

**REGLEMENT PARTICULIER STANDARD DE LA COUPE DES ENERGIES ALTERNATIVES DE LA FIA
« ECO-RALLYES »**

Note : *Le texte en bleu a une valeur indicative.*

Il s'agit de lignes directrices à l'intention des Organisateur.

Logos de l'Organisateur et de l'Epreuve

REGLEMENT PARTICULIER

Nom de l'Epreuve

Date et lieu

Numéro de visa de l'ASN 0000000

Numéro de visa de la FIA 00CEAXXX00000000

Concours de conduite de type "Eco-Rallye" pour Véhicules à Energie Electrique, Hybride-Electrique et/ou Alternative

Conformément aux :

Règlements de la Commission des Championnats à Energie Nouvelle et Electrique de la FIA

Coupe des Energies Alternatives de la FIA 2015

Nom et adresse de l'Organisateur

Logos des Sponsors et Promoteurs

Index

1. PROGRAMME – INFORMATIONS IMPORTANTES	page X
2. ORGANISATEUR	page X
3. TITRE CORRECT DE L'ÉPREUVE	page X
4. COMITE D'ORGANISATION ET OFFICIELS	page X
5. ADMISSIBILITE AUX TITRES FIA ET AUTRES TITRES	page X
6. VEHICULES ADMISSIBLES	page X
7. CONDITIONS GENERALES	page X
8. PANNEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL	page X
9. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ECO-RALLYES	page X
10. DESCRIPTION DE L'ÉPREUVE	page X
11. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES	page X
12. VERIFICATIONS TECHNIQUES	page XX
13. DEROULEMENT DE L'ÉPREUVE	page XX
14. ÉPREUVES DE REGULARITE, POSTES DE CONTROLE HORAIRE ET POINTS DE PENALITE	page XX
15. CONCOURS DE CONSOMMATION ET D'ECO-CONDUITE (OPTIONNEL)	page XX
16. PROCEDURE D'ENGAGEMENT ET DROITS	page XX
17. CONDITIONS PARTICULIERES – PLAQUES DE RALLYE	page XX
18. CLASSEMENT GENERAL, POINTS COUPE DES ENERGIES ALTERNATIVES AUTRES CLASSEMENTS – RECOMPENSES	page XX
19. RECLAMATIONS – APPELS	page XX
20. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT	page XX
ANNEXE 1. BULLETIN D'ENGAGEMENT	page XX
ANNEXE 2. NUMEROS DE COMPETITION ET PUBLICITE DES SPONSORS	page XX

Nom de l'Epreuve

1. PROGRAMME – INFORMATIONS IMPORTANTES :

Publication du Règlement : **Jour, Date, Mois, Année**

Ouverture des engagements : **Jour, Date, Mois, Année - Heure**

Clôture des engagements : **Jour, Date, Mois, Année - Heure**

Publication de la liste des participants : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Distribution du Road Book : **Jour, Date, Mois, Année**

Briefing des Concurrents et des Officiels : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Vérifications administratives et techniques : **Jour, Date, Mois, Année – Heure de début/Heure de fin – Lieu (adresse complète)**

Affichage de la Liste des partants : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Départ de la 1^{ère} voiture : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Publication des résultats non officiels de la première étape : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Arrivée de la 1^{ère} voiture : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Publication des résultats provisoires : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

Cérémonie de Remise des Prix : **Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)**

2. ORGANISATEUR

Coordonnées de l'Organisateur :

Nom :

.....
....

Adresse :

.....
...
.....
.....

Contact :

.....
.....
.....

Autres informations :

Site web :

.....

Téléphone, Fax, E-mail :

.....

Autorité Sportive Nationale :

.....
.....
.....

NOTE : Le Formulaire d'engagement doit être envoyé par courrier postal, fax ou e-mail aux adresses indiquées ci-dessus impérativement dans les délais précisés dans le programme.

3. TITRE CORRECT DE L'ÉPREUVE

3.1 Le nom : est le "Titre correct" de l'épreuve.

3.2 Les concurrents et autres parties intéressées devraient utiliser le "Titre correct" dans tous les échanges de correspondance et toutes les références à l'épreuve.

4. COMITE D'ORGANISATION ET OFFICIELS

4.1 Comité d'organisation

Président :

Membre (1)

Membre (2)

Membre (3)

(Ajouter d'autres membres du Comité d'organisation, le cas échéant.)

4.2 Officiels

a) Commissaires Sportifs :

Président des Commissaires Sportifs : Désigné par la FIA

Commissaire Sportif (1) :
.....

Commissaire Sportif (2) :
.....

b) Délégué Technique FIA : Désigné par la FIA

c) Directeur de Course :

d) Commissaire technique en chef :
.....

e) Chargé des relations avec les concurrents :
.....

f) Responsable en chef des résultats :
.....

(Ajouter d'autres Officiels à l'une ou l'autre des catégories du CSI, le cas échéant.)

