5** Au cas où le classement provisoire serait retardé, la 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 LORS D'UNE ETAPE OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

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

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

54.5 PROMOTION DES RESULTATS

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

55. RECLAMATIONS ET APPELS

55.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles 13 et 15 du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA.

55.2 DROITS DE RECLAMATION

Le droit 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 ou sera précisé par les Commissaires Sportifs sur proposition du Délégué Technique de la FIA / commissaire technique en chef. Ce dépôt supplémentaire devra être payé en espèces dans l'heure qui suit à l'organisateur, faute de quoi la réclamation sera jugée irrecevable.

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 règlement particulier contiendra les informations concernant le droit d'appel national.

Le montant du droit d'appel international sera publié par la FIA chaque année.

56. REMISE DES PRIX RALLYES

56.1 CEREMONIE DE PODIUM

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

56.2 REMISE DES PRIX

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

57. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA**57.1 EXIGENCES DE PRESENCE**

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

57.2 ABSENCE

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

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**58. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT****58.1 EMLACEMENT**

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

Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :

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

58.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye et dans le road book. 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 (non applicable aux stations essence).

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

58.2 PROCEDURE DANS LES ZR

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

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

58.2.3 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 Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à la ZR.

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

58.3 PROCEDURE SUR LES STATIONS ESSENCE

58.3.1 Les pilotes pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce en s'approvisionnant aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur, indiqués dans le road book. Ce carburant doit être versé directement dans le réservoir de la voiture.

58.3.2 L'équipage doit utiliser uniquement l'équipement à bord et les pompes sans aide physique externe.

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

59. UTILISATION DU CARBURANT

Pour cette réglementation, se reporter au règlement du championnat concerné. Tout type de carburant doit être conforme à l'Art. 252.9 de l'Annexe J.

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, sauf autorisation contraire dans le règlement du championnat concerné.

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 2019 ; ou

- un numéro de code à barres moulé unique fourni par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2019.

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 ne peuvent utiliser que les quantités maximales indiquées dans le règlement du championnat concerné et dans le règlement particulier du rallye.

60.1.6 DISPOSITIFS PERMETTANT AU PNEUMATIQUE DE CONSERVER SES PERFORMANCES

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

60.1.7 JANTES

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

60.1.8 MONTAGE DES PNEUS

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

60.1.9 PNEUS ASPHALTE (POUR TEMPS SEC ET PLUIE)

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

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

60.1.10 PNEUS ASPHALTE POUR NEIGE

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

60.1.11 PNEUS TERRE

Voir Annexe J.

60.1.12 PNEUS TERRE CLOUTES POUR NEIGE

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

60.1.13 TYPE DE PNEUS À UTILISER

La marque de pneus est libre.

60.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE WRC

Applicable uniquement pour le WRC

**60.3 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE DE RALLYE S2000
TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC DES VOITURES R5 ET R4
TOUS LES PILOTES DE PRIORITE ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N**

Applicable uniquement pour le WRC

**60.4 PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE DU GROUPE N 4X4
PILOTES NON PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES**

Applicable uniquement pour le WRC

60.5 PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES

Applicable uniquement pour le WRC

60.6 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT

Applicable uniquement pour le WRC

60.7 CONTROLES

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

60.8 ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES

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

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

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

60.9 SECTEURS DE LIAISON

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

60.10 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :

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

60.11 ROUES DE SECOURS

Les voitures peuvent être équipées de 2 roues de secours maximum 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 d'assistance suivante lorsqu'un changement de pneus est autorisé. Aucune roue complète ne peut être chargée dans, ou retirée de, la voiture ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones lorsqu'un changement de pneus est autorisé.

60.12 FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES

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

60.13 DISPONIBILITE DES PNEUS

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

61. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

Applicable uniquement au WRC.

62. QUANTITE DE PNEUMATIQUES

Pour cette réglementation, se reporter au règlement du championnat concerné.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

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

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

63.2 TURBOCOMPRESSEURS

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

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

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

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

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

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

63.2.7 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

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 à l'aide de plombages portant le même numéro.

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

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

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

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

64. COMPOSANTS MECANIQUES – CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC

Applicable uniquement pour le WRC

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE**65.1 CAMERAS EMBARQUEES**

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

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

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

65.2 SYSTEME DE SUIVI

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

65.3 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES

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

ESSAIS**66. ESSAIS**

Applicable uniquement pour le WRC et l'ERC.

V1a – CHAMPIONNAT D'EUROPE DES RALLYES DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

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

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DE L'ERC

4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES

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

- les voitures du groupe R5 conformes à l'Annexe J 2019, Art. 261 ou
- les voitures S2000 conformes à l'Annexe J 2013, Art. 254A.

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

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2019 de la FIA pour :

- les voitures du Groupe N à quatre roues motrices (conformes à l'Art. 254).
- les voitures R4 (VR4-Kit) conformes à l'Art. 260E
- les voitures R-GT conformes à l'Art. 256

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

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2019 de la FIA pour :

- les voitures du Groupe R à deux roues motrices (conformes aux Art. 260 et 260D)
- les voitures Super 1600
- les voitures Kit-car du Groupe A avec une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm³
- les voitures du Groupe A à deux roues motrices de plus de 2000 cm³
- les voitures du Groupe N à deux roues motrices de plus de 2000 cm³

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 POINTS DES CHAMPIONNATS

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

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

5.2.1 Le nombre maximum de meilleurs résultats pris en compte dans le Championnat d'Europe des Rallyes pour Equipes, Pilotes et Copilotes sera de 6.

5.2.2 Le nombre maximum de meilleurs résultats pris en compte dans le Championnat ERC 2 pour Pilotes et Copilotes sera de 4.

5.2.3 Le nombre maximum de meilleurs résultats pris en compte dans le Championnat ERC 3 pour Pilotes et Copilotes sera de 6.

5.3 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

5.3.1 Le Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA 2019 comporte 8 rallyes au maximum.

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

7.1 ANNONCE

7.1.1 Le Championnat ERC de la FIA est un Championnat réservé aux équipes, pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs.

7.1.2 Pour le Championnat pour Equipes, tous les résultats seront pris en compte au moment d'établir le classement final du Championnat. L'Equipe ayant totalisé le plus grand nombre de points à la fin de l'année est déclarée Championne des Rallyes d'Europe.

7.2 PARTICIPATION

7.2.1 Pour pouvoir marquer des points dans le Championnat ERC pour Equipes, les concurrents doivent s'inscrire auprès de la FIA dans l'ERC, l'ERC 2 ou l'ERC 3 conformément à l'Art. 7.2.3 ou 8.2.1 avant la date de clôture des engagements du premier rallye dans lequel ils s'engagent sous un nom d'équipe, à l'aide du formulaire d'inscription qui se trouve sur le site web de la FIA. Trois voitures au maximum peuvent être inscrites dans chaque rallye qualificatif aux fins de marquer des points Equipes.

7.2.2 Afin de marquer des points au Championnat ERC pour Pilotes, les concurrents peuvent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auquel ils participent aux fins de marquer des points à l'aide du formulaire d'inscription qui se trouve sur le site web de la FIA.

7.2.3 Le droit d'inscription pour les pilotes et équipes ERC inscrits conformément à l'Art. 7.2.1 ou 7.2.2 est fixé à 3000 €.

7.2.4 Une inscription comprend l'admissibilité à marquer des points avec une voiture pour le Championnat ERC pour Equipes, Pilotes et Copilotes la priorité ERC pour le(s) pilotes admissible(s) et tous les autres points visés à l'Art. 14.4 ERC.

7.3 POINTS

7.3.1 Attribution des points

Une équipe inscrite peut marquer des points (conformément à l'Art. 5.1) avec les deux meilleures voitures de son équipe dans les classements généraux finaux de chaque rallye. Les voitures peuvent être engagées dans l'ERC, l'ERC 2 ou l'ERC 3. Des voitures supplémentaires engagées par la même équipe ne pourront ni marquer de points ni priver de points d'autres voitures engagées.

7.3.2 Aux fins du calcul des points pour le classement général Equipes, les voitures conduites par des pilotes de priorité ERC 3 marqueront des points dans leur propre groupe.

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

8.1 ANNONCE

8.1.1 Le Championnat ERC 2 de la FIA est un Championnat réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.2.

8.1.2 Le Championnat ERC 3 de la FIA est un Championnat réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.3.

8.2 PARTICIPATION

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

8.3 POINTS

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

8.3.2 Les titres de Champion ERC 2 pour pilotes et copilotes seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des 4 rallyes auxquels ils se sont inscrits.

8.3.3 Les titres de Champion ERC 3 pour pilotes et copilotes seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des 6 rallyes auxquels ils se sont inscrits.

9. CHAMPIONNAT ERC JUNIOR

9.1 ANNONCE

9.1.1 Le Championnat ERC Junior de la FIA est un championnat réservé aux pilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 9.2.1 avec des voitures admises du Groupe R5 (conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J).

9.1.2 Le Championnat ERC 3 Junior de la FIA est un championnat réservé aux pilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 9.3.1 avec des voitures admises du Groupe R2 (conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J).

9.2 PARTICIPATION

9.2.1 Pour marquer des points dans le Championnat ERC 3 Junior, les pilotes nés le 1^{er} janvier 1991 ou après doivent s'inscrire auprès du Promoteur ERC au moyen de l'Accord Pilote Junior avant la date de clôture du premier rallye dans lequel ils se sont engagés.

9.2.2 Pour marquer des points dans le Championnat ERC 3 Junior, les pilotes nés le 1^{er} janvier 1992 ou après doivent s'inscrire auprès du Promoteur ERC au moyen de l'Accord Pilote Junior avant la date de clôture du premier rallye dans lequel ils se sont engagés.

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

9.2.4 Un droit d'engagement réduit sera appliqué pour les pilotes inscrits au Championnat ERC 3 Junior.

9.3 POINTS

9.3.1 Les rallyes qualificatifs pour les Championnats ERC Junior sont les suivants :

Date	Rallye	Surface
21-23 mars 2019* Sous réserve de l'accord de promotion	Azores Airline Rallye (PRT)	Terre
2-4 mai 2019	Rally Islas Canarias (ESP)	Asphalte
24-26 mai 2019	Rally Liepaja (LVA)	Terre
28-30 juin 2019	Rally Poland (POL)	Terre
19-21 juillet 2019	Rally di Roma Capitale (ITA)	Asphalte
16-18 août 2019	Barum Czech Rally Zlin (CZE)	Asphalte

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

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

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

9.3.4 Les titres de Champions ERC Junior seront attribués aux pilotes inscrits qui ont marqué le nombre de points le plus élevé parmi les 4 meilleurs résultats obtenus lors des rallyes admissibles, conformément à l'Art. 9.3.1.

9.3.5 Les prix seront attribués aux pilotes vainqueurs des classements finaux des Championnats ERC Junior. Les prix sont soumis aux termes et conditions définis dans l'accord relatif au pilote.

9.4 PNEUS ADMISSIBLES

9.4.1 Tous les pneus doivent être conformes à l'Article 60 du RSRR ainsi qu'à l'Annexe V du RSRR.

9.4.2 Pour le Championnat ERC 3 Junior, les pneus admissibles sont des pneus fournis par le fournisseur de pneus de l'ERC 3 Junior uniquement.

9.4.3 Avant les vérifications techniques lors de chaque rallye, le fournisseur de pneus de l'ERC 3 Junior fournira à la FIA et à chaque pilote engagé une liste des codes à barres qui pourront être utilisés durant le rallye.

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

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

9.5 VERIFICATIONS TECHNIQUES

9.5.1 Généralités

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

9.5.2 Marquage et plombage des composants mécaniques

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

10. EX AEQUO DANS UN CHAMPIONNAT

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

11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

11.1 PILOTES PRIORITAIRES DE LA FIA

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

11.3 PILOTES PRIORITAIRES ERC

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

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

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

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

13. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

13.1 DUREE

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

La durée d'un rallye est de

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

13.2 DISTANCES DES RALLYES DU CHAMPIONNAT D'EUROPE

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

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS

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

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

14.4 PACKAGE POUR EQUIPES ET PILOTES INSCRITS

Droits pour :	Equipe ERC Engagement légal	Equipe ERC Engagement privé	Equipe ERC Engagement ERC 3 Junior
Priorité ERC	ERC1 / ERC2 / ERC3	ERC1 / ERC2 / ERC3	ERC3
Plaques de véhicule par voiture :			
• Plaques VIP (ou invités)	1	0	0
• Plaques d'assistance	2	1	1
• Plaques auxiliaires	1	1	0
Assistances : ^(a)			
• Accès à la zone d'assistance ERC	Oui	Oui	Oui
• Zone dans le parc d'assistance	150 m ² pour 1 voiture + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire	100 m ² pour 1 voiture + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire	90 m ² / voiture + 50 m ² pour chaque voiture supplémentaire
Documents imprimés et laissez-passer : ^(b)			
• Règlements	2	1	1
• Road books	2	1	1
• Programmes	2	1	1
Laissez-passer permanents par voiture			
• Equipage	2	2	2
• Equipe	8	6	6

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

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

IDENTIFICATION DES VOITURES**18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE****18.5 PANNEAU DE TOIT**

18.5.3 Les panneaux de toit sont obligatoires.

RECONNAISSANCE**25. RECONNAISSANCE****25.4.5 Epreuve de mise au point ou spéciale de Qualification**

Il est obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point ou une spéciale de Qualification dans le programme des reconnaissances pour les pilotes admis conformément à l'Article 30.1.1.

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS**30. ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS****30.1 GENERALITES**

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

30.1.2 Tous les pilotes prioritaires doivent participer aux Qualifications.

30.1.3 La spéciale d'Essais libres / Qualification devra :

- être disputée comme s'il s'agissait d'une spéciale disputée pendant le rallye et inclure toutes les mesures de sécurité appropriées ;
- faire partie du programme du rallye, mais ne pas faire partie des résultats du rallye ;

- être représentative du rallye ;
- avoir dans l'idéal une distance comprise entre 3 et 5 km.

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

30.2 DEROULEMENT DES ESSAIS LIBRES

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

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

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

30.3 PANNE DURANT LES ESSAIS LIBRES

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

30.4 DECHARGE

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

30.5 DEROULEMENT DE LA SPECIALE DE QUALIFICATION

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

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

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

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

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

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

30.6 NON PARTICIPATION OU PANNE DURANT LA SPECIALE DE QUALIFICATION

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

30.6.2 Tout pilote qui ne participe pas ou ne prend pas le départ de la spéciale de Qualification à l'heure prévue ou n'achève pas correctement la spéciale de Qualification choisira sa position en dernier ou sera classé dernier sur la liste de départ (le cas échéant), parmi les pilotes prioritaires. Si plusieurs pilotes n'achèvent pas la spéciale, les positions de départ seront choisies dans l'ordre de la liste de départ de la spéciale de Qualification.

30.7 PARC FERME APRES LA SPECIALE DE QUALIFICATION

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

30.8 ATTRIBUTION DES POSITIONS DE DEPART

Les 15 premiers concurrents engagés avec des voitures des classes RC2 ou RGT choisiront leur position de départ pour le rallye en fonction des résultats de la spéciale de Qualification.

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

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

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

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

30.9 POINTAGE ANTICIPE OU TARDIF

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

30.10 FAUX DEPART

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

30.11 ASSISTANCE

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

30.12 EXIGENCES TECHNIQUES

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

30.13 HORAIRE POUR LA SPECIALE DE QUALIFICATION

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

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.3. ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

45.3.1 L'ordre de départ de l'Etape 1 sera le suivant :

- 1^{ers} Pilotes prioritaires FIA et ERC en fonction de l'Art. 30.8 ;
- 2^{èmes} Tous les autres concurrents selon un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs.

45.4. ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

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

45.4.2 Les dix premières voitures du classement général prendront le départ comme un groupe fusionné dans l'ordre inverse en fonction de leur classement tel qu'indiqué à l'Art. 45.4.1.

Tous les autres pilotes devront normalement prendre le départ dans l'ordre de leur classement tel qu'indiqué à l'Art. 45.4.1. (intervalles d'1 minute).

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

45.5. INTERVALLES DE DEPART

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

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

46.1. GENERALITES

Un équipage n'ayant pas terminé une étape peut être considéré comme reprenant le départ du rallye lors de l'étape suivante, à moins qu'il n'en confirme le contraire par écrit au directeur de course. Le concurrent doit informer, par écrit, les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule.

Cette disposition s'appliquera à toute voiture non classée en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture

aura été disqualifiée en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs.

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 du groupe de pilotes pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale au cours de laquelle l'équipage a abandonné.

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

46.3 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

46.3.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

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

46.3.2 Vérifications techniques de voitures réparées

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

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

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

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58. RAVITAILLEMENT ET PROCEDURES

58.1 LIEUX

58.1.6 Les concurrents du Championnat ERC 3 Junior doivent ravitailler seulement dans les stations essence, comme indiqué dans le règlement particulier de chaque rallye.

59. UTILISATION DU CARBURANT

59.1 EXIGENCES TECHNIQUES

59.1.1 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 – Art. 252.9).

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

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

59.1.4 La FIA se réserve le droit de contrôler le carburant de tout concurrent à tout moment. La voiture devra contenir en permanence au moins 3 kg de carburant afin que des prélèvements puissent être effectués.

59.1.5 Sur toutes les voitures des pilotes prioritaires doivent être installées des prises pour le prélèvement du carburant de la FIA (Voir Liste Technique de la FIA N°5). Les concurrents doivent mettre à disposition une conduite d'alimentation en carburant avec dispositif de coupure pour le prélèvement d'échantillons de

carburant. Ce tuyau devra être suffisamment long pour toucher le sol à l'extérieur de la voiture une fois connecté.

59.1.6 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

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

62.1 QUANTITES DE PNEUMATIQUES POUR L'ERC 2019

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

62.1.1 Pour tous les pilotes engagés dans les classes RC2 et RGT, 18 pneus au maximum pourront être utilisés durant chaque rallye.