5. ADMISSIBILITE AUX TITRES FIA ET AUTRES TITRES

5.1 Titres FIA pour lesquels l'Epreuve compte :

Coupe des Energies Alternatives de la FIA avec les titres suivants :

- Coupe des Energies Alternatives de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Pilotes de véhicules électriques pour usage quotidien de la Cat. III A.
- Coupe des Energies Alternatives de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Copilotes de véhicules électriques pour usage quotidien de la Cat. III A.
- Coupe des Energies Alternatives de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Pilotes de véhicules hybrides et autres véhicules à énergie alternative (plus véhicules électriques ayant suffisamment d'énergie embarquée pour couvrir l'itinéraire) de la Catégorie VII-VIII (+IIIA).
- Coupe des Energies Alternatives de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Copilotes de véhicules hybrides et autres véhicules à énergie alternative (plus véhicules électriques ayant suffisamment d'énergie embarquée pour couvrir l'itinéraire) de la Catégorie VII-VIII (+IIIA).
- Coupe des Energies Alternatives de la FIA pour Constructeurs de véhicules électriques pour usage quotidien de la Cat. III A.
- Coupe des Energies Alternatives de la FIA pour Constructeurs de véhicules hybrides et autres véhicules à énergie alternative (plus véhicules électriques ayant suffisamment d'énergie embarquée pour couvrir l'itinéraire) de la Catégorie VII-VIII (+IIIA).

5.2 Autres titres

- [Ajouter tout autre titre national/régional pour lequel l'épreuve compte.](#)

6. VEHICULES ADMISSIBLES

6.1 Catégories :

Catégorie III A – Véhicules de série à propulsion électrique pour usage quotidien (tels que définis à l'Article 2.5.1 du Règlement Technique de la FIA pour Véhicules à Energie Alternative)

Catégorie VII – Véhicules hybrides électriques (tels que définis à l'Article 9 sous-article 7 – Article 1 du Règlement Technique de la FIA pour Véhicules à Energie Alternative)

Catégorie VIII – Autres véhicules à énergie alternative (tels que définis à l'Article 2.9 du Règlement Technique de la FIA pour Véhicules à Energie Alternative)

Les véhicules des Catégories VII et VIII seront fusionnés pour former une seule Catégorie VII-VIII. Par conséquent, un seul classement sera publié pour l'attribution des points de la Coupe FIA. A titre d'exception, les Organisateurs pourront autoriser des véhicules de la Catégorie IIIA à faire partie de cette catégorie fusionnée. Dans ce cas, les concurrents de la Catégorie IIIA figureront dans le même classement que ceux de la Catégorie VII-VIII, marquant des points pour la Coupe FIA dans la catégorie fusionnée VII-VIII (+IIIA). Une attention particulière doit être accordée aux conditions selon lesquelles ces concurrents devraient être exclus du classement FIA de l'Indice de consommation d'énergie, si l'Organisateur fournit un tel classement.

6.2 Véhicules admissibles :

Les véhicules participant doivent être d'un type approuvé pour la circulation sur route publique et doivent être équipés de plaques d'immatriculation officielles appropriées à cet usage. (*Exception : Dans certains cas, une autorisation spéciale pour participer à l'épreuve sans plaques d'immatriculation peut être accordée par les autorités nationales*).

Les véhicules utilitaires légers et les véhicules de tourisme des Catégories IIIA, VII et VIII, entièrement conformes aux conditions énoncées ci-après sont admis à participer à l'épreuve. Ils doivent :

- a) être fabriqués en série ou en un ou plusieurs exemplaires.
- b) être autorisés à circuler sans restriction sur des voies publiques et porter les plaques d'immatriculation officielles du pays concerné ou porter les plaques spéciales conformément à l'autorisation spéciale délivrée par les autorités nationales.
- c) être homologués pour 2 personnes au minimum et 7 au maximum.
- d) être homologués pour un chargement de 1000 kg au maximum (véhicules utilitaires légers).
- e) être équipés (pour les véhicules hybrides électriques) d'un moteur à combustion interne conforme aux spécifications antipollution en vigueur dans le pays d'immatriculation et d'un moteur électrique (ou de moteurs électriques) de tout type fonctionnant avec le moteur endothermique selon diverses combinaisons, choisies automatiquement ou manuellement, comme prévu par le constructeur pour l'usage quotidien de la voiture.
- f) être équipés (pour les véhicules électriques hybrides) d'un ensemble de batteries principal et des dispositifs de commutation nécessaires pour propulser le véhicule comme étant purement électrique (VEB) sur une courte distance et d'un système de récupération de l'énergie cinétique sous forme d'énergie électrique lors des décélérations et des freinages.
- g) être de tout type de système d'hybridation (pour les véhicules hybrides électriques) comme hybride de série, hybride parallèle ou hybride de type mixte.

6.3 Roues et pneus

Dans le cas où le véhicule est fourni d'origine avec une roue de secours, celle-ci doit être impérativement conservée à bord pendant toute la durée de l'épreuve. Le véhicule doit également, à nouveau de manière impérative, être équipé de tous les éléments et outils d'origine fournis par les constructeurs pour un usage sur routes publiques tels que, par exemple, un cric ou un kit de réparation pour les pneus, etc.

Les pneus doivent être de la taille prévue par les constructeurs pour une utilisation normale de la voiture. La pression maximale autorisée est celle spécifiée par les constructeurs dans le manuel d'entretien du véhicule.

7. CONDITIONS GENERALES

L'épreuve sera organisée conformément :

- au Code Sportif International de la FIA et ses annexes ;
- au Règlement Sportif de la Coupe des Energies Alternatives de la FIA ;
- aux dispositions du Règlement pour les Tests de Conduite de la FIA ;
- aux prescriptions applicables énoncées dans le Règlement Sportif National ; et
- au présent Règlement particulier.

Le Comité d'Organisation veillera à ce que l'épreuve soit conforme à toutes les règles et réglementations susmentionnées et à ce qu'elle ait reçu toutes les autorisations administratives requises.