62.1.2 Pour tous les pilotes engagés dans les classes RC3, RC4 et RC5, un maximum de 14 pneus pourront être utilisés lors de chaque rallye, Art. 62.1.3 excepté.

62.1.3 Pour tous les pilotes engagés dans le Championnat ERC 3 Junior, un maximum de 12 pneus pourront être utilisés lors de chaque rallye.

62.2 PNEUS POUR ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS ET MISE AU POINT

62.2.1 Pour les concurrents admis à participer aux Qualifications, les pneus seront pris sur la quantité globale conformément à l'Art. 62.1 ERC, excepté la(les) roue(s) de secours installée(s) dans la voiture. Pour les Essais libres / la mise au point, les pneus ne compteront pas pour la quantité totale.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.3 TRANSMISSIONS

63.3.1 Pour chaque voiture des **pilotes de Priorité FIA et ERC**, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye. Pour les vérifications techniques pré-rallye, les protège-carter des voitures doivent être enlevés pour le plombage des boîtes de vitesses et des différentiels et être gardés avec les voitures aux fins du pesage.

ESSAIS

66. ESSAIS

66.4 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES ET/OU LES EQUIPES INSCRIT(E)S

Il est interdit aux pilotes et/ou équipes inscrit(e)s d'effectuer des essais dans un pays d'une manche de l'ERC pendant les deux semaines précédant le rallye sauf si une demande est soumise par le concurrent à l'organisateur du rallye concerné. Cette demande doit inclure :

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

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

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

V1b – TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

- Trophée d'Europe des Rallyes (ERT) de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Trophée ERT 2 (ERT2) de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Trophée ERT 3 (ERT3) de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Trophée ERT Junior (ERTJ) de la FIA pour Pilotes

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES DE LA FIA

4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU TROPHEE ERT DE LA FIA

Les Pilotes peuvent marquer des points dans le Trophée ERT avec les voitures suivantes :

- les voitures du groupe R5 conformes à l'Annexe J 2019, Art. 261 ou
 - les voitures S2000 conformes à l'Annexe J 2013, Art. 254A.
 - les voitures S2000-Rallye conformes à l'Annexe J 2013, Art. 255A.
 - 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 36 mm et être maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté.
- Le diamètre de la bride du turbocompresseur pourra être revu par la FIA à tout moment sans préavis.

4.2 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU TROPHEE ERT 2 DE LA FIA

Les pilotes peuvent marquer des points au Trophée ERT 2 avec les voitures suivantes :

- les voitures du Groupe N à quatre roues motrices (conformes à l'Art. 254).
- les voitures R4 (VR4K) conformes à l'Annexe J, Article 260E.
- les voitures R-GT conformes à l'Annexe J, Article 256.

4.3 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU TROPHEE ERT 3 DE LA FIA

Les pilotes peuvent marquer des points au Trophée ERT 3 avec les voitures suivantes :

- les voitures du Groupe R à deux roues motrices (conformes aux Art. 260 et 260D)
- les voitures Super 1600
- les voitures Kit-car du Groupe A avec une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm³
- les voitures du Groupe A à deux roues motrices de plus de 2000 cm³
- les voitures du Groupe N à deux roues motrices de plus de 2000 cm³

4.4 Les voitures homologuées au niveau national peuvent participer aux rallyes du Trophée d'Europe des Rallyes quand elles relèvent d'un groupe / d'une classe national(e) du pays organisateur et que l'ASN autorise cette participation, sans marquer de points pour le Trophée.

TROPHEES ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES TROPHEES

5.1 POINTS DES TROPHEES

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

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES TROPHEES

Le classement de chaque Trophée est établi en tenant compte du nombre de tous les résultats dans la zone.

5.3 NOMBRE DE RALLYES D'UN TROPHEE

Chaque Trophée d'Europe des Rallyes de la FIA comporte 3 rallyes au minimum et 8 au maximum. Trois rallyes au maximum peuvent avoir lieu dans le même pays.

5.4 TROPHEE D'EUROPE DES RALLYES

5.4.1 Dispositions générales

Le Trophée d'Europe des Rallyes est disputé dans les zones ci-après :

- **FIA Balkan Rally Trophy**
(Turquie, Bulgarie, Grèce, Roumanie, Chypre, Serbie)
- **FIA Alpine Rally Trophy**
(Sud-Est de la France, Suisse, Italie, Saint-Marin)
- **FIA Iberian Rally Trophy**
(Sud-Ouest de la France, Espagne, Portugal, Açores, Madère, Iles Canaries)
- **FIA Benelux Rally Trophy**
(Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Nord de la France, Allemagne de l'Ouest, Allemagne du Nord)
- **FIA Celtic Rally Trophy**
(Grande-Bretagne, Irlande, Ile de Man)
- **FIA Baltic Rally Trophy**
(Estonie, Lettonie, Lituanie, Finlande)
- **FIA Scandinavian Rally Trophy**
(Norvège, Suède, Danemark, Islande)
- **FIA Central Rally Trophy**
(République tchèque, Slovaquie, Autriche, Hongrie, Pologne, Slovénie, Croatie, Allemagne du Sud, Allemagne de l'Est)

La composition de chaque zone du Trophée demeure sous réserve de l'approbation de la FIA. La FIA peut décider de compter un rallye pour plus d'une zone.

5.4.2 Finale du Trophée des Rallyes

Les pilotes suivants seront admis à la finale du Trophée :

- les 5 pilotes ayant marqué le plus de points ERT de chaque zone
- les 5 pilotes ayant marqué le plus de points ERT 2 de chaque zone
- les 5 pilotes ayant marqué le plus de points ERT 3 de chaque zone
- les 5 pilotes ayant marqué le plus de points ERT Junior de chaque zone

La finale du Trophée des Rallyes déclarera les pilotes et copilotes vainqueurs du Trophée d'Europe des Rallyes de la FIA, du Trophée ERT 2 de la FIA, du Trophée ERT 3 de la FIA et du Trophée ERT Junior de la FIA. Les prix seront attribués uniquement aux vainqueurs.

9. TROPHEE ERT JUNIOR

9.1 ANNONCE

Le Trophée ERT Junior de la FIA est un Trophée réservé aux pilotes qui participent aux rallyes qualificatifs et à la Finale avec des voitures admises du Groupe R2 ou du Groupe R1 (conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J).

9.2 PARTICIPATION

Pour marquer des points dans le Trophée ERT Junior, les pilotes doivent être nés le 1^{er} janvier 1992 ou après.

9.3 PNEUS ADMISSIBLES

Tous les pneus doivent être conformes à l'Article 60 du RSRR ainsi qu'à l'Annexe V du RSRR.

10. EX AEQUO DANS UN RALLYE D'UN TROPHEE

La réglementation visée à l'Article 10 du RSRR s'appliquera.

10.1.3 En cas de nouvel ex æquo, le pilote ayant obtenu le meilleur résultat lors d'un rallye qualificatif avec le kilométrage total d'épreuves spéciales le plus élevé sera déclaré vainqueur.

13. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

13.1 DUREE

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

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

13.3 CARACTERISTIQUES DES RALLYES DU TROPHÉE D'EUROPE

Pour les rallyes terre, le kilométrage total minimal des épreuves spéciales doit être de 100 km.

Pour les rallyes asphalte, le kilométrage total minimal des épreuves spéciales doit être de 150 km.

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS

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

Le plan de sécurité du rallye doit être remis aux Commissaires Sportifs ainsi qu'au Délégué à la Sécurité de la FIA (s'il est présent).

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.3. ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1

L'ordre de départ de l'Etape 1 sera le suivant :

- 1^{ers} Pilotes prioritaires
- 2^{èmes} Tous les autres concurrents selon un ordre de départ laissé à l'appréciation des organisateurs.

45.4 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

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

45.5 INTERVALLES DE DEPART

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

46 NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

46.1. GENERALITES

Un équipage n'ayant pas terminé une étape peut être considéré comme reprenant le départ du rallye lors de l'étape suivante à moins qu'il n'en confirme le contraire par écrit au directeur de course. Le concurrent doit informer, par écrit, les organisateurs de la raison de son abandon (par exemple, accident, problèmes techniques, etc.) et de son intention de faire vérifier à nouveau son véhicule.

Cette disposition s'appliquera à toute voiture non classée en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été disqualifiée en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des Commissaires Sportifs.

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 du groupe de pilotes pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale au cours de laquelle l'équipage a abandonné.

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

46.3 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

46.3.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

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

46.3.2 Vérifications techniques de voitures réparées

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

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

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

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

59. UTILISATION DU CARBURANT

59.1 TYPE DE CARBURANT

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

59.2 EXIGENCES TECHNIQUES

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

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

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

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

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

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.7 RETAILLE MANUELLE

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

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

62.1 QUANTITES DE PNEUMATIQUES

Il n'y a pas de quantité maximale de pneus.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.3 TRANSMISSIONS

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

COMPOSANTS MECANIQUES

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

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

V2 - CHAMPIONNAT DES RALLYES D’AFRIQUE DE LA FIA 2019

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

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

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.2 DELEGUES DE LA FIA

3.2.1 Délégué Technique de la FIA

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

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS DE LA FIA

4.4 VOITURES NATIONALES / REGIONALES

4.4.1 Voitures de rallye régionales

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

4.4.2 Voitures de rallye historiques

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

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.1 Attribution des points des Championnats

Pour chaque marque, seule la voiture la mieux classée de cette marque peut marquer des points à la Coupe réservée aux Constructeurs. Les points seront attribués conformément à sa position au classement officiel général.

Pour chaque championnat, les points seront attribués conformément au barème indiqué ci-dessous :

- A la fin de l’étape 1 (ou étape 1B si applicable) si la distance des étapes spéciales parcourue se situe entre 40 et 60 % de la distance totale du rallye ;
- A la fin du rallye

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

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

Tous les résultats sont pris en compte.

5.5 INSCRIPTION

Il n’y a pas d’inscription pour le Championnat des Rallyes d’Afrique de la FIA.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

Durée du rallye et programme (durée recommandée et maximale)

Tous les rallyes doivent respecter le format suivant :

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

13.2 DISTANCES

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

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

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. GENERALITES

14.1 GUIDE OFFICIEL DU RALLYE

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

14.3 CARNETS DE CONTROLE

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

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE

18.2 PANNEAUX DE PORTIERES

18.2.4 Pour les rallyes en Afrique, deux panneaux de portières de 50 x 52 cm sont autorisés. Un numéro de compétition noir, d’une hauteur de 28 cm et d’une largeur de trait de 5 cm, sera affiché sur un

fond blanc d'une largeur de 50 cm sur une hauteur de 38 cm. La publicité des organisateurs peut être placée sur la bande de 14 cm située au haut des panneaux de portières.

18.8 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

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

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.4.7 Les reconnaissances doivent se faire sous forme de convoi ou dans un format contrôlé et doivent être gérées par les organisateurs.

CONTROLES

33. CONTROLES HORAIRES

33.4 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UN SECTEUR COMPETITIF

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

34. EXCLUSION POUR RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

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

EPREUVES SPECIALES

36. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

36.6 FAUX DEPART

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

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.6 SYSTEME DE SUIVI

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

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

Toute voiture qui s'écarte de ce parcours au-delà de la tolérance fera l'objet d'une pénalité de 5 (cinq) minutes qui sera imposée par le directeur de course, après examen des circonstances de l'infraction et de la raison de l'écart par rapport au parcours désigné.

Ceci NE s'appliquera PAS s'il y a un diagramme en tulipe dans le road book qui n'a pas été suivi ou qui a été manqué et ces cas seront signalés aux Commissaires Sportifs.

41. EPREUVES SUPER SPECIALES

41.4 NON ACHEVEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

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

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

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

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

45.2 ORDRE DE DEPART

L'ordre de départ sera déterminé par le directeur de course en concertation avec les Commissaires Sportifs. Les priorités de la FIA et de l'ASN seront respectées, le cas échéant.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

46.1 Un nouveau départ après un abandon le Jour 1 est autorisé et les positions de départ pour le Jour 2 seront déterminées par le directeur de course, sous réserve de nouvelles vérifications du Délégué Technique.

46.3 Pour les épreuves super spéciales, l'Article 41.4 s'appliquera.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

48.3 ASSISTANCE AERIENNE

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

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

54. RESULTATS DES RALLYES

54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

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

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

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

- Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat MERC 2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat MERC 3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat MERC Junior de la FIA pour Pilotes

VOITURES ADMISES

4.5 VOITURES ADMISES AUX RALLYES MERC / EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES

4.5.1 CHAMPIONNAT MERC DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

En addition des groupes admis à participer dans les Championnats des Rallyes Régionaux (Art. 4.2 RSRR), les voitures incluses dans la liste « FIA Rally Touring Cars with extended eligibility » sont admises à participer dans les rallyes du MERC.

4.5.2 CHAMPIONNAT MERC 2 DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

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

- Voitures du Groupe N à quatre roues motrices
- Voitures du Groupe R4 (VR4K)
- Voitures du Groupe R4 (VR4)

4.5.3 CHAMPIONNAT MERC 3 DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

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

- Voitures à deux roues motrices des classes RC3, RC4 et RC5

Egalement admises :

- Voitures à deux roues motrices incluses dans la liste "FIA Rally Touring Cars with extended eligibility"

4.5.4 CHAMPIONNAT MERC JUNIOR DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

Le Championnat MERC Junior de la FIA est un Championnat pour pilotes participant aux rallyes avec des voitures admissibles conformes à la réglementation de l'Annexe J de la FIA 2018 pour :

- Voitures de la classe RC3
- Voitures de la classe RC4
- Voitures de la classe RC5

Egalement admises :

- Voitures à deux roues motrices correspondant aux Classes RC3, RC4 et RC5 et incluses dans la liste "FIA Rally Touring Cars with extended eligibility" (Annexe 1)

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 POINTS DES CHAMPIONNATS

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

5.2 NOMBRE DE RALLYES DES CHAMPIONNATS - NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

5.2.1 Le Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA comprend un maximum de 7 rallyes.

5.2.2 Pour le classement final du Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour Pilotes et Copilotes, tous les rallyes ayant eu lieu seront pris en compte.

5.2.3 Pour le classement final du Championnat MERC 2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes, tous les rallyes ayant eu lieu moins un seront pris en compte.

5.2.4 Pour le classement final du Championnat MERC 3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes, tous les rallyes ayant eu lieu moins un seront pris en compte.

5.2.5 Pour le classement final du Championnat MERC Junior de la FIA pour Pilotes, tous les rallyes ayant eu lieu moins trois seront pris en compte. Toutefois, pour être classé dans le Championnat MERC Junior de la FIA, un Pilote doit participer à au moins deux épreuves.

5.3 CHAMPIONNAT MERC JUNIOR DE LA FIA

Les pilotes admis au Championnat MERC Junior de la FIA doivent être nés après le 1^{er} janvier 1993.

11. CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

11.1 PILOTES PRIORITAIRES MERC

- Pilotes classés deuxième ou troisième du Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA les trois années précédentes
- Pilotes ayant remporté les Championnats des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA pour les voitures du Groupe N et pour les voitures à deux roues motrices les trois années précédentes
- Pilotes ayant remporté un rallye MERC les trois années précédentes
- Pilotes ayant remporté un rallye MERC lors de l'année en cours

11.2 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES PRIORITAIRES

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

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE DU RALLYE

13.1.1 La durée maximale d'un rallye sera de 5 jours à compter du début des reconnaissances jusqu'à la publication des résultats finaux.

13.1.2 Le kilométrage total des épreuves spéciales est fixé à un minimum de 200 km et à un maximum de 250 km.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 GENERALITES

14.1.1 L'impression du règlement particulier est facultative.

14.1.2 Le Guide du Rallye n'a pas de valeur réglementaire (voir Annexe II – 3).

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

25.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances

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

25.5 EXIGENCES ADMINISTRATIVES

L'inscription aux reconnaissances se déroulera conformément aux indications figurant dans le règlement particulier et/ou dans un bulletin d'information.

Les plaques numérotées et les carnets de contrôle seront délivrés au même moment.

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

25.6 BRIEFING

L'inclusion d'un briefing dans le programme d'un rallye est facultative. Si un organisateur décide de faire un briefing,

- a) celui-ci doit être donné par le directeur de course, son adjoint ou par un officiel désigné après les reconnaissances pour l'Etape 2.
- b) Le briefing portera sur des points précis du règlement particulier liés à l'organisation du rallye et servira à donner des précisions concernant l'interprétation du règlement et à rappeler aux pilotes les mesures de sécurité, spécifiques et/ou générales.
- c) La date, l'heure et les exigences de présence doivent être indiquées dans le règlement particulier.
- d) La participation d'au moins un membre de l'équipage est obligatoire.
- e) Une amende de 100 € sera infligée par le directeur de course à tout équipage qui ne participerait pas au briefing.
- f) Les team managers pourront participer à la réunion.

EPREUVES SPECIALES

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.6 SYSTEME DE SUIVI

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

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

40.6.3 Pour les rallyes sur terrain ouvert, le parcours exact de toutes les épreuves spéciales doit être clairement marqué afin d'éviter toute possibilité d'écart, accidentel ou autre. Les commissaires de piste doivent également vérifier que le parcours exact du rallye a été emprunté.

40.6.4 Tout écart sera signalé aux commissaires sportifs qui pourront imposer des pénalités à leur propre appréciation.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1 GENERALITES

46.1.1 Sauf indication contraire dans le règlement particulier du rallye, un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ de la section suivant 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 à l'arrière du road book et en le remettant aux organisateurs dès que possible avant la publication de la liste du nouveau départ.

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

46.1.3 Dans le cas d'une disqualification au titre de l'Art. 34 du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2018, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après le regroupement pour la nuit suivant. La pénalité en temps sera appliquée depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

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

46.1.5 Tout équipage qui abandonne volontairement lors de l'Etape 1, avec l'intention apparente d'en retirer un avantage afin d'améliorer sa position lors de l'Etape 2, sera jugé par les commissaires sportifs qui pourront ne pas autoriser un nouveau départ pour l'équipage. Les commissaires sportifs pourront appliquer des sanctions à l'encontre du concurrent et/ou de l'équipage concerné conformément à l'Article 46.2.6 du Code.