De par son inscription, chaque concurrent – ainsi que son équipage et toute autre personne concernée par l'engagement, est censé connaître et se conformer aux exigences de toutes les réglementations et prescriptions susmentionnées, lesquelles ont force obligatoire. Ils déclarent tous que la seule juridiction compétente pour les faits et les différends découlant de l'organisation de cette épreuve et/ou du déroulement de la compétition est celle désignée par le Collège des Commissaires Sportifs, à l'exception du droit d'appel tel que prévu par les règles de la FIA.

Aucune modification ne peut être apportée au présent règlement, après le début de la période de réception des engagements, sans l'accord unanime de tous les concurrents déjà engagés, ou sur décision des Commissaires Sportifs pour des raisons de "force majeure" ou de sécurité.

8. PANNEAU D’AFFICHAGE OFFICIEL

Les Additifs et les Résultats seront publiés sur le panneau d'affichage officiel aux lieux et heures suivantes :

<p>8.1 De</p> <p>8.2 De.....</p> <p>8.3 De.....</p> <p>A chaque emplacement du panneau d'affichage officiel doivent figurer la période d'affichage (jours, dates, mois) ainsi que des informations détaillées sur cet emplacement (adresse, bâtiment, lieu, etc.).</p>

9. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES ECO-RALLYES

Un Eco-Rallye FIA est une épreuve de Concours de Conduite de Régularité comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA.

Les Eco-Rallyes ont pour objectif de promouvoir les véhicules de nouvelles technologies conçus pour économiser de l'énergie et émettre les plus faibles quantités possibles de polluants et de CO₂. Ils visent également à encourager les pilotes à modifier leurs habitudes de conduite, la priorité étant accordée à la protection de l'environnement et à la durabilité du secteur des transports moyennant l'utilisation des carburants alternatifs et de l'électricité comme sources d'énergie de propulsion des véhicules.

Les Eco-Rallyes de la Coupe des Energies Alternatives de la FIA comprennent d'ordinaire un domaine de compétition principal, pour lequel un classement est soumis à la FIA et sur la base duquel les points de la Coupe de la FIA sont attribués, et un domaine secondaire, à l'appréciation de l'Organisateur, qui consiste à promouvoir les techniques d'éco-conduite et les économies d'énergie réalisées par les concurrents.

Le domaine de compétition principal, pour lequel les points de la Coupe FIA sont attribués, consiste à évaluer la capacité des concurrents à respecter avec précision le programme de l'épreuve dans son intégralité, tel que prévu par les Organisateur et exprimé sous la forme de "temps idéaux" consécutifs pour le déplacement des voitures d'un contrôle horaire à l'autre, et également leur capacité à parcourir toutes les "épreuves de régularité" en gardant en permanence la vitesse obligatoire, conformément à toutes les conditions imposées par les Organisateur.

Le domaine de compétition secondaire (*qui n'est pas obligatoire et peut présenter un intérêt pour l'Organisateur ou pour l'ASN*) consiste à évaluer la capacité des concurrents à effectuer tout l'itinéraire à l'aide des meilleures techniques d'éco-conduite et en essayant de consommer le moins d'énergie possible. Les constructeurs pourront également tester et mettre en avant leurs nouvelles techniques destinées à consommer moins d'énergie.

Il est important de souligner que les Eco-Rallyes ne sont pas des épreuves de "vitesse" et que, par conséquent, un équipement de sécurité particulier n'est pas nécessaire pour les véhicules participants et leurs équipages. Tous les véhicules à carburant alternatif, hybrides et électriques officiellement immatriculés pour circuler sur les routes publiques sont considérés comme admis à participer, exactement dans les mêmes conditions que lors de leur usage quotidien.

10. DESCRIPTION DE L'ÉPREUVE

10.1 Itinéraire et tracé :

Dans cette section, l'Organisateur doit fournir les principaux renseignements concernant le programme de l'épreuve, notamment toutes les informations nécessaires relatives aux diverses parties de l'épreuve telles que :

- Longueur totale de l'itinéraire par jour et longueur totale de l'itinéraire de l'intégralité de l'épreuve pour les véhicules de la Catégorie IIIA et ceux de la Catégorie VII-VIII (+IIIA).
- En cas de regroupements intermédiaires et/ou d'arrêts de charge, durée et emplacements en kilomètres depuis le départ et l'arrivée de l'itinéraire du jour.
- Référence générale des divers lieux tels que villages et autres repères sur l'itinéraire.
- Nombre d'épreuves de régularité par jour et par catégorie de véhicule, ainsi que leurs longueurs respectives et la longueur totale.
- Toute autre information relative au programme de l'épreuve et nécessaire à la compréhension des participants, et horaires à respecter tout au long de l'épreuve.
- Toute information utile concernant les lieux prévus pour les regroupements, arrêts de charge et les interruptions de nuit.
- Dans la mesure du possible, une carte indiquant l'itinéraire de l'épreuve sera insérée ici.

Le tracé détaillé de l'épreuve, les distances exactes d'un contrôle horaire à l'autre et les temps idéaux correspondants, les points de départ exacts et les points d'arrivée des épreuves de

régularité et la vitesse constante obligatoire pour chacune d'elles ainsi que les zones de regroupement et du Parc Fermé sont tous clairement indiqués dans le Road Book de l'épreuve dans lequel figure également l'itinéraire obligatoire à suivre par les concurrents. Le Road Book de l'épreuve doit être considéré comme une Annexe au présent Règlement particulier. Toute déviation délibérée et avérée de l'itinéraire tel qu'indiqué dans le Road Book entraînera l'exclusion de l'épreuve.