46.2 PENALITES

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

46.2.1 Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée : 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 d'une Etape, 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 pour le même groupe dans lequel le pilote court pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.

En cas d'abandon de tous les pilotes dans un groupe donné, cette pénalité en temps sera ajoutée au temps moyen obtenu dans le groupe supérieur le plus proche.

46.2.4 Toutefois, si l'abandon a lieu après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale d'une Etape, l'équipage sera considéré comme n'ayant pas couru cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.

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

La voiture de tout pilote souhaitant prendre un nouveau départ peut être assistée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'étape suivante, au plus tard six heures avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

47.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES

47.2.1 Une voiture réparée ne pourra prendre le départ de l'Etape suivante comme indiqué ci-dessus que si elle a passé l'inspection des commissaires techniques.

47.2.2 Le même bloc-moteur et la même carrosserie devront être utilisés pendant toute la durée du rallye.

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

47.2.4 Seules les pièces ayant été plombées lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisées pendant le rallye. Ces pièces devront rester plombées.

ASSISTANCE**49. PARCS D'ASSISTANCE****49.1 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 une raison d'ordre promotionnel pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**59. UTILISATION DU CARBURANT****59.1 EXIGENCES TECHNIQUES**

59.1.1 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).

59.1.2 Tous les concurrents doivent installer des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA, excepté les pilotes non prioritaires qui utilisent une voiture sur laquelle le réservoir standard est maintenu (seulement pour l'ERT).

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

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

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

59.1.6 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.

59.4 FOURNITURE UNIQUE DE CARBURANT – RALLYE DU LIBAN

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

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS

60.1.5 Quantités de pneumatiques

La quantité totale de pneumatiques à utiliser lors de chaque rallye d'un Championnat doit être détaillée dans le règlement particulier de chaque rallye.

- Pour les concurrents engagés avec une voiture à 4 roues motrices, un maximum de 18 pneus peut être utilisé lors de chaque rallye.
- Pour les concurrents engagés avec une voiture à 2 roues motrices, un maximum de 14 pneus peut être utilisé lors de chaque rallye.
- Pour les concurrents engagés dans le Championnat MERC Junior de la FIA, un maximum de 14 pneus peut être utilisé lors de chaque rallye.
- Pour les concurrents participant à l'épreuve de mise au point, les pneus ne seront pas marqués.

60.1.14 Retaille manuelle

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

AUTRES PROCEDURES

68. CONFERENCE DE PRESSE A L'ISSUE DU RALLYE

Les équipages ci-après doivent participer à la conférence de presse à l'issue du rallye :

- 1^{er} et 2^{ème} du classement final du rallye
- mieux classé du MERC 2 au classement final du rallye
- mieux classé du MERC 3 au classement final du rallye
- mieux classé du Championnat MERC Junior au classement final du rallye

V4 – CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

- Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat APRC Junior de la FIA pour Pilotes
- Championnat APRC 2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat APRC 3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Constructeurs
- Trophée des Nations APRC de la FIA
- Trophée des Equipes APRC de la FIA
- Coupe des Rallyes Asie APRC de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Coupe des Rallyes Pacifique APRC de la FIA pour Pilotes et Copilotes

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX RALLYES APRC DE LA FIA

4.1 DEFINITIONS

VOITURES NATIONALES

Voitures qui sont reconnues par l'ASN du pays dans lequel se déroule la manche de l'APRC et qui sont admises à participer au Championnat National de ce pays. Ces voitures peuvent courir en tant que Voitures Régionales dans n'importe quelle manche de l'APRC.

VOITURES REGIONALES

Voitures qui sont reconnues par l'ASN d'un pays accueillant une manche de l'APRC, qui sont admises à participer au Championnat National de ce pays.

4.2 CLASSES DE VOITURES

En plus des Groupes admis à participer aux Championnats des Rallyes Régionaux (Article 4.2 du RSRR), les Groupes de Voitures Régionales suivants sont admis à participer à l'APRC :

CLASSE	GROUPES	ASN	MOTEUR
RC2	AP4	MSNZ et CAMS	Jusqu'à 1620 cm ³ avec une bride de 32 mm
	RJ	JAF	
RC3	G2	CAMS	
RC4	RJ	JAF	entre 1600 et 2000 cm ³
RC5	RJ	JAF	Jusqu'à 1600 cm ³

4.3 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

4.3.4 Les voitures qui sont admises dans tout autre Championnat Régional de la FIA, conformément à l'Article 4.4.6, peuvent s'engager dans l'APRC et seront incluses dans la classe appropriée.

4.3.5 L'utilisation d'autres pièces figurant dans les documents techniques de l'APRC et de dimensions identiques aux pièces homologuées est autorisée.

4.4 VOITURES NATIONALES / REGIONALES

4.4.6 Les voitures nationales peuvent être admises à courir et à marquer des points dans les Coupes et dans la Finale de l'APRC. A l'aide du formulaire d'approbation des Voitures Régionales prévu à cet effet, les demandes doivent être envoyées par les ASN au Secrétariat de l'APRC au plus tard 14 jours avant la clôture des engagements pour le premier rallye auquel les voitures de la catégorie sont admises à participer. Les voitures devront répondre à des critères spécifiques tels que détaillés sur le formulaire.

4.4.7 Le Département des Rallyes de la FIA communiquera la liste des catégories autorisées à marquer

des points dans les Coupes et dans la Finale de l'APRC, leur classe correspondante et le poids minimum à respecter pour les rallyes de l'APRC.

4.4.8 Afin de préserver l'équilibre des performances et à des fins de sécurité, le poids minimum de chaque catégorie peut être révisé après chaque rallye.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 POINTS DES COUPES DE L'APRC

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

5.1.2 Les points bonus seront attribués conformément à l'Article 5.1.2 du RSRR.

5.1.3 Seules les voitures conduites par un pilote inscrit pourront marquer des points au classement général, en tenant compte de leur position relative et sans tenir compte du classement des pilotes non-inscrits. Les copilotes respectifs des pilotes inscrits marqueront les points correspondants pour le championnat des copilotes.

5.2 NOMBRE DE RALLYES DANS LES COUPES DE L'APRC

Chaque Coupe de l'APRC comptera un minimum de 3 rallyes et un maximum de 5. Deux au maximum peuvent avoir lieu dans le même pays.

5.3 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES COUPES

Le classement de chaque Coupe de l'APRC est établi en tenant compte de tous les résultats dans cette Coupe.

5.4 FINALE DE L'APRC

5.4.1 Les pilotes inscrits engagés dans au moins deux manches de l'une des Coupes de l'APRC seront admis à la Finale de l'APRC.

5.4.2 Il n'y aura pas de droit d'inscription supplémentaire pour la Finale de l'APRC.

5.4.3 La Finale de l'APRC déclarera les vainqueurs du Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Pilotes et Copilotes, du Championnat APRC Junior de la FIA pour Pilotes, du Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Constructeurs, du Championnat APRC 2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes, du Championnat APRC 3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes, du Trophée des Nations APRC de la FIA et du Trophée des Equipes APRC de la FIA. Les prix seront attribués uniquement aux vainqueurs.

5.5 INSCRIPTION AUX COUPES DE L'APRC

5.5.1 Pour pouvoir prétendre aux points et récompenses des Coupes de l'APRC, les concurrents et les pilotes doivent s'inscrire auprès de la FIA.

5.5.2 L'inscription est valable pour les deux Coupes de l'APRC.

5.5.3 Les droits d'inscription seront de 1000 euros.

5.5.4 Les inscriptions accompagnées du droit correspondant doivent être envoyées au Secrétariat de l'APRC qui fournira à la FIA la liste des inscriptions. Les droits doivent être payés pour chaque concurrent et pilote ; il n'y aura toutefois pas de droit supplémentaire si le concurrent et le pilote sont identiques.

5.5.5 Il n'y aura pas de droit supplémentaire pour les copilotes.

5.5.6 L'inscription peut se faire à tout moment avant la clôture de la liste des engagés du premier rallye auquel le concurrent souhaite participer. Toutefois, les points ne seront pas attribués rétrospectivement.

6. CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

6.1 ANNONCE

Le Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA est un Championnat pour Pilotes et Copilotes participant à la Finale de l'APRC avec des voitures admissibles conformément à l'Art. 4.

6.2 PARTICIPATION

Pour participer, les pilotes inscrits doivent se qualifier en prenant le départ d'au moins deux rallyes d'une Coupe de l'APRC. Les pilotes inscrits peuvent participer à la Finale de l'APRC avec le copilote de leur choix.

6.3 TITRES

Les titres seront attribués à l'équipage composé du pilote inscrit et de son copilote le mieux classé dans la Finale de l'APRC, sans tenir compte du classement des pilotes non-inscrits.

7. CHAMPIONNAT DES RALLYES ASIE-PACIFIQUE DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS

7.1 ANNONCE

Le Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA pour Constructeurs est un Championnat pour Constructeurs inscrits auprès de la FIA.

7.2 PARTICIPATION

Pour participer, les constructeurs doivent s'inscrire en payant un droit de 10 000 euros. Un minimum de deux constructeurs est requis pour l'attribution du titre. Si ce chiffre n'est pas atteint, les droits d'inscription perçus seront remboursés.

7.3 TITRE

Le titre sera attribué au constructeur dont la voiture admise à l'APRC conduite par un pilote inscrit sera la mieux classée lors de la Finale de l'APRC, sans tenir compte des voitures d'autres constructeurs et de celles conduites par des pilotes non-inscrits.

8. AUTRES CHAMPIONNATS

8.1 CHAMPIONNAT APRC 2 DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

8.1.1 Le Championnat APRC 2 de la FIA est un Championnat pour Pilotes et Copilotes participant à la Finale de l'APRC avec des voitures du Groupe N à quatre roues motrices (conformes à l'Annexe J - Art. 254). Les Voitures Régionales autorisées en vertu de l'Art. 4.4 qui sont considérées par la FIA comme étant de production peuvent également être acceptées.

8.1.2 Pour participer, les pilotes inscrits doivent se qualifier en prenant le départ d'au moins deux rallyes d'une Coupe de l'APRC. Les pilotes inscrits peuvent participer à la Finale de l'APRC avec le copilote de leur choix.

8.1.3 Les titres ne seront attribués que si trois équipages APRC 2 admissibles prennent le départ de la Finale. Les titres seront attribués à l'équipage admissible composé du pilote inscrit et de son copilote le mieux classé lors de la Finale de l'APRC, sans tenir compte du classement de tous les autres pilotes.

8.2 CHAMPIONNAT APRC 3 DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES

8.2.1 Le Championnat APRC 3 de la FIA est un Championnat pour Pilotes et Copilotes participant à la Finale de l'APRC avec des voitures à deux roues motrices dans les classes RC3, RC4 et RC5.

8.2.2 Pour participer, les pilotes inscrits doivent se qualifier en prenant le départ d'au moins deux rallyes d'une Coupe de l'APRC. Les pilotes inscrits peuvent participer à la Finale de l'APRC avec le copilote de leur choix.

8.2.3 Les titres ne seront attribués que si trois équipages APRC 3 admissibles prennent le départ de la Finale. Les titres seront attribués à l'équipage admissible composé du pilote inscrit et de son copilote le mieux classé lors de la Finale de l'APRC, sans tenir compte du classement des pilotes non-inscrits.

8.3 TROPHÉE DES NATIONS APRC DE LA FIA

8.3.1 Le Trophée des Nations APRC de la FIA est une récompense pour les ASN.

8.3.2 Pour participer, les ASN doivent organiser une manche de l'APRC (Coupes ou Finale) l'année de la compétition.

8.3.3 Le titre sera attribué à l'ASN ayant obtenu le plus de points avec ses deux meilleurs pilotes inscrits lors de la Finale de l'APRC. Les points seront marqués conformément à l'Art. 5.1.1 du RSRR, en ne prenant en compte que les voitures admissibles conduites par des pilotes inscrits d'ASN éligibles.

8.4 TROPHEE DES EQUIPES APRC DE LA FIA

8.4.1 Le Trophée des Equipes APRC de la FIA est une récompense pour les équipes désignées par des concurrents inscrits.

8.4.2 Pour participer, les équipes doivent être désignées par les concurrents inscrits avant la fin des vérifications administratives de la Finale de l'APRC. Une équipe ne peut être désignée que par un maximum de deux concurrents.

8.4.3 Le titre sera attribué à l'équipe ayant marqué le plus de points avec ses deux équipages lors de la Finale de l'APRC. Les points seront marqués conformément à l'Art. 5.1.1 du RSRR, en ne prenant en compte que les concurrents inscrits, qu'ils aient ou non désigné une équipe.

9. CHAMPIONNAT APRC JUNIOR DE LA FIA POUR PILOTES

9.1 ANNONCE

Le Championnat APRC Junior de la FIA est un Championnat pour Pilotes participant à la Finale de l'APRC avec des voitures admissibles conformément à l'Art. 4.

9.2 PARTICIPATION

Pour participer, les pilotes inscrits âgés de 28 ans ou moins au 1er janvier de l'année de la compétition doivent se qualifier en prenant le départ d'au moins deux rallyes d'une Coupe de l'APRC.

9.3 TITRE

Le titre sera attribué au pilote admissible le mieux classé lors de la Finale de l'APRC, sans tenir compte du classement de tous les autres pilotes.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.2 PROGRAMME DES RALLYES

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

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

13.2.6 Distances

Le kilométrage total des épreuves spéciales est fixé à un minimum de 200 km et à un maximum de 280 km. La longueur maximale de chaque épreuve spéciale sera de 33 km.

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

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

Il est recommandé de prévoir dans l'itinéraire un seul parc d'assistance pour toute la durée du rallye.

13.3 TYPE DE REVETEMENT

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

13.6 TITRE

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

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS

14. DOCUMENTS STANDARDISÉS DE LA FIA

14.1 La liste des engagés doit indiquer en vertu de quel règlement technique la voiture est engagée. Les voitures approuvées par les ASN figureront dans le Groupe ASN sur la liste des engagés.

14.2 ROAD BOOK

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

14.4 GUIDES DU RALLYE

Les organisateurs doivent publier deux Guides du Rallye :

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

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMÉROS DE COURSE ET PUBLICITÉ**18.2 PANNEAUX DE PORTIÈRES**

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

18.8 PUBLICITÉ FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

18.8.5 Les organisateurs peuvent avoir une publicité facultative comme suit :

- a) Sur le capot de la voiture, un autocollant de la taille 10 x 60 cm.
- b) Sur chaque côté de la voiture, adjacents au numéro de compétition, 2 autocollants de la taille de 15 x 25 cm.

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

VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

MISE AU POINT

29. MISE AU POINT**29.1 GENERALITES**

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

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2.4 Le revêtement de la mise au point peut ne pas être représentatif des épreuves spéciales du rallye.

CONTROLES

34. RETARD**34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE**

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

ÉPREUVES SPÉCIALES

40. SECURITE DES CONCURRENTS

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

41. ÉPREUVES SUPER SPÉCIALES

41.4 NON ACHÈVEMENT D'UNE ÉPREUVE SUPER SPÉCIALE

Si une voiture ne parvient pas à terminer une épreuve super spéciale, elle sera placée sur le secteur de liaison situé après le contrôle d'arrivée de la spéciale et l'équipage se verra allouer un temps de spéciale de 7 minutes additionné au meilleur temps.

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

Tout équipage qui obtiendra un temps effectif supérieur à 7 minutes additionné au meilleur temps se verra allouer un temps correspondant au meilleur temps plus 7 minutes.

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

DÉPARTS ET NOUVEAUX DÉPARTS

43. CÉRÉMONIE DE DÉPART

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

45. ORDRES DE DÉPART ET INTERVALLES

45.3 ORDRES DE DÉPART

Pour l'Etape 1 du rallye, les pilotes inscrits au Championnat prendront le départ en premier en groupe sauf si le directeur de course repositionne un ou plusieurs pilotes, après que les commissaires sportifs en ont été informés, pour des raisons de sécurité.

45.5 INTERVALLE DE DEPART

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

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1 GENERALITES

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

46.1.2 Cette disposition s'appliquera à toute voiture exclue en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été exclue en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des commissaires sportifs.

46.1.3 Tout concurrent qui prend un nouveau départ ne pourra pas prétendre aux points bonus pour l'Etape au cours de laquelle il a abandonné.

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 manquée : une heure.

46.2.2 Cependant, si l'épreuve spéciale qui est manquée est une super spéciale, l'Art. 41.4 s'appliquera.

46.2.3 Cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps de tout pilote pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale au cours de laquelle l'équipage a abandonné.

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

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

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

47.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DE VOITURES REPAREES

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

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

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

ASSISTANCE**48. ASSISTANCE – CONDITIONS GÉNÉRALES****48.2 PERSONNEL D'ÉQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIÈRE D'ASSISTANCE****48.2.3 Gilets ou combinaisons destinés à rafraîchir les équipages**

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

49. PARCS D'ASSISTANCE

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

51. FLEXI-ASSISTANCE – 45'**51.3 FLEXI-ASSISTANCE – 20'**

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

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

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

RÉSULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRÈS LE RALLYE

56. REMISES DES PRIX DES RALLYES

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

56.3 CEREMONIES OFFICIELLES

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

PNEUMATIQUES ET ROUES

60.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS

60.1.2 PNEUS MOULES

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

60.1.4 NUMEROS DE CODES A BARRES

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

60.1.5 QUANTITES DE PNEUS

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

COMPOSANTS MÉCANIQUES

63. COMPOSANTS MÉCANIQUES

63.3 TRANSMISSIONS

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

A l'appréciation du directeur de course ou du Délégué Technique de l'APRC, des voitures supplémentaires pourront être désignées dans un additif.