Les distances sont indiquées dans le Road Book avec la plus grande précision possible et aucune réclamation concernant cette précision ne sera admise.

10.2 Etalonnage des mesureurs de distance :

Un secteur de liaison spécifique d'une longueur comprise entre 3 et 8 km, dûment préparé et marqué, sera mis à la disposition des participants, avec le Road Book, aux seules fins de l'étalonnage précis de leurs mesureurs de distance, afin de les aligner sur l'appareil de mesure des distances utilisé par les Organisateurs lors de la prise de mesures pour le Road Book.

11. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

11.1 Pour les vérifications administratives, les participants devront être en possession de tous les documents requis par le présent règlement et/ou le code de la route en vigueur, tels que licences de compétition, documents d'identification de l'équipage, documents d'immatriculation des véhicules, permis de conduire, polices d'assurance.

11.2 Les droits d'engagement et autres frais encourus à la demande du participant devraient être acquittés dans leur intégralité et à l'avance, faute de quoi ils devront être réglés intégralement lors des vérifications administratives.

11.3 Ce n'est qu'après avoir passé avec succès les vérifications administratives que chaque concurrent sera considéré comme un participant et sera autorisé à passer à l'étape suivante, à savoir les vérifications techniques.

12. VERIFICATIONS TECHNIQUES

12.1 Les vérifications techniques auront lieu avant le début de l'épreuve, comme prévu dans le programme. Des contrôles techniques supplémentaires pourront également être effectués durant l'épreuve à la demande des Commissaires Sportifs.

Avant le départ, la conformité à la réglementation de la FIA et au présent Règlement particulier des pièces spécifiques de chaque véhicule sera contrôlée et vérifiée. Il sera vérifié avec un soin particulier que tous les véhicules de la Catégorie VIII utilisent bien les carburants alternatifs tels que mentionnés à l'Article 2.9 du Règlement Technique de la FIA. Pour cette raison, la procédure suivante sera appliquée :

12.1.1 Catégorie VIII - Véhicules avec système bi- ou multi-carburants – Liquide et gazeux.

Les concurrents ayant des véhicules alimentés par des carburants fossiles liquides (essence ou diesel) et des carburants gazeux (GNC ou GPL ou biogaz) doivent présenter leurs véhicules avec de l'essence ou du diesel en quantité suffisante pour ne pas tomber en panne. Le réservoir sera rempli et scellé par les commissaires techniques et devra rester scellé pendant toute la durée de l'épreuve. Le réservoir de gaz peut être présenté plein ou peut être rempli et scellé pendant les vérifications techniques. Le ravitaillement en carburant gazeux pendant l'épreuve est autorisé

uniquement sous la supervision d'un officiel désigné. A l'arrivée de l'épreuve, le réservoir de carburant fossile et le réservoir de gaz devront être remplis avec le carburant correspondant et les quantités nécessaires à ce remplissage seront mesurées et consignées par les officiels, exactement comme pour le ravitaillement en carburant gazeux pendant l'épreuve.

Avec cette procédure, le respect de la règle (voir Art. 2.9 C du Règlement Technique), qui impose une utilisation minimale d'énergie alternative supérieure ou égale à 80% de l'énergie calorifique totale produite par le carburant, peut être vérifié à la fin de l'épreuve. En cas de violation de cette règle, le véhicule sera exclu.

12.1.2 Catégorie VIII - Véhicules alimentés par des biocarburants

Les concurrents ayant des véhicules alimentés par des biocarburants doivent présenter leurs véhicules avec du carburant en quantité suffisante pour ne pas tomber en panne et doivent assurer le ravitaillement en biocarburant, sous la supervision d'un officiel désigné. Le réservoir sera scellé et tout autre ravitaillement pendant l'épreuve aura lieu sous la supervision d'un officiel désigné. Toute infraction à cette règle entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Si le biocarburant n'est pas fourni par l'Organisateur, le superviseur contrôlera les originaux des documents officiels fournis par le fabricant du biocarburant et prélèvera un échantillon afin de vérifier la nature du biocarburant ainsi que ses spécifications.

12.1.3 Catégorie VIII - Véhicules à piles à combustible alimentées à l'hydrogène

Les concurrents ayant des véhicules équipés de piles à combustible alimentées à l'hydrogène sont dispensés des contrôles de conformité à l'Art. 2.9 C du Règlement Technique. Le ravitaillement durant l'épreuve est libre. Si le concurrent participe à un classement de la consommation d'énergie, l'Article 15.1 s'applique et les opérations de ravitaillement doivent être supervisées par un officiel désigné.

13. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

13.1 Nature de l'épreuve : Le prendra la forme d'un Concours de Conduite Eco-Rallye (Rallye de Régularité). Chaque concurrent se verra attribuer des points de pénalité à l'issue des épreuves de régularité et des secteurs de liaison (pénalités Contrôle Horaire), conformément au présent règlement particulier et aux additifs qui seront publiés ultérieurement.

13.2 Equipage : Chaque équipage comprend un pilote et un copilote. Ceux-ci peuvent échanger leurs rôles librement pendant l'épreuve si tous deux sont détenteurs des permis de conduire et licences de compétition nécessaires (Voir Article 16.2). Accepter des équipages comprenant un pilote et un navigateur relève du choix de l'Organisateur. Les navigateurs devraient également détenir une licence de compétition mais non obligatoirement un permis de conduire. Aucun autre passager n'est admis à bord. En cas de changement non autorisé d'un membre de l'équipage, le véhicule est exclu.