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

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

V5 – CHAMPIONNAT DES RALLYES NACAM DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

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

VOITURES ADMISES

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

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

CLASSES	GROUPES
RC2	Groupe R5 (VR5) Groupe R4 (VR4) Groupe R4 (VR4K) Groupe NR4 de plus 2000 cm ³ (N4 actuel)
RC3	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	R2 (atmo entre 1390 cm ³ et 1600 cm ³ – VR2B et turbo entre 927 cm ³ et 1067 cm ³ – VR2B) Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
RC5	Groupe N jusqu'à 1600 cm ³

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

- Mitsubishi Lancer Evolution 9 MR (N4 actuel)
- Mitsubishi Lancer Evolution 10 MR (N4 actuel)
- Mitsubishi Lancer 2.0L (actuel RC4 Groupe N entre 1600 cm³ et 2000 cm³)
- Ford Fiesta 1600 (RC4 Groupe R2 atmo entre 1390 cm³ et 1600 cm³)
- Ford Fiesta RR2 (RC4 Groupe R2 turbo entre 927 cm³ et 1067 cm³).
- Skoda Fabia 1.6L (actuel RC5 Groupe N jusqu'à 1600 cm³)
- Subaru Crosstrek (Class RC2 – Groupe R4)

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

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.4 Classement des copilotes

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

5.1.5 Classement de la Coupe des Nations

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

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT

Le classement sera établi en tenant compte de tous les rallyes disputés. Le pilote et le copilote ayant totalisé le plus grand nombre de points seront déclarés champions de la région concernée.

5.3 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

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

5.4 INSCRIPTION

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

5.5.1 Conditions d'inscription

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

5.5.2 Engagements à la Coupe des Nations

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

5.5 DROITS D'INSCRIPTION

Le droit d'inscription au Championnat s'élève à 4000 \$ USD pour toutes les classes. Pour chaque rallye, le droit d'engagement s'élèvera à 1750 \$ USD pour toutes les classes.

5.6 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements pour le Championnat est fixée au 05/03/2019. Le seul changement autorisé après cette date serait motivé pour un changement de copilote ou l'introduction d'un nouveau concurrent. La date de clôture pour le paiement du droit d'engagement à chaque rallye correspondra à celle des vérifications administratives du rallye.

5.7 POINTS POWER STAGE

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

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

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE

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

Jeudi Vérifications techniques et/ou Médias et/ou Promotion.

Vendredi Reconnaissances,
Vérifications techniques et/ou Médias et/ou Promotion,
Cérémonie de départ,

Epreuve Super Spéciale (s'il y a lieu)

Samedi Etape 1, Podium d'arrivée, Remise des Prix (s'il y a lieu)

Dimanche Etape 2 ou Epreuve Super Spéciale, Podium d'arrivée, Remise des Prix

13.2 DISTANCES

Le kilométrage total des épreuves spéciales est compris entre 100 km et 250 km.

La longueur maximale d'une épreuve spéciale est de 36 km.

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

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

13.3 TYPE DE REVETEMENT

80% au moins du rallye doivent être disputés sur un revêtement en terre. L'asphalte est autorisé sur les épreuves spéciales à raison de 20% maximum du kilométrage des spéciales. Seules les Epreuves Super Spéciales peuvent être principalement disputées sur de l'asphalte, les km totaux ne dépassant pas le total de 20% des km d'épreuves spéciales autorisé.

13.6 TITRE

Chaque rallye doit inclure dans son titre l'acronyme FIA NACAM et le logo NRC dans tous les documents officiels.

13.7 "SPECIALE POWER"**13.7.1 Annonce**

Lors de chaque rallye du Championnat NACAM des Rallyes, l'organisateur inclura une épreuve spéciale dénommée "Spéciale Power".

13.7.2 Caractéristiques

Cette spéciale :

- Sera en règle générale la dernière spéciale du rallye.
- Sera disputée comme une spéciale de du rallye pour tous les concurrents classés.
- Sera chronométrée à la milliseconde près.

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

13.7.4 Attribution de points "Spéciale Power"

Les points seront attribués selon le barème décrit à l'Art. 5.8

Aux fins de l'attribution des points, le Classement de la "Spéciale Power" sera établi en additionnant le temps de la spéciale à toute autre pénalité en temps infligée sur cette spéciale, y compris toute pénalité pour faux départ.

Pour marquer des points, un pilote doit figurer au classement officiel final du rallye.

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

DOCUMENTS STANDARD ET DELAIS**14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA****14.1 ROAD BOOK**

Le road book doit être mis à la disposition de tous les concurrents sur le site web officiel au moins 5 jours avant le début de l'Etape 1.

14.2 GUIDE DU RALLYE

Le guide du rallye doit être mis à la disposition de tous les concurrents sur le site web officiel au moins 1 mois avant le début du rallye. Il doit contenir des informations pratiques destinées aux équipes du rallye (hôtel, société de location de voitures, services de remorquage, disponibilité carburant et pneus, etc.).

IDENTIFICATION DES VOITURES

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.1 NUMEROS DES VOITURES

Le numéro de course attribué à chaque pilote sera le même pendant toute la durée du championnat et un jeu de numéros sera fourni par le NRC.

18.2 REMPLACEMENTS

Si un concurrent devait avoir besoin d'un autre jeu de numéros, il pourra en faire la demande auprès du NRC au moins deux semaines à l'avance et il devra payer 100 \$ USD pour chaque jeu.

18.6 PANNEAUX AVANT ET ARRIERE

Deux panneaux s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figureront au moins le logo NRC et le nom complet du rallye devront être apposés l'un sur le capot avant et l'autre sur la fenêtre arrière.

18.7 BANDE SUR LE PARE-BRISE

Une bande apposée sur le sommet du pare-brise de 180 cm de largeur sur 15 cm de hauteur sur laquelle figureront le drapeau national du pilote et du copilote, le logo du NRC et le logo du sponsor du Championnat. Les équipages peuvent apposer de la publicité de l'équipe sous la bande susmentionnée, sans obstruer la zone réservée au Championnat.

ENGAGEMENTS

24. CLASSES

24.2 NOMBRE MINIMUM DE CONCURRENTS PAR CLASSE/GROUPE

Le nombre minimum de concurrents par classe est de deux.

S'il n'y a qu'un concurrent engagé dans une classe, celui-ci devra participer et se voir décerner des points dans la classe immédiatement supérieure.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2

46.1 GENERALITES

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 l'assistance ou le regroupement suivants à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au directeur de course en remplissant le formulaire situé au verso du road book et en le remettant à l'organisateur dans les meilleurs délais et, si possible, avant la publication de la liste du nouveau départ.

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

46.1.3 Dans le cas d'une mise hors course en vertu de l'Art. 34 du présent règlement, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après l'assistance ou le regroupement suivants. La pénalité en temps sera appliquée en vertu de 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 :

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 par le pilote du même groupe pour chaque spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.

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.

46.3 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

46.3.1 Emplacement de l'assistance et temps autorisé

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer une section conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter dans la Zone d'Assistance précédant la section suivante, au plus tard avant l'entrée prévue pour la première voiture.

46.3.2 Vérifications techniques de voitures réparées

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

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

Pour les voitures qui n'ont pas terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'Article 39.6.2 et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1. Le concurrent sera considéré comme ayant terminé l'épreuve super spéciale / le secteur de liaison et n'aura pas abandonné la course. Le règlement particulier spécifiera l'heure pour les concurrents qui ne sont pas parvenus à terminer l'épreuve super spéciale et/ou le secteur de liaison.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

57. REMISE DE PRIX ANNUELLE FIA AMERICAS

57.1 EXIGENCES DE PRESENCE

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

57.2 ABSENCE

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

COMPOSANTS MECANIQUES

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Pour les rallyes du Championnat des Rallyes NACAM de la FIA, l'utilisation d'un système de suivi de sécurité n'est pas obligatoire mais est fortement recommandée.

V6 – CHAMPIONNAT DES RALLYES CODASUR DE LA FIA

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES

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

- Championnat des Rallyes CODASUR de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR RC2 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR RC2N de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR RC3 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR RC4 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Championnat des Rallyes CODASUR RC5 de la FIA pour Pilotes et Copilotes
- Codasur Maxi Rally Cup
- Coupe deux roues motrices Codasur

Si un rallye du Championnat Codasur de la FIA est organisé dans le cadre d'un rallye du Championnat du Monde des Rallyes, certains articles du présent règlement ne seront pas applicables et le règlement du WRC prévaudra.

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

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

3.2 DELEGUES FIA/CODASUR

Au minimum les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA/Codasur :

3.2.1 Délégué Technique FIA/Codasur

Le Délégué Technique FIA/Codasur est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera le principal officiel responsable de toutes les questions techniques.

3.2.2 Observateurs FIA/Codasur

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

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX CHAMPIONNATS REGIONAUX CODASUR DE LA FIA

4.2 CLASSES DE VOITURES

CLASSES	GROUPES
RC2	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
	Groupe R5 (VR5)
	Groupe R4 (VR4)
	Groupe R4 (VR4K)
	Maxi Rally 2400 cm ³ atmosphérique et 1600 cm ³ turbo

RC2N	Groupe NR4 de plus de 2000 cm ³ (N4 actuel)
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 (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 (jusqu'à 1600 cm ³ – VR1A/VR1B et turbo jusqu'à 1067 cm ³ - VR1A/VR1B)

4.4 VOITURES NATIONALES / REGIONALES

4.4.6 En outre, dans le cadre du Championnat des Rallyes Codasur, les voitures approuvées par les ASN peuvent également être autorisées à courir et à marquer des points.

La demande pour l'approbation de ces voitures pour la région Codasur doit être envoyée à la Commission des Rallyes Codasur accompagnée de la documentation correspondante.

Ces voitures devront respecter les exigences / critères spécifiques déterminés par la FIA / Codasur.

Dans les Classes RC4 et RC5, les voitures avec des homologations ASN / Codasur seront admises en plus de celles avec des homologations FIA.

CHAMPIONNAT ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

GENERALITES

Il existe trois types de rallyes dans le championnat, à savoir :

- Rallyes réguliers : deux étapes – distance totale comprise entre 140 et 180 km de parcours
- Epreuve organisée conjointement avec un Championnat du Monde des Rallyes (WRC)
- Rallye spécial : Le dernier rallye du Championnat

5.1 ATTRIBUTION DES POINTS

5.1.1 Attribution des points de Championnat

Si le rallye est un Rallye régulier, ou disputé conjointement avec un rallye du WRC, pour le classement général et par classe, les points seront accordés conformément à l'Article 5.1.1 du RSRR.

Si le rallye est une Epreuve Spéciale, 50% de points en plus seront attribués dans le classement général et pour chaque classe.

5.1.1.2 Pour chaque étape

En outre, les points seront attribués pour chaque étape pour le classement général final et ses classes :

Position	Points
1 ^{er}	12
2 ^{ème}	9
3 ^{ème}	7
4 ^{ème}	6
5 ^{ème}	5
6 ^{ème}	4
7 ^{ème}	3
8 ^{ème}	2

Dans le Rallye Spécial, 50% de points en plus alloués à chaque étape seront attribués.

5.1.3 Attribution de points réduits

Pour le classement général et le classement par classe, les points mentionnés à l'Article 5.1.3 du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux s'appliquent.

Dans le cas spécifique des points bonus (points pour Etape), si l'une des Etapes ne peut se dérouler dans son intégralité, les points seront attribués conformément aux pourcentages suivants :

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

5.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LES CLASSEMENTS FINAUX DU CHAMPIONNAT

Tous les résultats sont pris en compte.

5.3 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

Pour obtenir le titre de Champion Régional/Codasur FIA ou figurer au classement général du Championnat, les concurrents doivent avoir participé à au moins trois (3) rallyes.

5.4 NOMBRE DE RALLYES DU CHAMPIONNAT

Le Championnat compte cinq (5) rallyes au maximum qui doivent tous avoir lieu dans la Région FIA/Codasur.

5.5 INSCRIPTION

Il n'y a pas d'inscription préalable dans le Championnat Codasur de la FIA.

13. CARACTERISTIQUES DES RALLYES

13.1 DUREE ET PROGRAMME

Tous les rallyes devraient être programmés comme suit :

Jeudi : reconnaissances - vérifications administratives – vérifications techniques

Vendredi : reconnaissances - vérifications techniques - mise au point – Spéciale de Qualification (facultative) - cérémonie de départ et épreuve super spéciale (facultative)

La cérémonie de départ (si elle est incluse dans le programme) peut avoir lieu le jeudi ou le vendredi avant le départ de l'Etape 1.

Samedi : Etape 1

Dimanche : Etape 2 - cérémonie de remise des prix

Si le rallye est inclus dans une épreuve faisant partie du Championnat du Monde des Rallyes, la durée et le programme seront détaillés dans le règlement particulier.

13.2 DISTANCES

Le kilométrage total des épreuves spéciales, réparties en deux étapes, est compris entre 140 et 180 km. La distance totale des épreuves spéciales des rallyes disputés conjointement avec le WRC sera convenue entre la FIA Codasur et l'Organisateur et mentionnée dans le règlement particulier.

Pour le Rallye Spécial, le kilométrage maximum des épreuves spéciales devrait se situer entre 170 et 200 km, répartis en deux spéciales.

Les étapes devraient comporter un minimum de 35 % et un maximum de 65 % de la distance totale.

La longueur maximale de chaque spéciale est de 40 km.

A titre de recommandation, la vitesse moyenne maximale des spéciales ne devrait pas dépasser 130 km/h.

Si la distance entre les parcs d'assistance est supérieure à 80 km, une zone de ravitaillement supplémentaire devrait être prévue.

13.3 REVETEMENT

Le revêtement des routes à emprunter pour disputer les spéciales peut être en terre ou en asphalte.

DOCUMENTS STANDARD**14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA****14.1 GENERALITES**

Le Guide officiel du Rallye n'est pas obligatoire pour le Championnat des Rallyes Codasur de la FIA.

IDENTIFICATION DES VOITURES**18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE****18.3 VITRE ARRIERE**

Non applicable au Championnat Codasur de la FIA.

18.6 PANNEAU AVANT

Facultatif dans le Championnat Codasur de la FIA.

18.8 PUBLICITE OBLIGATOIRE DES ORGANISATEURS

Si l'épreuve se déroule conjointement avec un rallye du WRC, le règlement particulier établira les exigences de l'Art. 18 - IDENTIFICATION DES VOITURES.

20. COMPORTEMENT**20.2 PENDANT LES RECONNAISSANCES**

20.2.2 Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances entraînera une amende qui devra être précisée dans le règlement particulier et qui sera appliquée par le directeur de course.

20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

20.3.4 Pénalités en cas d'infraction pendant la partie compétitive du rallye :

Première infraction / Deuxième infraction : tout excès de vitesse pendant le rallye entraînera une amende dont la valeur devra être indiquée dans le règlement particulier et qui sera appliquée par le directeur de course.

De plus, les commissaires sportifs peuvent appliquer une pénalité.

ENGAGEMENTS**21. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS****21.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS**

La date de clôture des engagements sera mentionnée dans le règlement particulier.

Pour les équipages étrangers, il est recommandé de clôturer les engagements une semaine avant le début des vérifications administratives, afin d'effectuer les procédures douanières comme demandé par l'organisateur. Pour les équipages nationaux, il est recommandé de les clôturer le mardi de la semaine où a lieu l'épreuve.

23. DROITS D'ENGAGEMENT**23.4 DROITS D'ENGAGEMENT POUR CONCURRENTS ETRANGERS**

L'organisateur peut décider si les concurrents détenant des licences qui n'ont pas été délivrées par le pays organisateur doivent payer ou non des droits d'engagement.

25. RECONNAISSANCES

25.4.5 Epreuve de mise au point / Spéciale de qualification

Il est obligatoire d'inclure l'épreuve de mise au point ainsi que la Spéciale de Qualification dans le programme des reconnaissances.

MISE AU POINT – SPECIALE DE QUALIFICATION

29. MISE AU POINT

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2.4 La mise au point se déroulera par groupes, avec une durée minimale d'une heure pour chacun d'entre eux.

La composition des groupes sera indiquée dans un additif.

30. SPECIALE DE QUALIFICATION

30.1 GENERALITES

30.1.1 A titre facultatif, l'organisateur pourra organiser une Spéciale de Qualification à laquelle les pilotes engagés dans les Classes RC2 et RC2N prendront part, afin d'établir l'ordre de départ de l'Etape 1.

Si le nombre de concurrents le justifie et si l'organisateur le juge approprié, la Spéciale de Qualification peut être programmée pour les pilotes inscrits dans la classe RC2 uniquement.

Ce parcours peut également être l'épreuve de mise au point.

30.1.2 Les 10 premiers pilotes classés auront le droit de choisir leur position de départ pour l'Etape 1 parmi les 10 premières places de départ pour autant qu'il y ait plus de 10 concurrents dans les classes mentionnées.

Ces positions ne correspondent pas à une épreuve super spéciale qui était prévue comme le début du rallye.

30.1.3 La participation à la Spéciale de Qualification n'est pas obligatoire, sauf indication contraire de l'organisateur dans le règlement particulier, détaillant dans ce cas les pénalités pour non-compétition / participation.

30.1.4 La Spéciale de Qualification doit :

- être disputée comme s'il s'agissait d'une spéciale disputée pendant le rallye et être conforme aux exigences de sécurité appropriées ;
- être incluse dans le programme du rallye, mais non dans les résultats du rallye ;
- être représentative du rallye ;
- avoir une longueur comprise entre 2,50 et 5 km.

30.1.5 Les pneus qui seront utilisés doivent être conformes à la profondeur minimale de 1,6 mm requise par la réglementation.

30.1.6 Tout concurrent dont la voiture a subi des dommages tels qu'ils l'empêchent de poursuivre la Spéciale de Qualification et de réparer sa voiture avant la cérémonie de départ devrait néanmoins assister à la cérémonie de départ tel que prévu à l'Art. 43.

30.1.7 Un concurrent dont la voiture tombe en panne pendant la Spéciale de Qualification est néanmoins tenu d'assister à la cérémonie de départ prévue à l'Art. 43 du RSRR.

30.2 EPREUVE DE MISE AU POINT PRECEDENTE

Les pilotes qui ont été classés pour disputer la Spéciale de Qualification sont autorisés à avoir disputé la précédente épreuve de mise au point dans les délais prévus par les organisateurs.

Les voitures qui prennent part à la mise au point et à la Spéciale de Qualification doivent avoir été conformes aux vérifications techniques précédentes.

30.3 PARTICIPATION A LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.3.1 Les pilotes qui prennent part à la Spéciale de Qualification prendront le départ de cette Spéciale de Qualification dans l'ordre qui a été attribué par l'organisateur, avec un intervalle de deux minutes entre les voitures.

30.3.2 Le pilote et le copilote engagés devraient être à bord de la voiture pendant toute la Spéciale de Qualification.

30.3.3 L'ordre de départ et l'horaire seront publiés dans un additif. Les procédures établies pour le départ d'une épreuve spéciale seront appliquées.

30.3.4 Si la Spéciale de Qualification n'est pas disputée, pour des raisons de force majeure, l'ordre mentionné à l'Art. 45.3 doit être considéré comme le résultat de ladite Spéciale de Qualification pour procéder au choix de l'ordre de départ des 10 premiers équipages de l'Etape 1.

30.4 DEFAILLANCES DE LA VOITURE LORS DE LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.4.1 Toute voiture subissant une défaillance l'empêchant de terminer la course ou la spéciale de liaison sera récupérée et transférée au Parc Fermé par les organisateurs, dès la fin de la Spéciale de Qualification.

30.5 PARC FERMÉ LORS D'UNE SPECIALE DE QUALIFICATION

Toute assistance fournie à une voiture au départ de la Spéciale de Qualification est interdite. Toutes les voitures participant à la Spéciale de Qualification doivent effectuer le restant du parcours, se rendre au Parc Fermé tel que défini par les organisateurs et y rester jusqu'à ce qu'ils en soient libérés par les commissaires sportifs.

30.6 DEFINITION DES POSITIONS DE DEPART

Les concurrents doivent choisir leurs positions de départ pour le rallye dans l'ordre des résultats fournis par la Spéciale de Qualification comme détaillé à l'Art. 45.3.1.

30.6.1 Le pilote qui enregistre la vitesse la plus élevée sera le premier à choisir sa position, le pilote qui enregistre la deuxième vitesse la plus élevée sera le deuxième à choisir sa position et ainsi de suite.

30.6.2 La publication ainsi que le jour et l'heure pour effectuer cette procédure seront précisés dans le règlement particulier du rallye.

30.7 POINTAGE EN RETARD OU EN AVANCE

Tout pointage en retard ou en avance par rapport au pointage précédant le départ de la Spéciale de Qualification (CHPC) sera considéré comme une participation inappropriée et l'Art. 33.2.10 s'appliquera.

30.8 FAUX DEPART

Tout faux départ lors de la Spéciale de Qualification, notamment s'il a lieu avant que le signal de départ n'ait été montré, sera considéré comme une participation inappropriée et l'Art. 37.6 s'appliquera.

30.9 ASSISTANCE

Depuis le début de l'épreuve de mise au point jusqu'à l'heure de départ de la Spéciale de Qualification, l'assistance ne pourra être fournie que dans le Parc d'Assistance principal ou dans le Parc d'Assistance désigné par l'organisateur à cette fin.

35. CONTROLES DE REGROUPEMENT

35.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Excepté après un regroupement pour la nuit, les voitures prendront un nouveau départ dans l'ordre d'arrivée au regroupement.

EPREUVES SPECIALES

41. EPREUVE SUPER SPECIALE

41.4 NON PRESENTATION AU DEPART DE LA SECTION 1, ETAPE 1 (EPREUVE SUPER SPECIALE)

Les équipages qui ne se présentent pas au départ de l'épreuve super spéciale intégrée dans la Section 1 de l'Etape 1 (s'il y a lieu) et qui ne la disputent donc pas ou qui ont été retenus entre la fin de l'épreuve super spéciale et le parc d'assistance ou le regroupement pour la nuit et n'ont donc pas la possibilité de la rejoindre par leurs propres moyens, seront autorisés à effectuer des réparations et à continuer la spéciale le même jour à partir du début de la section suivante suivant le regroupement pour la nuit.

La voiture peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cela doit toutefois être signalé au regroupement pour la nuit avant la section suivante au plus tard une heure avant le départ prévu pour la première voiture.

Si plusieurs PSE sont disputées, le règlement est le même.

41.5 EPREUVE SUPER SPECIALE DURANT LA COURSE

Pour les équipages qui présentent leur carnet de contrôle au contrôle horaire et ne peuvent pas prendre le départ de la spéciale ou ceux qui n'ont pas pu l'achever, le régime de la super spéciale contenu dans le règlement particulier leur sera appliqué.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

45. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

45.3 NUMEROS ET ORDRE DE DEPART

Les numéros des voitures seront déterminés par les organisateurs et FIA/Codasur, en tenant compte des priorités des concurrents, de leur position au championnat et des caractéristiques techniques de leurs voitures.

Pour le premier rallye du Championnat, le classement final du Championnat précédent sera pris en compte.

Dans les rallyes réguliers, le Champion Codasur FIA de l'année précédente se verra attribuer le numéro 1.

L'ordre de départ de l'Etape 1 sera le suivant :

45.3.1 Dans le cas où la Spéciale de Qualification est disputée, les 10 premières places seront attribuées conformément à la position que les participants peuvent avoir choisie. Si moins de 10 concurrents sont classés lors de la Spéciale de Qualification, les positions entre 1 et 10 seront choisies par ceux qui ont participé.

A partir de la position 11, et couvrant également les places restées libres si elles sont inférieures à 10, seront assignées comme déterminées par le directeur de course et convenues par les commissaires sportifs.

Si pour des raisons exceptionnelles la Spéciale de Qualification n'est pas disputée, les 10 premières places seront choisies selon l'ordre de classement de chaque pilote dans le Championnat.

La position de départ de tous les autres concurrents sera attribuée tel que déterminé par le directeur de course et approuvé par les commissaires sportifs.

45.3.2 Dans le cas où la Spéciale de Qualification n'aurait pas été prévue, les places seront attribuées tel que déterminé par le directeur de course et approuvé par les commissaires sportifs.

Pour l'ordre de départ des étapes, les pilotes des Classes RC2 et RC2N seront rassemblés en un seul groupe.

45.4 Outre ce qui est décrit dans le même article du RSRR de la FIA, pour l'ordre de départ des étapes, les pilotes des classes RC2 et RC2N seront rassemblés en un seul groupe.

45.5 INTERVALLES DE DEPART

Les vingt (20) premiers équipages prendront le départ de chaque spéciale avec un intervalle de deux (2) minutes. Pour le reste, l'intervalle sera d'au moins une (1) minute.

46. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

46.1 GENERALITES

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

Cette disposition s'appliquera à toute voiture qui n'est pas parvenue à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'appliquera pas lorsque la voiture aura été disqualifiée en raison d'infractions aux règles de circulation, en raison d'infractions à la réglementation technique ou, suite à une décision des commissaires sportifs, à toute voiture ayant enfreint des dispositions réglementaires.

Les équipages qui étaient conformes aux contrôles précédents et qui sont inclus dans la liste de départ de la section 1 et qui pour une raison quelconque ne semblent pas prendre le départ du rallye pourront également reprendre le départ.

Tout concurrent intégré de la sorte (ré-engagé) sera pris en compte dans le classement final mais ne pourra donc pas prétendre aux points du Championnat, excepté aux points par étape.

47 REPARATIONS ET VERIFICATIONS TECHNIQUES**47.1 EMBLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE**

Toute voiture qui ne parvient pas à terminer l'étape 1 conformément aux règles ci-dessus peut être réparée à l'appréciation du concurrent. Cependant, la voiture doit se présenter au regroupement pour la nuit avant l'étape 2, au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue pour la première voiture.

47.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DE VOITURES REPAREES

La voiture doit conserver son châssis et son bloc-moteur d'origine tels que marqués lors des vérifications techniques préliminaires ou en cas de remplacement celui qui a été inscrit au TC0. Le concurrent doit présenter la voiture lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure qui sera précisée par les organisateurs.

ASSISTANCE**49. PARC D'ASSISTANCE****49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE**

49.2.2 Trente (30) minutes entre deux groupes de spéciales.

FIA/Codasur a une période de temps flexible de 15 minutes, avant l'entrée dans les parcs d'assistance intermédiaires.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE**56 REMISE DES PRIX DU RALLYE****56.2 REMISE DES PRIX**

Les équipages devront être présents pour recevoir leur prix, vêtus de leur combinaison portée correctement.

Les équipages doivent se conformer aux conditions convenues entre Codasur et les sponsors du championnat. Tout non-respect sera signalé aux commissaires sportifs qui pourront appliquer une sanction conformément à ce qui est mentionné à l'Article 12 du CSI.

Les conditions seront indiquées dans le règlement particulier ou dans un additif.

57. REMISE DES PRIX ANNUELLE**57.1 REMISE DES PRIX DE LA FIA**

Liste des titres Codasur FIA

Les titres suivants seront décernés par la FIA pour chaque saison de championnat :

Champion des Rallyes Codasur de la FIA (*)

() applicable au pilote et/ou au copilote*

57.3 REMISE DES PRIX CODASUR**Liste des titres Codasur FIA**

Les titres suivants seront décernés par CODASUR pour chaque saison de championnat :

Champion des Rallyes CODASUR de la FIA (*)
 Champion des Rallyes CODASUR RC2 de la FIA (*)
 Champion des Rallyes CODASUR RC2N de la FIA (*)
 Champion des Rallyes CODASUR RC3 de la FIA (*)
 Champion des Rallyes CODASUR RC4 de la FIA (*)
 Champion des Rallyes CODASUR RC5 de la FIA (*)

Champion de la Codasur Maxi Rally Cup de la FIA (*)
Champion de la Coupe deux roues motrices CODASUR de la FIA (*)

(*) applicable au pilote et/ou au copilote

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.13 PNEUMATIQUES CODASUR

Les caractéristiques et les marques de pneus à utiliser dans le Championnat Codasur seront annoncées dans un additif qui sera publié avant le 01/02/2019.

Si, pour une épreuve spécifique, un accord spécial est trouvé quant à l'utilisation des pneus, ceci doit être indiqué dans le règlement particulier.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR

63.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le premier contrôle horaire (CH0), il est permis de changer de moteur sans encourir de pénalité.

Cette action devra être vérifiée par le délégué technique avant le contrôle horaire correspondant.

Cette action doit être contrôlée par le commissaire technique avant le premier contrôle horaire mentionné.

63.2 TURBOCOMPRESSEURS

63.2.3 En Codasur, les turbocompresseurs de réserve ne sont pas plombés lors des vérifications techniques précédentes. Ils le seront pendant l'épreuve s'ils sont utilisés.

63.3 TRANSMISSIONS

63.3.2 En Codasur, les transmissions de réserve ne sont pas plombées lors des vérifications techniques précédentes. Elles le seront pendant l'épreuve si elles sont utilisées.

65. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Pour le Championnat des Rallyes Codasur de la FIA, l'utilisation d'un système de suivi pour la sécurité électronique embarqué n'est pas obligatoire mais est fortement recommandée.

Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA 2019

ANNEXES

INDEX

ANNEXE I SIGNALISATION DES CONTROLES

ANNEXE II DOCUMENTS STANDARD

	DOCUMENT	DISPONIBILITE
1	Règlement particulier	Site Web + (papier facultatif)
2	Additifs	Site Web + papier
3	Guides du Rallye (1 et/ou 2)	Site Web + (papier facultatif)
4	Itinéraire	Site Web + papier (avec règlement particulier)
5	Road Book	Papier
6	Carnet de contrôle	Papier
7	Bulletin d'engagement standard	Site Web + papier (avec règlement particulier)
8	Listes des engagés	Site Web + papier
9	Liste des partants & Résultats du rallye	(Site Web facultatif) + papier
10	Livret de sécurité pour les médias (facultatif)	Site Web + papier

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :

- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes
- Informations concernant les hélicoptères s'il y a lieu

ANNEXE III SECURITE

ANNEXE IV CEREMONIE DE PODIUM

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA
(facultatif pour les Championnats Régionaux)

ANNEXE V PNEUMATIQUES

ANNEXE VI DROITS D'ENGAGEMENT, PACKAGE ADMINISTRATIF ET LAISSEZ-PASSER PERMANENT

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE VII SEQUENCE FEUX DE DEPART

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE VIII JUNIOR WRC

Voir Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

ANNEXE IX SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

(valable uniquement pour les organisateurs - pas de valeur réglementaire pour les concurrents)

ANNEXE X COUPE RGT DE LA FIA

ANNEXE I

Nature du contrôle	ZONE DE CONTRÔLE (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
	Sens du parcours → → →		
	PANNEAUX JAUNES Début de la zone de contrôle	PANNEAUX ROUGES Arrêt obligatoire	PANNEAUX BEIGES Fin de la zone de contrôle
CONTRÔLE DE PASSAGE	 ← 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	 AVERTISSEUR ← 100m →	 LIGNE D'ARRIVÉE ← 100-300m →	 CONTRÔLE STOP ← 25m →
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 RAVITAILLEMENT		 Un panneau pour toutes les opérations liées au ravitaillement	
ZONES DE SERVICE		 Une panneau pour toutes les opérations liées aux services (service, zone de montage des phares)	
POINT RADIO	 AVERTISSEUR ← 100m →	 POINT RADIO (Voir également l'Art. 39.6)	
VÉHICULE MÉDICAL	 AVERTISSEUR ← 100m →	 VÉHICULE MÉDICAL	

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible.

* Les couleurs/symboles antérieurs de ces panneaux pourront être utilisés tant que leur remplacement ne sera pas exigé.

SIGNALISATION DES CONTRÔLES EN RALLYE

CONTRÔLE HORAIRE



Couleur de début de la zone de contrôle: **JAUNE**
Couleur de contrôle: **ROUGE**

DÉPART D'ES



Couleur: **ROUGE**

FIN D'ES



Couleur de début de la zone de contrôle: **JAUNE**
Couleur de contrôle: **ROUGE**

CONTRÔLE STOP



Couleur: **ROUGE**

FIN DE LA ZONE DE CONTRÔLE



Couleur: **BEIGE**

CONTRÔLE DE PASSAGE



Couleur de début de la zone de contrôle: **JAUNE**
Couleur de contrôle: **ROUGE**

DÉBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT



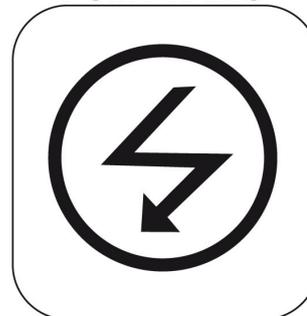
Couleur: **BLEU**

FIN DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT



Couleur: **BLEU**

POINT RADIO



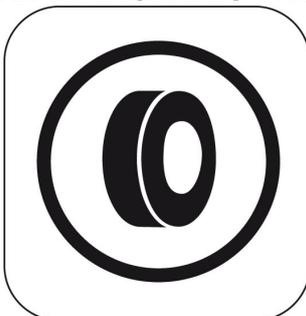
Couleur de avertisseur: **JAUNE**
Couleur de point: **BLEU**

VÉHICULE MÉDICAL



Couleur de avertisseur: **JAUNE**
Couleur de point: **BLEU**

DÉBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VÉRIFICATION DES PNEUS



Couleur: **BLEU**

FIN DE LA ZONE MARQUAGE/ VÉRIFICATION DES PNEUS



Couleur: **BLEU**

ANNEXE II

DOCUMENTS STANDARD

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque rallye doit fournir un règlement particulier en accord avec le Code Sportif International.

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FIA conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.

Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier doit être imprimé au format A5 (obligatoire pour l'ERC, facultatif pour les autres Régions) et être disponible sur le site Web officiel du rallye conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les officiels du rallye.

Le règlement particulier final doit être adressé à la FIA en deux exemplaires dès sa publication.

CONTENU

INDEX

1. Introduction

- 1.1 Texte semblable à ce qui suit :

"Ce rallye sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA 2019, au Règlement Sportif National qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Des informations supplémentaires seront publiées dans le Guide du Rallye, publié le.... [Date de publication]

Le Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA 2019 figure à l'adresse suivante ... [site Web FIA]"

- 1.2 Revêtement de la route
1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire

2. Organisation

- 2.1 Titres FIA pour lesquels le Rallye compte
2.2 Numéros de visa – FIA et ASN
2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées (bureau permanent)
2.4 Comité d'organisation
2.5 Commissaires sportifs
2.6 Observateurs et délégués FIA
2.7 Principaux officiels
2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)

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

- Publication du règlement particulier
- Date de clôture des engagements à un tarif réduit (le cas échéant)
- Date de clôture des engagements
- Date de publication de la liste des engagés

- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires dans le parc d'assistance
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Panneau d'affichage officiel – emplacement
- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Ramassage des systèmes de suivi FIA pour la sécurité en rallyes
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des Responsables d'Equipes et des pilotes (s'il y a lieu)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère (s'il y a lieu)
- Mise au point "Shakedown" et horaire
- Horaire Essais libres et Qualifications (s'il y a lieu)
- Publication de l'ordre de départ et temps d'arrivée au CH pour les Qualifications (s'il y a lieu)
- Date, lieu et emplacement de la procédure concernant le choix des positions de départ (s'il y a lieu)
- Conférence de presse avant le rallye
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et l'Etape 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Arrivée de l'Etape 1, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Etapes suivantes
- Départ de l'Etape suivante
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement 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 (y compris sur toute taxe applicable)
- 4.6 Remboursements

5. Assurance

6. Publicité et identification

7. Pneumatiques

- 7.1 Pneus à utiliser durant le rallye

Le texte ci-après est recommandé pour couvrir l'utilisation des pneus :

Outre la conformité des pneus au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux 2019, l'utilisation des quantités et types de pneus ci-après est confirmée.