13.3 Départ, Arrivée, Résultats

13.3.1 Le signal de départ de l'épreuve sera donnéLieu, Jour, Date La première voiture prendra le départ à ... Heure... L'ordre de départ suivra les numéros de participation et les voitures prendront le départ à une minute d'intervalle.

13.3.2 La première étape de la Catégorie IIIA sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc. La seconde étape pour la même

Catégorie sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc.

Km pour chaque section/étape et chaque épreuve de régularité ainsi qu'horaire préliminaire à inclure. (S'il y a plus de deux étapes, prière de continuer).

La première étape de la Catégorie VII et VIII (+IIIA) sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc. La seconde étape pour la même Catégorie sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge/ravitaillement, etc. Km pour chaque section/étape et chaque épreuve de régularité ainsi qu'horaire préliminaire à inclure. (S'il y a plus de deux étapes, prière de continuer).

13.3.3 Les résultats provisoires non officiels seront publiés à la fin de la première étape. Les résultats provisoires, officiels et finaux seront publiés sur le panneau d'affichage officiel à la fin de l'épreuve, comme indiqué dans le programme.

13.4 Carnet de contrôle

13.4.1 Au départ du Rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre deux contrôles horaires. Ce carnet sera rendu aux Organisateurs à la fin de la première étape et repris au départ de la seconde étape à la fin de laquelle il sera rendu aux Organisateurs. Le carnet de contrôle est considéré comme une Annexe au présent règlement.

13.4.2 L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

13.4.3 Le carnet de contrôle doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement aux postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé.

13.4.4 A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle ainsi que sa perte entraîneront la mise hors course.

13.4.5 Les points de contrôle de départ des tests de régularité seront mentionnés dans le carnet de contrôle.

13.4.6 L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles (13.4.3 ci-dessus) et de la vérification de l'exactitude des pointages effectués par les commissaires préposés au contrôle horaire dans le carnet de contrôle. Tout défaut de présentation, et donc de pointage, à un poste de contrôle horaire, un poste de contrôle horaire d'un regroupement, un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape ou un poste de contrôle de passage entraîne l'exclusion de l'épreuve.

13.4.7 Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au bon moment et de vérifier que l'heure y a été correctement inscrite. Le commissaire de poste est la seule personne autorisée à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un tampon.

13.5 Circulation : L'épreuve aura lieu sur des routes ouvertes à la circulation. Si certaines sections de l'itinéraire passent par des routes fermées à la circulation, une mention spécifique figurera dans le Road Book. Les concurrents devront rouler strictement sur les routes indiquées dans le Road Book en respectant le code de la route, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

13.6 Embouteillages, accidents, obstructions

En cas d'embouteillages, d'accidents ou d'obstructions sur les routes, les participants les contourneront par leurs propres moyens dans le respect du code de la route et il n'y aura aucune neutralisation.

13.7 Réparations

Les réparations sont autorisées à tout moment pendant le Rallye, excepté dans les cas expressément interdits par une disposition du règlement.

13.8 Comportement anti-sportif

Sous peine de pénalité, pouvant aller jusqu'à la mise hors course, il est interdit aux équipages de :

- bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser ;
- se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif, eux-mêmes ou leur équipe d'assistance.

13.9 Parc Fermé

Pendant la/les nuit(s), les voitures resteront dans la zone du Parc Fermé où elles entreront immédiatement après leur arrivée. Dans les zones de Parc Fermé, les voitures demeurent fermées sous la supervision des Organisateurs. Aucune voiture ne pourra être déplacée de cette zone sans l'autorisation des commissaires préposés. Les Organisateurs devraient être informés de toute réparation nécessaire et un commissaire supervisera les travaux de réparation ; une fois ceux-ci achevés, la voiture sera à nouveau fermée. Après l'arrivée des véhicules à l'issue de l'épreuve, ils demeureront dans la zone du Parc Fermé sous la supervision des Organisateurs tant que le délai de 30 minutes pour la présentation d'une réclamation n'aura pas expiré. Seuls les Commissaires Sportifs sont autorisés à déclarer ce Parc Fermé terminé et ouvert.

13.10 Retard maximum à un Contrôle Horaire

Le retard maximum autorisé pour qu'un véhicule se présente à un Contrôle Horaire est de trente (30) minutes plus tard que son heure idéale. Ce retard total vaut pour chaque étape quotidienne. Toute voiture se présentant une minute plus tard que son retard maximum autorisé est considérée comme ayant trouvé le poste de contrôle fermé et est par conséquent exclue de l'épreuve. Il convient de préciser très clairement que toute minute de retard à un contrôle horaire réduit d'une minute le retard maximum autorisé pour tous les autres contrôles horaires restants de la même étape. Par exemple, un retard de 2 minutes au CH2, un retard de 1 minute au CH4 et un retard de 3 minutes au CH7 signifient que pour tous les CH restants, de la même étape quotidienne, le retard total maximum autorisé n'est plus que de 24 minutes, $2+1+3 = 6$ minutes ayant été déduites des 30 minutes initiales.