Type de voiture	Priorité de pilote	Nombre max. de pneus	Supplémentaires pour la mise au point	Total pour le rallye

- 7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances – si nécessaire
- 7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8. Carburant (si applicable)

- 8.1 Procédure relative à la commande de carburant
- 8.2 Date de clôture pour la commande de carburant

8.3 Distribution pour pilotes non prioritaires

9. Reconnaissances

9.1 Procédure d'inscription

9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales

9.3 Emplacement pour le ramassage des systèmes de contrôle des vitesses

10. Vérifications administratives

10.1 Documents à présenter :

- Licence de concurrent
- Licences de compétition des pilotes et copilotes
- Permis de conduire valides des pilotes et copilotes
- Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes
- Autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents étrangers
- Inscription de toutes les informations sur le bulletin d'engagement
- Certificat d'assurance de la voiture
- Documents d'immatriculation de la voiture

10.2 Echancier

11. Vérifications techniques, Plombage et Marquage

11.1 Lieu et horaire des vérifications techniques

11.2 Bavettes (Annexe J Article 252.7.7)

11.3 Vitres/Filets (Annexe J Article 253.11)

11.4 Equipement de sécurité du pilote

11.5 Niveau de bruit

11.6 Exigences nationales spécifiques

11.7 Installation d'un système de suivi de la sécurité

12. Autres procédures

12.1 Procédure de la cérémonie de départ et ordre

12.2 Procédure d'arrivée (uniquement si différente du règlement)

12.3 Pointage en avance autorisé

12.4 Epreuve Super Spéciale procédure et ordre de départ (s'il y a lieu)

12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur

12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales

15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer et emplacement

15.2 Droits de réclamation

15.3 Caution d'appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents et leur itinéraire

Annexe 4 Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire

Annexe 5 Extraits de l'Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité

Annexes 6, 7, etc. Points selon décision des organisateurs.

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement. Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications techniques avec l'approbation de la FIA. Exceptionnellement, des modifications relatives à l'itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l'organisateur. La FIA doit néanmoins en être informée.

Soit

- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des additifs détaillant des modifications de l'itinéraire du rallye ou de l'heure d'affichage du classement final provisoire peuvent être publiés par le directeur de course.

Les additifs doivent être numérotés et datés. Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s) ainsi que sur le site Web du rallye.

Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Il est fortement recommandé d'informer électroniquement les concurrents de la publication de tout additif publié avant ou pendant le rallye.

3. GUIDE du RALLYE

L'objectif est de rassembler tous les documents de travail en un seul document destiné aussi bien aux médias qu'aux officiels ou aux concurrents.

Le Guide du Rallye peut être publié au format électronique au moins 3 semaines avant le début du rallye. **Il est facultatif pour les organisateurs d'imprimer le Guide du Rallye.**

* Détails complets du Règlement Particulier à l'Annexe II-1

CONTENU			
Art.	Rubriques et sous-rubriques	RP*	GR
1	Présentation / bienvenue		
	Présentation des principaux officiels, du Président, etc. "Ce document n'a pas de valeur réglementaire – à titre informatif uniquement"	- -	X X
2	Coordonnées des personnes à contacter		
	a) Coordonnées permanentes de l'organisation	X	-
	Adresses postales et visiteurs, téléphone et fax	X	-
	Adresses de courrier électronique et adresses Internet	X	-
	Principaux contacts	X	X
	b) Coordonnées PC du Rallye	X	X
Adresse, téléphone et fax	X	X	
Heures d'ouverture du bureau du rallye	X	X	
c) Coordonnées Centre Médias	-	X	
3	Programme et délais à respecter		
	a) Programme avant la semaine du rallye b) Programme durant la semaine du rallye	X X	X X
4	Informations concernant les engagements		
	Titres pour lesquels le rallye compte	X	-
	Liste des droits d'engagement	X	-
Package(s) d'engagement pour équipes inscrites non FIA	X	-	
5	Parc(s) d'assistance et zones d'assistance éloignées s'il y a lieu		
	Informations sur le(s) parc(s) d'assistance, etc.	-	X
	Installations disponibles au parc d'assistance	-	X
Contenu du parc d'assistance - Voir liste en fin d'Annexe	-	X	
6	Poste radio émetteur-récepteur		
	Coordonnées de la personne / de l'autorité en charge	-	X
7	Carburant / Pneumatiques		
	Informations sur les exigences/disponibilités	-	X
8	Importation des véhicules et pièces détachées		
	Lois nationales / formalités douanières / agents	-	X
9	Hélicoptères		
	Procédure d'inscription / informations sur les sociétés de location	-	X
10	Modalités d'accueil		
	Coordonnées des personnes / société chargée de l'accueil	-	X
11	Hôtels / réservation de chambres		
	Liste d'hôtels	-	X
	Coordonnées pour les réservations	-	X
12	Reconnaitances		
	Suivi GPS (points de distribution et de restitution)	X	X
13	Vérifications techniques / plombage et marquage		
	Date, lieu et horaires (temps individuels dans l'Additif)	X	X
	Préparations à effectuer avant de présenter la voiture aux vérifications techniques	-	X
	Points de distribution / retour pour le système de suivi pour la sécurité	X	X
Vérifications techniques finales	X	X	
14	Mise au point / Essais Libres et Qualifications (s'il y a lieu)		
	Généralités et horaires (emplacement, longueur de l'épreuve, distance jusqu'au parc d'assistance, etc.)	X	X
15	Procédure de départ		
	Programme et instructions	X	X
16	Procédure d'arrivée		
	Programme et instructions	X	X
17	Activités RP		
	Spectacles pendant le rallye, etc.	-	X
18	Médias		
	Coordonnées avant le rallye Procédure d'accréditation / critères et délais	- -	X X

	Bureau d'accréditation – emplacement et heures d'ouverture	-	X
	Salle des médias – emplacement et heures d'ouverture	-	X
	Conférences de presse – heure et emplacement	X	X
	Coordonnées médias des équipes	-	X
	Couverture médiatique escomptée (TV & 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
	Compagnies aériennes et aéroports	-	X
	Service copie	-	X
	Téléphones mobiles (Location et assistance)	-	X
	Société de sécurité	-	X
	Taxis	-	X

ANNEXES		RP	GR
Note : Le format des Annexes est laissé à l'appréciation de l'organisateur.			
Rubriques			
Itinéraires			
	Toutes les Etapes	X	X
	Itinéraire comparé aux années précédentes	-	X
	Programme des reconnaissances	X	X
Cartes (format A4)			
	Aperçu Cartes (chaque Etape)	-	X
	Cartes pour chaque épreuve et pour les reconnaissances	-	(facultatif)
	Carte pour la mise au point ("Shakedown"), s'il y a lieu	-	X
	Essais Libres / Qualifications (s'il y a lieu)	-	X
	Plans des villes concernées (emplacement du PC, du parc d'assistance, des hôpitaux, etc.)	-	X
Road Books ou cartes de la région, de la ville, diagrammes explicatifs			
	De l'aéroport au parc d'assistance (ou voies de raccordement)	-	X
	Du PC au parc d'assistance	-	X
	Du parc d'assistance à la mise au point ("Shakedown")	-	X
	De la mise au point au parc d'assistance	-	X
	Du PC à la zone des vérifications techniques	-	X
	Du parc d'assistance à la zone des vérifications techniques	-	X
	Du parc d'assistance aux zones de ravitaillement éloignées/supplémentaires (s'il y a lieu)	-	X
	Du parc d'assistance aux zones d'assistance éloignées (s'il y a lieu)	-	X
	Du parc d'assistance aux zones de montage des pneus (s'il y a lieu)	-	X
	Du parc d'assistance aux zones de montage des feux (s'il y a lieu)	-	X
	Du PC au centre médias (s'il y a lieu)	-	X
Dessins et agencements			
	Zone des vérifications techniques et contrôle du niveau de bruit	-	X
	Zone d'assistance éloignée (s'il y a lieu)	-	X
	PC du rallye	-	X
	Zone de départ	-	X
	Zone d'arrivée	-	X
	Dessin parc d'assistance	-	X

Les organisateurs peuvent envisager d'utiliser des formulaires pour les points suivants :

Réservation de chambres d'hôtels / hébergement
Installations de parcs d'assistance
Accréditation Médias
Inscription pour les reconnaissances
Commande de matériel supplémentaire
Demande de poste radio émetteur-récepteur (s'il y a lieu)
Formulaire de dédouanement (s'il y a lieu)

Liste de contrôle pour le contenu du parc d'assistance :

- CH d'entrée / CH de sortie (avec numéros)
- Parc fermé
- Zone technique
- Zone de marquage des pneus
- Aire de ravitaillement (si non éloignée)
- Conditions environnementales
- Entrée et sortie des véhicules d'assistance
- Emplacement des services d'urgence, d'incendie, du centre médical, etc.
- Aire de stationnement pour les véhicules auxiliaires
- Aire de stationnement pour la presse et les VIP
- Parking spectateurs
- Bureau du rallye / centre d'informations
- Toilettes publiques
- Approvisionnement en eau
- Dépôt(s) d'ordures
- Site d'atterrissage pour hélicoptères

4. ITINERAIRE - EXEMPLES DE PRESENTATION D'ITINERAIRE

1 – ESSAIS LIBRES (FP) / SPECIALE DE QUALIFICATION (QS) / MISE AU POINT (le cas échéant)

Le programme des Essais libres avant la QS doit idéalement tenir dans un créneau de deux heures et doit apparaître dans le programme du rallye.

Essais libres / Qualifications							Jeudi 20 juin 2019
TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture	
TCFP	Départ des Essais libres					8:00	
LES ESSAIS LIBRES SE TERMINENT A 10H00.							
TCQS						10:30	
RZQS	Ravitaillement pour Spéciale de Qualification						
QS	Spéciale de Qualification	3.86	-	-	-	10:38	
TCPF	Parc fermé ENTREE (pointage en avance autorisé)	-	6.50	10:36	0:18	10:56	
Choix ordre de départ à XXXXXX (indiquer emplacement)						12:00	

Qualifying

Mise au point							Jeudi 20 juin 2019
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} 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 20 juin 2019
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture	
0	Départ- (Anytown Pavillon)					18:15	Section 1
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement –Carburant FIA						
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1		-	10.49	10.49	00:25	18:40	
ES1	ESS Trotting Track 1	2.06	-	-	-	19:00	
1A	Parc fermé ENTREE	-	14.49	16.55	0:30	19:30	
Regroupement de nuit							
Nouveau départ (Sections 2, 3, 4 ...)							Jeudi 20 juin 2019
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture	
1B	Parc fermé SORTIE - Assistance ENTREE	-	0.00	0.00	0:30	06:00	Section 2
	Assistance A - Anytown Pavillon	(2.06)	(24.98)	(27.04)	0:15		
1C	Assistance - SORTIE	-	-	-	-	06:15	
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement – Tous les concurrents						
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

NOTES

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

3 – ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR

SS10	Vesuvius 1	22.80				11:40	Section 4
10A	Zone technique et regroupement ENTREE		50.68	73.48	01:25	13:05	
10B	Regroupement SORTIE - Assistance ENTREE				00:15	13:20	
	Assistance E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65)	(00:30)		
10C	Assistance SORTIE					13:50	5

NOTES

Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.14). Lorsqu'il n'y a pas de regroupement, il devrait y avoir une zone technique de 3 minutes avant l'entrée du parc d'assistance.

4 - ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENT ELOIGNES

Départ (Sections 1, 2 ...)		Vendredi 18 octobre 2019				
TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
0	Départ - Skrunda	(0.00)	(0.00)	(0.00)		06:00
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement - Ville					
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(0.00)	(136.00)	(136.00)		
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement éloigné (carburant FIA)		[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 / Assistance - ENTREE	-	0.03	0.03	0:10	12:07
	Assistance éloignée A - Dundaga	(65.15)	(227.49)	(292.64)	0:15	
3C	Assistance éloignée - SORTIE	-	-	-	-	12:22
Zone de ravitaillement 4	Ravitaillement éloigné (carburant FIA)		[27.00]			
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

NOTES

- "Zone de ravitaillement 2" signifie la zone réservée aux utilisateurs du carburant FIA uniquement.
- Voir Article 59.1.2 sur le nombre de zones de ravitaillement par jour.

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

SS13	Vesuvius 2	22.80			16:35	Section 5
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		

NOTES

Les installations de la flexi-assistance sont utilisées principalement par les équipes des pilotes prioritaires qui ont un nombre restreint de mécaniciens. La méthode pour calculer la fenêtre de la flexi-assistance dans laquelle toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé est :

Le temps prévu pour le dernier concurrent à l'assistance ENTREE + le retard maximum de 30 min. + le temps d'assistance de 45 min. + le "filet de sécurité" de 15 min. Il faut tenir compte de l'exigence concernant la disponibilité du carburant FIA, notamment pour les concurrents "reprenant le départ" du rallye, et du programme de ravitaillement après le regroupement pour la nuit.

6 - FIN TYPE D'UN RALLYE

17B	Regroupement SORTIE				11:45	Section 9	
18		-	14.12	14.12	0:17		12:02
SS18	Roja 2 (Spéciale Power)	16.25			12:05		
18A	Regroupement et Zone technique ENTREE	65.13	81.38	1:25*	13:30		
18B	Regroupement SORTIE - Assistance ENTREE			00:03	13:33		
Assistance J (Football Stadium)		(79.97)	(188.53)	(268.50)	(00:10)		
18C	Assistance SORTIE - Arrivée - Attente ENTREE				13:34		
Podium					14:00		
Dimanche totaux		79.97	188.53	268.50			

TOTAUX DU RALLYE				
	SS	Liaison	Total	%**
Vendredi 18 octobre Sections 1,2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Samedi 19 octobre Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Dimanche 20 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

1. EXIGENCES GENERALES

- Le Road Book doit être distribué conformément au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.
- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour chaque Etape. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.
- Le Road Book sera de format A5 (NACAM : taille officielle) et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.
- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/m² ou plus doit être utilisé.
- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, il n'y a pas besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne "Direction" (voir modèle).
- Les intitulés seront en anglais et facultativement la langue nationale.
- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.
- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page. (S'il y a 6 instructions par page, l'en-tête doit être plus petit que dans l'exemple.)
- Toutes les pages du Road Book doivent être numérotées afin de pouvoir vérifier s'il est complet.

2. PREMIERES PAGES

- Le Road Book contiendra une page indiquant la **procédure en cas d'accident** ainsi que :
 - La liste des hôpitaux / centres médicaux
 - Les numéros de téléphone du PC du rallye et les services d'urgence
- Une page comportant tous les symboles doit figurer au début du Road Book.
- Des instructions pour la calibration du tripmaster doivent être incluses.
- L'itinéraire au format "portrait" et les cartes (échelle et direction du Nord y comprises) de l'ensemble du rallye doivent apparaître dans chaque Road Book. Il est recommandé que la page avec l'itinéraire d'une Etape donnée figure en face de la carte d'Etape correspondante.

3. PAGES D'INSTRUCTIONS

Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. S'il y a une variante entre deux passages, il ne devrait pas y avoir de jeu commun d'instructions de parcours.

- Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance. Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite. Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH.

- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné, zones changement de pneus, zones devchangement de feux ou d'assistance éloignée devraient être inclus. (s'il y a lieu)

- Il est nécessaire d'inclure des instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, Essais Libres et Qualifications (s'il y a lieu), la boucle "retour au départ" (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.

- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).

- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire.

- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :

- une échelle
- la direction du Nord
- le parcours de reconnaissance (uniquement s'il n'y a pas de Road Book distinct pour les reconnaissances)
- un parcours de remplacement
- l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS

- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36. 379'.

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

- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page (voir modèle) pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié de la page. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.

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

- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.

- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.

- La ligne verticale épaisse entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.

- La distance entre le CH et le départ de l'ES doit être indiquée dans la case Informations (voir exemple).

4. DERNIERES PAGES

- Les parcours de remplacement doivent être inclus comme une section à la fin du Road Book sur un papier de couleur différente.

- Autres exigences à la fin du Road Book :

- Formulaire d'abandon
- Formulaire de renseignements

5. MODIFICATIONS

- En cas de modification dans le Road Book (par ex. au moyen d'un additif), les cases modifiées doivent être indiquées et les cases correctes immédiatement avant et après les cases modifiées doivent être imprimées avec leurs numéros. Les pages modifiées devraient être publiées au format A5 pour être insérées dans le Road Book.

6. AUTRES INFORMATIONS UTILES

- Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds-points.
- Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES et la circulation en sens inverse devrait être mentionnée.
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page lorsque les intersections sur la page suivante se succèdent rapidement.
- Les points concernant les hélicoptères devraient être mentionnés.

Liaison information

SS Number

TC 7/11 Hermeskeil		DAY: 2		INFORMATION
TC 8/12 Neunkirchen		SECTION: 3/4		
AVERAGE		TIME ALLOWED: 40 min		
DISTANCE		REVISÉ ROUTE		DIRECTION
TOTAL		REVISÉ ROUTE		
38,48	3,21		3,03	Selzbach Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel
39,23	0,75		2,28	Nohfelden 10 km Bostalsee St. Wendel 14km Oberfald 4km Friedley 7km
40,53	1,30		0,98	Neuenkirchen/Nahle Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel
41,10	0,57		0,41	(Hirschfelderweg) Eiweller 4 km
41,51	0,41		0,00	TC 8/12 NEUNKIRCHEN

Distance to start

PAGE 2-24

Total KM from TC to TC

Scheduled Time

SS Information

TC 8/12 Neunkirchen		DAY: 2		INFORMATION
TC 9/13 Freisen		SECTION: 3/4		
SPECIAL STAGE		TIME ALLOWED: 30 min		
ST. WENDELER LAND 1/2		REVISÉ ROUTE		DIRECTION
TOTAL		REVISÉ ROUTE		
15,88	0,90		8,12	Asphalt
16,52	0,64		7,48	Gravel
16,91	0,39		7,09	KMs to Stage Finish
16,95	0,04		7,05	Detailed Photo
17,19	0,24		6,81	Delete line ≤200 m

Turn quickly the page over
≤200 m

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

HF 6
N - 49° 33' 14,0"
E - 07° 09' 46,5"
TURN QUICKLY !!