14. EPREUVES DE REGULARITE, POSTES DE CONTROLE HORAIRE ET POINTS DE PENALITE

Les épreuves de régularité sont indiquées dans le Road Book et sont placées le long de certains secteurs de liaison de l'itinéraire entre deux postes de contrôle horaire consécutifs. Elles auront lieu sur des routes **ouvertes**..... à la circulation. Les équipages doivent couvrir la longueur totale de chaque épreuve de régularité en conduisant leur véhicule à une vitesse "constante" imposée par les Organisateurs. Le point de départ et le point d'arrivée de chaque épreuve de régularité seront clairement signalés sur le bord de la route, au moyen de panneaux FIA standardisés, et également indiqués, avec leur emplacement exact et leur longueur, dans le Road Book. Au moins un ou plusieurs points intermédiaires secrets de contrôle horaire de régularité seront situés le long de chaque épreuve de régularité et la précision du chronométrage pour le calcul de la vitesse moyenne atteinte sera d'au moins $1/10^{\text{ème}}$ de seconde. Le relevé instantané de la vitesse au moyen d'un radar de type "contrôle routier" n'est pas une méthode acceptable aux fins de l'attribution des points de

pénalité des épreuves de régularité. L'équipement de chronométrage utilisé pour les points de contrôle horaire secrets sera : Décrire le principe de fonctionnement de l'équipement de chronométrage utilisé. Le déclenchement automatique, par le passage de la voiture à travers une ligne de chronométrage virtuelle, est fortement recommandé. Des preuves écrites ou imprimées de ces mesures de chronométrage sont nécessaires. Pour les points de contrôle horaire secrets, l'utilisation de tuyaux à pression pour déclencher le mécanisme de chronométrage n'est pas autorisée. Est également interdit tout autre système pouvant facilement attirer l'attention de l'équipage pour l'aider à localiser la ligne de chronométrage virtuelle. Les distances exactes entre les points de départ des épreuves de régularité et les points de contrôle horaire secrets correspondants, s'il n'en existe qu'un seul dans chaque épreuve de régularité, ou entre deux points de contrôle horaire secrets, s'il en existe plusieurs pour chaque épreuve de régularité, doivent être inscrites dans un document confidentiel, dont une copie sera remise par le Directeur de Course au Président du Collège des Commissaires Sportifs, avant le début de chaque étape quotidienne. Sur la base de ce document et des imprimés des contrôles horaires secrets, tout différend concernant l'exactitude des pénalités imposées peut être réglé par les Commissaires Sportifs.

Pour les épreuves de régularité, un (1) point de pénalité est imposé pour chaque dixième de seconde d'écart par rapport au temps idéal (calculé en fonction de la distance exacte entre les points de chronométrage de régularité correspondants et de la vitesse "constante" imposée par l'Organisateur). Tout type de chronomètre embarqué ou autre instrument semblable ou tout type d'appareil GPS est autorisé.

14.1 Description de la procédure pour les contrôles horaires

Le départ de l'épreuve sera donné à l'aide du drapeau de départ au concurrent n° 1 devant le poste de contrôle horaire n° 1 (CH1) Insérer le nom et toute autre donnée utile sur l'emplacement de départ Tous les autres concurrents suivront la première voiture à une minute d'intervalle. Les Organisateurs peuvent donner un intervalle de temps entre le départ des véhicules de la Catégorie VII-VIII (+ IIIA) et ceux de la Catégorie III A. Les véhicules participants se rendront d'un CH à l'autre en suivant strictement l'itinéraire indiqué dans le Road Book. Tous les CH doivent être indiqués dans le Road Book et également sur place au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA. Le temps d'arrêt dans toute zone CH est limité au temps nécessaire pour effectuer les opérations de contrôle. Les contrôles horaires doivent être opérationnels au moins 30 minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée de la première voiture. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront de fonctionner après l'heure d'arrivée prévue de la dernière voiture plus 30 minutes, délai maximum total admissible. La procédure de pointage commence au moment où les voitures passent le panneau d'entrée de la zone CH. Entre le panneau d'entrée de la zone CH et l'emplacement du poste de contrôle, il est interdit à la voiture de s'arrêter ou d'être conduite à une vitesse anormalement lente. Le chronométrage réel et son enregistrement sur le carnet de contrôle correspondent au moment exact où le carnet de contrôle est remis par l'équipage aux commissaires du poste de contrôle horaire. Pour zéro (0) point de pénalité routière, ce moment doit correspondre à la minute exacte du temps cible ou à la minute précédente. Par exemple, si l'heure d'arrivée cible est 11h34, le carnet de contrôle doit être remis aux commissaires à tout moment entre 11h33m01s et 11h34m59s. Dans le cas contraire, le concurrent recevra des points de pénalité routière pour une arrivée anticipée ou tardive équivalant à dix (10) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Lorsqu'un CH est suivi d'un contrôle de départ pour une "épreuve de régularité", la procédure suivante est appliquée : le commissaire préposé au contrôle horaire inscrit dans le carnet de contrôle l'heure d'arrivée de la voiture au poste de contrôle horaire et également l'heure de départ "provisoire" de l'"épreuve de régularité" qui doit être, au moins, une minute après l'heure d'arrivée. Lorsque deux ou plusieurs voitures arrivent à un poste de contrôle horaire à la même minute, leurs heures de départ provisoires pour l'"épreuve de régularité" suivent une séquence d'intervalles d'une minute, selon leur ordre d'arrivée au CH. Après avoir terminé la procédure du contrôle horaire, chaque véhicule doit être conduit jusqu'au point où le commissaire préposé au départ de l'"épreuve de régularité" est situé. A cet endroit, la voiture recevra le signal de départ au moment même où débute la minute de son heure de départ "provisoire". Si nécessaire, le commissaire préposé au départ peut modifier cette heure

de départ "provisoire" et une nouvelle heure de départ peut être inscrite dans le carnet de contrôle, le commissaire préposé au départ devant l'approuver par émargement. Par exemple, si l'heure de départ "provisoire" inscrite pour l'épreuve de régularité est 11h32m, le commissaire préposé au départ donnera le signal de départ exactement à 11h32m00s. Dans le cas où un obstacle imprévu rendrait le départ de la voiture difficile ou dangereux à ce moment, le commissaire préposé au départ le donnera la minute suivante, c'est-à-dire à 11h33m00 (ou plus tard), en notant son approbation dans le carnet de contrôle, et donnera le signal de départ exactement à cette nouvelle heure. La voiture doit partir immédiatement et atteindre dès que possible la vitesse "constante" imposée pour cette épreuve de régularité ; par la suite, la voiture doit rouler en conservant cette vitesse constante jusqu'à la fin de l'épreuve de régularité", comme indiqué dans le Road Book et sur le bord de la route à l'aide des panneaux de signalisation approuvés par la FIA. **D'autres emplacements peuvent être autorisés pour les points de départ des épreuves de régularité, à condition que les Organisateurs les décrivent en détail dans le présent article.**

14.2 Tableau des pénalités

- Pour chaque écart d'un dixième (1/10) de seconde par rapport au temps correct calculé nécessaire à la voiture pour se rendre d'un point de contrôle horaire de régularité à l'autre de l'épreuve de régularité : **Un (1) point de pénalité** (§ 14)
- Arrivée tardive ou anticipée à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : **Dix (10) points de pénalité** (§ 14.1)
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 30 minutes : **Exclusion de l'épreuve** (§ 13.10)
- Non présentation à un poste de contrôle horaire, à un poste de contrôle horaire de regroupement ou à un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape : **Exclusion de l'épreuve** (§ 13.4.6)
- Non présentation au départ d'une épreuve de régularité ou écart délibéré par rapport à l'itinéraire du Road Book : **Exclusion de l'épreuve** (§ 10.1 et 14.1)
- Tentative pour recevoir ou communiquer des informations concernant les positions des postes de chronométrage secrets sur les épreuves de régularité : **Exclusion de l'épreuve** (§ 14.3)
- Changement non autorisé d'un membre de l'équipage : **Exclusion de l'épreuve** (§ 13.2)
- Perte du carnet de contrôle ou correction/amendement apporté(e) à ses annotations : **Exclusion de l'épreuve** (§ 13.4.4)
- Blocage délibéré de la route ou comportement anti-sportif : **Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve** (§ 13.8)
- Infraction de la règle relative au ravitaillement sous la supervision d'un officiel : **Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve** (§ 12.1.1 et 12.1.2)
- Non-respect de la règle en matière de lest : **Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Classement d'Energie** (§ 15.3.6)

14.2.1 Rectification de la pénalité d'exclusion dans des cas particuliers

Les participants exclus, en application des Articles 10.1 pour écart par rapport à l'itinéraire, 13.4.6 pour non-présentation à un contrôle horaire (autres que les contrôles horaires de la fin de l'étape quotidienne ou de la fin de l'épreuve), 13.10 pour dépassement du retard maximum autorisé à un contrôle horaire et 14.1 pour non-présentation au départ d'une épreuve de régularité, peuvent être inclus dans le classement du jour et/ou le classement final de l'épreuve aux conditions suivantes, toutes étant cumulatives.

- a) Une rectification ne peut être appliquée qu'une fois et pour une seule étape quotidienne.
- b) Une rectification n'est pas applicable pour ce qui est des postes de contrôle horaire à la fin d'une étape quotidienne ou à la fin de l'épreuve.
- c) Une rectification sera appliquée uniquement dans le cas où le concurrent est arrivé à tous les postes de contrôle horaire à la fin des étapes quotidiennes et à la fin de l'épreuve, ceci dans la période de retard maximale autorisée et avec sa voiture, en parfaites conditions de course, prête à

se soumettre aux procédures d'arrivée complètes et/ou à des contrôles tels qu'ils sont appliqués à tous les autres concurrents.

d) Le nombre de points de pénalité pour le concurrent qui est classé en application de la procédure de rectification correspondra à la somme des points de pénalité marqués par celui-ci pendant la ou les étapes effectuées avec succès, plus les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie, lors de l'étape manquée, augmentés de 10%.

Exemples :

1. Le participant N°X a manqué un contrôle horaire lors de la première étape. Selon le R. S., il devrait être exclu de la course. S'il arrive au poste de contrôle horaire à l'arrivée de la première étape, dans les temps et en parfaites conditions de course, il peut prendre le départ de la deuxième étape, être classé dans la première étape avec les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie augmentés de 10%.

2. Le participant N°Y, lors de la deuxième étape, arrive à un poste de contrôle horaire après expiration du retard maximum autorisé. Selon le R. S., il devrait être exclu de la course. Dans le cas où il arrive au poste de contrôle horaire de l'arrivée de l'épreuve, dans les temps et en parfaites conditions de course, il peut être inclus dans le classement final avec les points de pénalité marqués lors de la première étape plus les points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé de la même catégorie lors de la deuxième étape augmentés de 10%.

14.3 Tout concurrent qui utilise un dispositif de signalisation ou effectue tout autre type de tentative pour donner ou recevoir une information sur la position d'un poste de contrôle horaire de régularité caché sera exclu.