PAGE 2-34

6. CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FIA

1. GENERALITES

- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section.
- Les temps impartis pour parcourir la distance d'un secteur de liaison figureront sur le carnet de contrôle.
- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées.
- Les carnets de contrôle devraient être distribués et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats. Dans l'idéal, un nouveau carnet distinct devrait être utilisé pour l'assistance de fin d'Etape de 45 min. (comme dans l'exemple pour la "Flexi-assistance B").
- Un organisateur peut proposer à la FIA l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA au préalable.

2. PRESENTATION

- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case "heure de départ facultative".
- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm
- Taille des cases : 1 cm
- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/m² ou sur du papier polyester 270 µm (en cas de mauvaises conditions météorologiques). A noter que le papier polyester, bien que résistant à l'eau, ne se plie pas facilement. Une autre solution consiste à réaliser un carnet de contrôle avec une couverture – c.-à-d.- un carton de 22 x 18.5 cm plié avec une couverture pour protéger la partie écrite.
- Lorsqu'il y a de nombreux CH, une impression au verso ou une présentation sur deux colonnes (et repliée vers l'intérieur) peuvent être utilisées.
- La couleur d'impression est libre. Par exemple, un organisateur peut utiliser une couleur d'un commanditaire ou une couleur différente pour chaque section ou simplement du gris et du noir.

Logo of Rally	Car No.	Free Practice & Qualifying												
14 Jan 2012														
Free Practice	<p>5.48 km</p> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>PROVISIONAL START FREE PRACTICE</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>STOP</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>TIME TAKEN</p>			H	M	S	/1000	H	M	H	M	M	S	/1000
H	M	S	/1000											
H	M													
H	M													
M	S	/1000												
Free Practice	<p>5.48 km</p> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>PROVISIONAL START FREE PRACTICE</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>STOP</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>TIME TAKEN</p>			H	M	S	/1000	H	M	H	M	M	S	/1000
H	M	S	/1000											
H	M													
H	M													
M	S	/1000												
TC QS	<p>Qualifying Stage</p> <p>ARRIVAL TC QS</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table>			H	M									
H	M													
SSS QS	<p>Qualifying Stage</p> <p>5.48 km</p> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>PROVISIONAL START QS</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>STOP</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>M</td><td>S</td><td>/1000</td> </tr> </table> <p>TIME TAKEN</p>			H	M	S	/1000	H	M	H	M	M	S	/1000
H	M	S	/1000											
H	M													
H	M													
M	S	/1000												
TC PF	<p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>00</td><td>48</td> </tr> </table> <p>TC PF</p> <table border="1" style="width: 50%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>TC PF</p>		00	48	H	M	<p>COMPETITOR USE</p> <p>DUR. TIME</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>H</td><td>M</td> </tr> </table> <p>TC PF</p>	H	M					
00	48													
H	M													
H	M													

Logo of Rally	Car No.	Timecard A 15 Jan 2012																						
TC 0	Start		COMPETITOR USE																					
TC 1	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: 8px;">ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> <p style="font-size: 8px;">TC 0</p> </div> <div style="font-size: 24px; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: 8px;">TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 30px; height: 25px;">01</td><td style="width: 30px; height: 25px;">10</td></tr> </table> <p style="font-size: 8px;">TC 1</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: 8px;">DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> <p style="font-size: 8px;">TC 1</p> </div> </div>		H	M	01	10	H	M	COMPETITOR USE															
H	M																							
01	10																							
H	M																							
TC 1	SS 1 Stage Name 23,76 km		COMPETITOR USE																					
TC 2	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START SS 1</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START SS 2</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 30px; height: 25px;">00</td><td style="width: 30px; height: 25px;">35</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TC 2</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	H	M	H	M	00	35	H	M	M	S	1/10	H	M	COMPETITOR USE
H	M																							
H	M																							
H	M	S	1/10																					
H	M																							
H	M																							
00	35																							
H	M																							
M	S	1/10																						
H	M																							
TC 2	SS 2 Stage Name 11,79 km		COMPETITOR USE																					
TC 3	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START SS 2</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START SS 3</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 30px; height: 25px;">01</td><td style="width: 30px; height: 25px;">05</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TC 3</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	H	M	H	M	01	05	H	M	M	S	1/10	H	M	COMPETITOR USE
H	M																							
H	M																							
H	M	S	1/10																					
H	M																							
H	M																							
01	05																							
H	M																							
M	S	1/10																						
H	M																							
TC 3	SS 3 Stage Name 34,19 km		COMPETITOR USE																					
TC 3A	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START SS 3</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>PROVISIONAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 30px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 30px; height: 25px;">01</td><td style="width: 30px; height: 25px;">30</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 80px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td><td style="width: 20px; height: 15px;">S</td><td style="width: 20px; height: 15px;">1/10</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 8px;"> <p>TC 3A</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	H	M	01	30	H	M	M	S	1/10	H	M	COMPETITOR USE		
H	M																							
H	M																							
H	M	S	1/10																					
H	M																							
01	30																							
H	M																							
M	S	1/10																						
H	M																							
TC 3A	Regroup/TechZone		COMPETITOR USE																					
TC 3B	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: 8px;">TARGET TIME</p> <p style="font-size: 8px;">MIN</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">00</td><td style="width: 20px; height: 15px;">03</td></tr> </table> <p style="font-size: 8px;">MAX</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">00</td><td style="width: 20px; height: 15px;">13</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 24px; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: 8px;">PROVISIONAL START</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <p>TC 3B</p> <table border="1" style="width: 40px; height: 20px; margin: 0 auto;"> <tr><td style="width: 20px; height: 15px;">H</td><td style="width: 20px; height: 15px;">M</td></tr> </table> </div> </div>		00	03	00	13	H	M	H	M	COMPETITOR USE													
00	03																							
00	13																							
H	M																							
H	M																							

Logo of Rally	Car No.	Timecard B 15 Jan 2012													
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN		COMPETITOR USE												
TC 3C	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 3B</p> </div> <div style="font-size: 24px; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; height: 20px;">00</td><td style="width: 30px; height: 20px;">30</td></tr> </table> <p>TC 3C</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUK TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 3C</p> </div> </div>		H	M	00	30	H	M	COMPETITOR USE						
H	M														
00	30														
H	M														
TC 3C	Service OUT		COMPETITOR USE												
TC 4	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; height: 20px;">01</td><td style="width: 30px; height: 20px;">12</td></tr> </table> <p>TC 4</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUK TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 4</p> </div> </div>		01	12	H	M	COMPETITOR USE								
01	12														
H	M														
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km		COMPETITOR USE												
TC 5	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 4</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 80px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; height: 20px;">02</td><td style="width: 30px; height: 20px;">00</td></tr> </table> <p>TC 5</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUK TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 5</p> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	02	00	H	M	COMPETITOR USE
H	M														
H	M														
H	M	S	1/10												
02	00														
H	M														
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km		COMPETITOR USE												
TC 6	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 5</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 80px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; height: 20px;">00</td><td style="width: 30px; height: 20px;">47</td></tr> </table> <p>TC 6</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUK TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 6</p> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	00	47	H	M	COMPETITOR USE
H	M														
H	M														
H	M	S	1/10												
00	47														
H	M														
TC 6	SS 6 Stage Name 29.90 km		COMPETITOR USE												
TC 6A	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 6</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 80px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td><td style="width: 20px; height: 20px;">S</td><td style="width: 20px; height: 20px;">1/10</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; height: 20px;">01</td><td style="width: 30px; height: 20px;">15</td></tr> </table> <p>TC 6A</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUK TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 40px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> <p>TC 6A</p> </div> </div>		H	M	H	M	H	M	S	1/10	01	15	H	M	COMPETITOR USE
H	M														
H	M														
H	M	S	1/10												
01	15														
H	M														

Logo of Rally	Car No.	Timecard F 17 Jan 2012	
TC 21	SS 21 4.35 km <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> FINISH TIME H M S /1000 <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> PROVISIONAL START SS 21 H M <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> ACTUAL START H M <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> TARGET TIME <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> STOP M S /1000 <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> </div> <div style="text-align: center;"> DELAY TIME <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> </div> </div>		COMPETITOR USE START TIME + TARGET TIME + DELAY TIME = DUE TIME <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
TC 21A	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
TC 21A	Technical Zone ACTUAL START <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	TARGET TIME <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	DUE TIME <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
TC 21B	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
TC 21B	TechZone OUT/Service IN TARGET TIME <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		DUE TIME <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
TC 21C	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>

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

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

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARDRALLY/
ASN
LOGO**Nom du Rallye**FIA
CHAMPIONNAT
LOGO**FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL**

	CONCURRENT	PREMIER PILOTE	COPILOTE
Nom du concurrent			
Nom de famille			
Prénom			
Date de naissance			
Lieu de naissance			
Nationalité (comme licence)			
Adresse postale			
Numéro de passeport			
Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)	1.	2.	3.
N° de téléphone (professionnel)			
N° de téléphone (privé)			
N° de téléphone portable			
N° de Fax			
Adresse e-mail			
N° de licence de compétition			
ASN d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré en (pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Marque		N° d'enregistrement	
Modèle		Cm ³	
Année de fabrication		Châssis N°	
Groupe / Classe		Moteur N°	
N° d'Homologation		Couleur prédominante	
Pays d'enregistrement		Passeport technique N°	

TYPE D'ENGAGEMENT

Commercial/Légal etc.	
Privé/Amateur	
Publicité proposée par les organisateurs acceptée :	Oui / Non

DROITS D'ENGAGEMENT

(Pour que ce formulaire d'engagement soit valable, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'un reçu pour la somme totale payée aux ASN des concurrents, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.)

DROITS D'ENGAGEMENT	PRIVE/AMATEUR	AUTRES	DATE DE CLÔTURE
Tarif réduit	€ . 000.000	€ .000.000	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif normal	€ . 000.000	€ .000.000	10H00 15 OCTOBRE

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

Nom du pilote		Voiture		Classe	
Actuel pilote de Priorité A FIA	Oui / Non	Ancien pilote de Priorité A FIA	Année		
Actuel pilote prioritaire au niveau national	Oui / Non	Ancien pilote prioritaire au niveau national	Année		
Titre de tout championnat remporté			Année		

	Année	épreuve	Voiture	Groupe	Position générale	Position dans la classe	Nombre de classés à l'arrivée
International							
National							
Autre							

DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE

(Texte variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

RECONNAISSANCE ET ACCORD

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à ce rallye.

(Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

Timbre de l'ASN *	Signature du concurrent	Signature du pilote	Signature du copilote
-------------------	-------------------------	---------------------	-----------------------

* Ou une lettre de l'ASN du concurrent autorisant et approuvant l'engagement.

Date _____

8. LISTES DES ENGAGES

1. PROJET DE LISTE DES ENGAGES POUR LE CHAMPIONNAT D'EUROPE UNIQUEMENT

A la clôture des engagements tel qu'indiqué dans le règlement particulier, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre numérique des groupes de priorité à la FIA pour contrôle, avant publication sur le site Web de l'organisateur. La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FIA, la liste des engagés pourra être publiée.

- 1) Le projet de liste des engagés peut être publié sur le site web de l'épreuve, accompagné d'une note de bas de page : "Sous réserve de l'approbation de la FIA". La liste devrait être établie dans l'ordre numérique des groupes de priorité.
- 2) Ce projet de liste des engagés sera envoyé à la FIA pour contrôle.
- 3) La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire et soumettra la liste approuvée des pilotes de priorité du Championnat d'Europe des Rallyes sous trois jours à l'organisateur.

2. LISTE DES ENGAGES

La liste des engagés comprendra :

- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote (selon licences)
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe et le groupe de la voiture engagée
- Le statut de pilote prioritaire de la FIA. L'ordre des pilotes non prioritaires est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

9. LISTES DES PARTANTS ET RÉSULTATS DU RALLYE

INTRODUCTION :

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le règlement particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes **DOIVENT TOUJOURS** être ceux qui sont mentionnés dans le règlement particulier ou dans un additif. Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le directeur de course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage.

1. ESSAIS LIBRES / SPECIALE DE QUALIFICATION (S'IL Y A LIEU)

a) Liste des partants pour la Spéciale de Qualification

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures d'arrivée au CH-QS (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents admissibles
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques"

b) Classement Provisoire de la Spéciale de Qualification

- Doit inclure tous les concurrents qui ont complété la SQ
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier.

c) Classement Final de la SQ

- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié après le délai pour les réclamations.

2. CEREMONIE DE DEPART ET ETAPE 1 / SECTION 1

Liste des partants pour la cérémonie de départ

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents

ou

Liste des partants de l'Etape 1 / Section 1 (ESS)

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques ou suite au choix post-qualifications des positions de départ (le cas échéant)
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents – qui peuvent être des heures appariées
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°..."

et/ou

Liste des partants de l'Etape 1 (pas d'ESS) ou Liste des partants de l'Etape 1 / Section 2

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°..."

3. CHAQUE ETAPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPE)

d) Classement officieux à l'issue de la dernière ES (ESS non comprise)

- Doit être présenté pour examen par les commissaires sportifs, non signé.

e) Liste des partants de l'Etape suivante

Doit être proposée par le directeur de course. Les commissaires sportifs peuvent les repositionner.

- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N° ..."

f) **Classement officieux partiel à l'issue de l'Etape "x"**

- Doit être signé par le directeur de course et publié avec l'heure d'affichage effective
- Doit être publié lorsque toutes les pénalités sont connues

3. DERNIERE ETAPE DU RALLYE

g) **Classement final provisoire**

- Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé le rallye
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publié à temps tel qu'indiqué dans le règlement particulier
- "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales" (pour tout le classement)
- "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
- "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°...."
- "Sous réserve de la décision des commissaires sportifs pour la voiture N°...."
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."

h) **Classement officiel final**

- Doit inclure tous les concurrents qui ont pris le départ du rallye (tous les concurrents qui ont achevé le rallye
- tous les concurrents qui se sont retirés marqués "ab.."
- tous les concurrents qui ont été enlevés du classement par le directeur de course marqués « ret. »
- tous les concurrents disqualifiés marqués "disq.")
- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié après le délai pour les réclamations, si les vérifications techniques finales ne sont pas achevées :
 - "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales"
- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs et publié une fois les vérifications techniques finales achevées (dans le cas où une demande d'appel est déposée, suite aux vérifications techniques, etc., une réserve peut être ajoutée):
 - "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
 - "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°...."
 - 'Subject to the result of the appeal lodged by the competitor of car N°...'
 - "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
 - "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les équipages suivants : ..."

4. CALCUL DES POINTS DU CHAMPIONNAT

Pour les rallyes comptant pour les Championnats où les points bonus sont applicables (RRSR Art. 5.1.2), les organisateurs doivent fournir un classement provisoire pour chaque étape, afin que les commissaires sportifs puissent approuver l'attribution des points avant qu'elle ne soit envoyée à la FIA.

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS

Un livret de sécurité conçu spécialement à l'attention des Médias visuels est nécessaire. Il est recommandé que ce livret contienne au minimum les éléments ci-après. Le Livret de Sécurité pour les Médias devrait être distribué aux médias avant le début du rallye.

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

1) Inviter un photographe expérimenté à se rendre sur les épreuves spéciales avec le Délégué Presse National et le Responsable de la Sécurité dès que le parcours du rallye est défini.

2) Identifier, pour chaque épreuve, un certain nombre de zones sûres ("zones photos") réservées aux photographes et aux équipes TV. Lorsque c'est possible, il doit y avoir un parking réservé aux médias avec chasubles le plus près possible de ces emplacements ainsi qu'aux arrivées des spéciales. Lorsque l'accès n'est pas possible, du fait de l'exiguïté de l'espace ou de problèmes de sécurité, ceci doit être clairement indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias.

3) Ces "zones photos" devraient être indiquées par écrit et illustrées par une photo. Il devrait y avoir des diagrammes pour chaque emplacement précisant de manière détaillée :

- le numéro et la longueur des ES
- l'heure de fermeture du parcours des ES pour les médias portant une chasuble
- l'heure de départ des ES pour la première voiture
- les références du Road Book et les références GPS
- les zones spécialement réservées aux photographes
- les zones réservées aux spectateurs
- l'aire de stationnement pour les médias portant une chasuble
- les voies d'accès
- la distance, sur le parcours des ES, entre les zones réservées aux photographes et le départ/l'arrivée des ES
- les rubans de sécurité.

4) Tous les diagrammes proposés devraient être approuvés par le Délégué Sécurité de la FIA.

5) Une fois approuvés, les diagrammes constitueront une section du Livret de Sécurité pour les Médias.

6) Le livret devrait également comprendre :

• La description par écrit des endroits où sont admises les personnes portant une chasuble et des opérations qu'elles peuvent accomplir. Cette section doit, au minimum, être rédigée en anglais et dans la langue locale.

• Exemple

- Elles devraient être autorisées à se déplacer immédiatement devant les rubans / les délimitations pour spectateurs pour se rendre d'un point à l'autre de l'épreuve et / ou traverser l'épreuve pendant les intervalles entre les passages des voitures de rallye, toujours conformément aux instructions de sécurité des commissaires de route. En outre, les médias portant une chasuble seront autorisés à quitter les épreuves spéciales dans l'intervalle entre les épreuves spéciales répétées, et ce dans la direction du parcours du rallye. Ceci ne sera autorisé que lorsqu'indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias et uniquement après que le responsable de spéciale aura annoncé l'ouverture de la route après le premier passage des voitures de rallye.
 - Les zones spécifiques réservées aux photographes, pour les personnes portant une chasuble uniquement, doivent être délimitées par des rubans et signalées de manière appropriée, et avoir un accès restreint. Les commissaires préposés aux médias, tout particulièrement formés aux besoins, aux droits et aux devoirs des médias, devraient être identifiables dans les zones réservées aux photographes.
 - Les 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 (1^{ERE} CATEGORIE)

SOMMAIRE

- 5.1 GENERALITES
- 5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES
- 5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS
- 5.4 SECURITE DU PUBLIC
- 5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS
- 5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.1 GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le Règlement Particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les compétitions 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 les compétitions 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).

Dispositions particulières pour le WRC:

Voir le règlement WRC spécifiant les délais pour la soumission à la FIA du plan de sécurité et 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 la compétition,

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'Épreuve 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 compétition 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 compétition 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 la compétition.

Le Médecin-Chef a autorité sur tous les services médicaux du rallye, y compris sur les personnes en charge de l'extraction pour leur recrutement, leur entraînement régulier et leur fonctionnement, ainsi que sur le déroulement des secours incluant 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.

Les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

Les documents nécessaires pour la formation des personnes en charge de l'extraction sont disponibles auprès de la FIA via medical@fia.com.

Un Médecin-Chef adjoint peut l'assister et se voir déléguer certaines missions, voire le remplacer en cas de force majeure.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une compétition, 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 son adjoint. Dans tous les cas, il devrait pouvoir être joint.

Avant la compétition :

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 compétitions nationales, régionales et de la FIA.

Durant la compétition :

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 la compétition :

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 :

Ce championnat comporte la présence d'un Délégué Médical FIA. Son rôle est précisé au Supplément 8. Le Médecin-Chef et le Médecin-Chef adjoint sont désignés selon les dispositions des Articles 2.7.1, 2.7.2.1., 2.7.2.2 de l'Annexe H.

A préciser:

Ils doivent être titulaires du diplôme de docteur en médecine et autorisés à exercer dans le pays où se déroule la compétition. Ils doivent avoir une connaissance correcte de la langue anglaise écrite parlée. Leur agrément d'accréditation est soumise aux dispositions du Supplément 2.

Le Médecin-Chef doit envoyer à la FIA sport (medical@fia.com), sous la responsabilité de l'ASN, le Questionnaire Médical (disponible auprès de la FIA). Délai imparti : au plus tard 2 mois avant la date de la compétition. En cas de non-respect de ce délai ou des exigences spécifiées dans le Questionnaire Médical, des pénalités pourront être infligées en fonction de la gravité du manquement (voir Supplément 9).

La présence des Médecins-Chefs et des Médecins-Chefs adjoints au séminaire biennal des Médecins-Chefs de la FIA est obligatoire. Sauf cas de force majeure, toute absence fait perdre l'accréditation de la FIA.

Lorsqu'un séminaire des Médecins-Chefs de la FIA est programmé avant leur accréditation, chaque Médecin-Chef postulant et chaque Médecin-Chef adjoint postulant doivent obligatoirement y assister.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- **des médecins compétents en réanimation** et expérimentés dans la prise en charge pré-hospitalière des victimes d'accidents ;
- **des auxiliaires médicaux** dont la compétence pour les gestes de réanimation cardio-vasculaire, respiratoire et la pratique de l'intubation est attestée par un diplôme officiel dans le pays dans lequel ils exercent (ils peuvent remplacer les médecins aux points intermédiaires des épreuves spéciales et uniquement à ces points et à la condition qu'un blessé éventuel soit examiné par un médecin compétent en réanimation avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
- **des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
- des personnes formées à l'extraction des blessés.

Dispositions particulières pour le WRC :

Dans chaque point médical, au moins un membre du staff doit avoir une connaissance correcte de la langue anglaise.

Un Délégué Médical de la FIA, dont le rôle est défini dans le Supplément 8, est dans tous les cas requis.

5.3.3 Véhicules d'intervention

Leur mission est d'amener sur les lieux d'un accident :

- d'une part, les secours médicaux adéquats ;
- d'autre part, le matériel technique nécessaire.

Deux solutions sont recommandées :

1) Deux véhicules distincts, un pour le « médical », l'autre pour le « technique ».

Le véhicule d'intervention médicale transportant :

- un équipage conforme à l'Article 5.3.2.
- l'équipement médical conforme au Supplément 3.

Le véhicule d'intervention technique transportant :

- un équipage technique formé aux procédures et techniques d'extraction des blessés muni d'un équipement conforme au Supplément 3,
- deux extincteurs de 4 kg avec opérateur formé,
- du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye,
- une sirène d'alarme,
- une identification appropriée,
- un kit de matériel de secours de base défini par le Médecin-Chef en collaboration avec le commissaire technique en chef, basé sur les Suppléments 7 (Extraction) et 3 (Désincarcération).

2) Un véhicule mixte, réunissant le « technique » et le « médical ».

Il aura à son bord :

- la totalité du matériel prévu pour l'intervention technique ;
- le personnel (au minimum 3 personnes formées à l'extraction et au maniement du matériel technique) et le matériel médical prévus pour l'intervention médicale.

Un brancard devrait être entreposé au minimum dans l'un des véhicules précités.

Les véhicules devraient être adaptés au terrain, ils devront être capables de se déplacer rapidement dans la spéciale. Leur nombre est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Pour les voitures d'intervention, un arceau de sécurité pourrait être souhaitable selon la nature du terrain et le port du casque est conseillé pour l'ensemble de l'équipe à bord.

Dans tous les cas de figure, le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétent en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour traiter les détresses vitales, qu'elles soient neurologiques, ventilatoires ou circulatoires. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin compétent en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

Dispositions particulières pour le WRC (recommandées dans les autres cas) :

Son matériel doit être conforme au Supplément 4, Article 2, partie B.

5.3.5 Unité de soins

Le choix de l'équipement devrait être déterminé par les préférences et pratiques locales. Tout le personnel de secours doit être familiarisé avec et formé à l'utilisation des dispositifs choisis.

Les centres médicaux et les unités de réanimation sont avant tout destinés à recevoir toute personne victime de blessures survenues à l'occasion de la compétition automobile concernée. On pourrait toutefois être amené à y recevoir des personnes, pilotes, membres des équipes, officiels et spectateurs pour des problèmes médicaux d'ordre général.

Ils doivent donc être équipés pour couvrir un éventail de pathologies médicales d'ordre général, traumatiques ou non (équipement au choix et sous la responsabilité du Médecin-Chef). Une certaine attention devrait être accordée aux pathologies locales, qu'elles soient liées au climat (par exemple, lésions dues à la chaleur ou au froid) ou non.

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.

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 la compétition.

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 compétitions)

- durée 30 secondes ;
- commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de la compétition ;
- 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 les spectateurs 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 à l'aide de moyens spéciaux et une Zone appropriée devrait être aménagée à l'endroit concerné.
- 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 chasuble 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.
- j) L'accès des spectateurs aux spéciales ne devrait être recommandé que dans les zones réservées aux spectateurs.
- k) Les voies de secours devraient être surveillées par des officiers de police et/ou des commissaires de route/agents de sécurité, à partir du point où elles rejoignent les routes principales menant aux spéciales.
- l) Toutes les voies d'accès devraient être indiquées au moyen de panneaux spéciaux et d'informations complémentaires.
- m) Dans la mesure du possible, des aires de stationnement réservées aux médias devraient être aménagées à proximité des aires réservées aux photographes. Des commissaires spéciaux devraient être disponibles pour aider les photographes et empêcher les spectateurs de s'approcher de ces lieux.
- n) Les zones réservées aux spectateurs devraient être délimitées à l'aide de barrières ou de panneaux. Le cas échéant, ces zones devraient être situées à distance de la route afin de maintenir les spectateurs en sécurité.

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 relatives aux carnets de contrôle.
- e) Une voiture ouvreuse («Voiture balai») devrait passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devraient arborer un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant et les deux portes avant, sur lequel figurera un drapeau à damier.

5.4.5 Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens :

- médias écrits, parlés et télévisés,
- affichage,
- distribution de prospectus,
- passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (recommandé 45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture). La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

5.4.6 Services médicaux

Des services médicaux pour le public sont nécessaires quand il existe des enceintes fermées 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 compétitions 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 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 la compétition 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.

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.

a) 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.

b) 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 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 la compétition doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence.

Règlement Sportif 2019 - 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) :

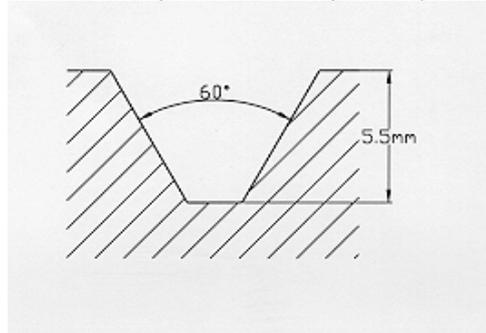
2.1 Tous les pneumatiques proposés doivent répondre à toutes les exigences légales applicables pour pouvoir être utilisés lors de compétitions de sport automobile.

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	mm ²	mm ²	mm ²	mm ²
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 asphalté 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)

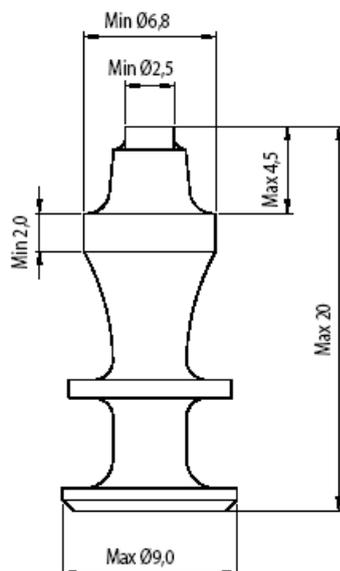
- Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures doit être d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur et doit occuper au moins 27,5 % de la surface totale.
- Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées 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'entaillage doit être supérieur à 25 % (voir paragraphe A Art. 2.3).

ANNEXE IX

SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

La réglementation ci-après s'adresse uniquement aux organisateurs et n'a pas de valeur réglementaire pour les concurrents. Toutefois, les organisateurs doivent respecter toutes les dispositions de l'Annexe IX. La numérotation des articles renvoie au Règlement Sportif des Rallyes Régionaux de la FIA.

OFFICIELS

3. OFFICIELS ET DELEGUES

3.4 ENTREE DES DELEGUES DE LA FIA SUR LES EPREUVES SPECIALES

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du Délégué à la Sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

5.3 QUALIFICATION D'UN RALLYE

Un rallye candidat peut se qualifier pour le Championnat uniquement s'il a été organisé l'année précédant son inclusion au Championnat et si les rapports rédigés par les Délégués désignés par la FIA ont été satisfaisants.

5.4 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT

Tout rallye du Championnat annulé ne sera pas inscrit au Championnat les années suivantes, sauf cas de force majeure dûment reconnu comme tel par la FIA.

5.5 RAPPORTS

5.75.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par la FIA en association avec d'autres officiels de la FIA et étudié par la Commission de la FIA concernée.

5.75.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport de l'Observateur, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

5.6 RALLYES CANDIDATS

Tout rallye candidat à une Coupe ou Championnat Régional(e) de la FIA doit être conforme au règlement du Championnat concerné. Pour un rallye de Championnat Régional, candidat au Championnat du Monde, la réglementation du championnat en cours doit être suivie dans la mesure du possible, sauf si la FIA en décide autrement.

5.7 RALLYES DE CHAMPIONNATS REGIONAUX DANS LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

Les organisateurs d'une épreuve d'un Championnat Régional de la FIA doivent informer la FIA de leur intention d'intégrer une manche de ce Championnat Régional dans la structure d'une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes.

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.2 GENERALITES

Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur de l'épreuve qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et / ou recommandations de la FIA. La sécurité est primordiale au moment de choisir les épreuves

spéciales. Le choix du parcours du rallye devrait se faire en évitant les routes sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

12.3 PROCEDURE POUR L'ERC

Une version transmise électroniquement de l'itinéraire et des cartes est à soumettre à la FIA au moins 4 mois avant le début du rallye. La date limite pour tous commentaires ou toutes modifications majeures est de 2 semaines après soumission à la FIA.

12.4 INSPECTION (NACAM UNIQUEMENT)

Le Comité organisateur du Championnat effectuera une inspection et une visite de supervision générale (parcours, plan de sécurité, permis délivrés par les autorités, road book, carte routière, plan médical, etc.) entre 25 et 35 jours avant le déroulement de chaque épreuve.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA

14.1 LOGO DU CHAMPIONNAT

14.1.1 Le titre et le logo de l'épreuve et le logo officiel attribué par la FIA au Championnat concerné doivent figurer au haut de tout document officiel. Le logo de l'épreuve devrait être placé du côté gauche et le logo du CMR suivi du logo de la FIA du côté droit.

14.1.2 Selon le cas, le(s) sponsor(s) du championnat/de la coupe doit/doivent figurer également.

14.4 REGLEMENT PARTICULIER

14.4.1 Au moins trois mois avant la date de clôture finale des engagements, le projet de règlement particulier, en deux exemplaires (ou envoi électronique), doit parvenir au Secrétariat de la FIA.

14.4.2 Dans les quatre semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

14.4.3 Le règlement particulier doit être imprimé au format indiqué à l'Annexe II - 1 et figurer sur le site Web officiel du rallye au moins deux mois avant la date de clôture finale des engagements.

14.4.4 Le règlement particulier final doit être adressé à la FIA en deux exemplaires dès sa publication.

14.5 RESULTATS – CLASSEMENT FINAL

Afin de vérifier le nombre minimal de participations de concurrents / pilotes durant l'année, non seulement les concurrents / pilotes classés figureront au classement final du rallye mais les concurrents qui se sont retirés ou ont été exclus durant l'épreuve figureront également au bas de la liste des concurrents / pilotes classés (voir également Annexe II-8).

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

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

15.1 REGLEMENT PARTICULIER

Voir Annexe II.

ASSURANCE

16. COUVERTURE D'ASSURANCE

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).

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

28. CONTROLE FINAL

28.1 PARC FERMÉ FINAL - CLASSEMENT

28.1.3 Après la publication du classement final (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.

28.4 TEMPS DISPONIBLE POUR LE CONTROLE FINAL

Le temps disponible pour contrôler les voitures qui ont été sélectionnées pour les vérifications techniques finales doit être d'au moins deux heures à partir de l'arrivée des voitures sur le lieu des vérifications techniques.

CONTROLES

31. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES (NACAM uniquement)

31.6 EQUIPEMENT DE CHRONOMETRAGE

L'équipement de chronométrage sera fourni par le Comité organisateur du Championnat et une supervision ainsi qu'une formation préalable seront assurées concernant l'utilisation et l'installation de l'équipement. Il incombe à l'organisation de prévoir le nombre nécessaire de personnes disponibles pour permettre le bon fonctionnement de l'équipement. Un dépôt de garantie d'un montant correspondant au coût de l'équipement de chronométrage devra être effectué, il sera restitué après l'épreuve en échange de l'équipement de chronométrage qui devra se trouver dans le même état que lorsque fourni par le Comité organisateur du Championnat avant l'épreuve.

31.7 PANNEAUX DE CONTROLE

Les panneaux indiquant les zones de contrôle et identifiant les contrôles seront mis en place par le Comité organisateur du Championnat. L'organisation est tenue d'installer et d'utiliser correctement ces panneaux.

EPREUVES SPECIALES

37. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

37.2 PROCEDURE DE DEPART

31.2.3 Il doit y avoir une ligne de départ permanente (également sur terre et sur neige) et la cellule photoélectrique détectant le départ anticipé devrait être située 40 cm derrière cette ligne de départ.

ASSISTANCE

49. PARCS D'ASSISTANCE

49.5 CONFIGURATION DES PARCS D'ASSISTANCE

49.5.3 Les organisateurs sont encouragés à optimiser les opportunités de promotion ainsi que la possibilité pour les spectateurs de voir les voitures dans le parc d'assistance. Lorsque possible, ceci comprendra l'accès des concurrents à la zone d'assistance qui leur a été attribuée depuis l'arrière pour permettre au public d'avoir accès aux équipages et aux équipes.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

53. PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE

Pendant le déroulement du rallye, le travail des Commissaires Sportifs fera l'objet d'un suivi. Les procès-verbaux/le journal des Commissaires Sportifs et le classement final devront être envoyés par e-mail à la FIA.

ANNEXE X**COUPE RGT DE LA FIA 2019****1. ANNONCE**

La Coupe RGT de la FIA est une Coupe FIA telle que présentée à l'Article 1 du Règlement Sportif WRC 2019 et du Règlement Sportif des Rallyes Régionaux 2019, 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 8.

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 6 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 2019 seront respectivement au nom du pilote et du copilote.

3.1.3 Tous les résultats de chaque pilote ou copilote inscrit compteront pour le classement final de la Coupe RGT.

3.2 POINTS DE RALLYE

3.2.1 Les points pour chaque manche seront attribués aux pilotes et copilotes admis sur la base du classement général de la Coupe RGT comme suit :

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

3.2.2 Le classement de la Coupe RGT sera établi à partir du classement général final d'un rallye. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 54 du Règlement Sportif WRC FIA.

3.3 EX ÆQUO

Les ex æquo aux classements RGT seront départagés conformément à l'Article 10 du Règlement Sportif WRC FIA 2019.

4. CALENDRIER

Les rallyes qualificatifs de la Coupe RGT pour 2019 sont les suivants :

Date	Rallye	Site Web de l'organisateur du rallye
24-27 janvier 2019	Rally Monte-Carlo	www.acm.mc
28-31 mars 2019	Tour de Corse	www.tourdecorse.com
12-14 avril 2019	Rally di Sanremo	www.rallyesanmarco.it
07-08 juin 2019	Zagreb Open 45. INA Delta Rally	www.ak-inadelta.hr
28-29 juin 2019	Renties Ypres Rally	www.ypresrally.com
19-21 juillet 2019	Rally di Roma Capitale	www.rallydiromacapitale.it
22-25 août 2019	ADAC Rallye Deutschland	www.adac-rallye-deutschland.de
16-19 octobre 2019	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.