14.4 Les véhicules seront classés sur la base de la somme des points de pénalité accumulés lors des épreuves de régularité et des "secteurs de liaison" (pénalités routières). Le véhicule avec le moins de points de pénalité au total occupera la meilleure position.

14.5 Ex æquo : Si plusieurs voitures ont le même nombre de points, la position relative sera déterminée en fonction des résultats des épreuves de régularité en comparant les nombres de premières places, deuxièmes places, etc. obtenues ; sinon les voitures impliquées resteront à la même place.

15. CONCOURS DE CONSOMMATION ET D'ECO-CONDUITE

NOTE : Les Organismes ne sont pas obligés d'inclure dans l'épreuve le concours de l'indice de consommation d'énergie de la FIA ou tout autre concours semblable, comme le concours d'Eco-conduite. S'ils décident de le faire, ils doivent clairement déclarer le caractère volontaire de la participation. De plus, s'ils décident d'organiser le concours de l'indice de consommation d'énergie de la FIA, ils sont obligés de le faire conformément aux dispositions du présent paragraphe. Les Commissaires Sportifs de l'épreuve devraient étendre leur autorité également aux concours d'énergie, le cas échéant.

15.1 Classement Indice de consommation d'énergie (C.I.) de la FIA

Pour l'évaluation des valeurs calorifiques des différents combustibles, le tableau ci-après (mis à jour périodiquement par la CCENE/FIA) sera appliqué. La formule de l'"Indice de consommation d'énergie" (CI), comme également indiqué ci-dessous, sera appliquée pour l'établissement du classement correspondant. La valeur d'indice C.I. la plus basse détermine le vainqueur.

FIA_Fuel_Energy_Content_4-4-11.xls
Table accepted at the TWG on Nov. 16th and ENECC on Nov. 17th, 2010

Table of the caloric fuel energies and CO ₂ emissions				
	Wh/l	Wh/kg	Density	CO ₂ in [g/kWh]
			[kg/l]	Tank-to-wheel
Liquid fuels @ room temperature				
Low Sulfur Petrol	8.795	11.766	0,747	262
Low Sulfur Diesel	10.025	11.837	0,847	270
E 85	6.342	8.100	0,783	43
Ethanol (100 %)	5.909	7.487	0,789	0
Methanol (100 %)	4.432	5.582	0,794	0
Motor petroleum (Kerosene)	9.052	12.483	0,725	256
Liquefied Petroleum Gas (LPG)	6.577	12.946	0,508	232
Plant oil (*)	See below	See below	See below	See below
Biodiesel (*)	See below	See below	See below	See below
Gaseous fuels @ room temperature				
Compressed Natural Gas (CNG)		13.095		203
Hydrogen		33.393		0
Biogas (*)	See below	See below	See below	0
Solid fuels @ room temperature				
Animal fat@15°C	9.690	10.556	0,918	0
(*) The caloric fuel energy depends on the feedstock and on the production method. Hence, the fuel supply company has to provide data of the fuel specifications like caloric energy (lower heating value), density, CO ₂ . Data is based on GREET Version 1.8d.0; Argonne National Laboratory, August 11, 2010.				

Formule "Indice de consommation d'énergie" (C.I.) : $CI = 100 \cdot \frac{(ITE + RE)}{W \cdot km}$

Abréviations :

CI = Indice de consommation exprimé en kWh par 100 km par tonne de poids

ITE = Energie théorique initiale (kWh)

Pour les véhicules électriques, qui doivent prendre le départ de l'épreuve avec un ensemble de batteries totalement chargées, cette valeur devrait être la capacité en kWh de l'ensemble des batteries de propulsion exprimée à un taux de décharge C1. Cette donnée doit figurer sur un document officiel délivré par le fabricant de l'accumulateur (*Voir également ci-dessous l'autre méthode de calcul de l'énergie consommée*).

Pour tous les autres véhicules à carburants alternatifs et pour des raisons pratiques, il sera pris comme ITE l'énergie équivalente en kWh du carburant nécessaire pour le remplissage complet du/des réservoir(s) à la fin de l'épreuve, étant entendu qu'au début de l'épreuve le/les réservoir(s) étai(en)t complètement rempli(s).

RE = Energie rechargée ou ravitaillement durant l'épreuve (kWh)

Pour les véhicules électriques, il devrait s'agir de l'énergie en kWh reçue de sources externes (station de charge ou autre source externe) durant les arrêts de charge intermédiaires.

Sinon : Dans les cas où les Organisateurs fournissent à tous les participants l'équipement, le lieu, les installations et le temps nécessaire pour une charge complète à la fin de l'épreuve et avant la délivrance des résultats du concours, l'ITE ne sera pas considérée comme la pleine capacité de l'ensemble de batteries de propulsion, tel que mentionné ci-dessus, mais plutôt comme la quantité d'énergie nécessaire pour une charge complète de cet ensemble de batteries lors de la charge finale.

Pour tous les autres véhicules, il faudrait considérer comme **RE** l'énergie équivalente en kWh de toutes les quantités de carburant ajoutées aux arrêts de remplissage intermédiaires durant l'épreuve.

W = Poids du véhicule (tonnes)

Le poids du véhicule, pour le calcul de la consommation d'énergie, est le poids du véhicule vide tel que déclaré par le constructeur automobile soit sur la licence routière soit dans le manuel d'entretien du propriétaire soit même dans toute autre source digne de confiance, avec l'ajout du poids de 150 kg, soit le poids de l'équipage de deux personnes. A des fins de contrôle uniquement, la pesée de toutes les voitures participantes ou de certaines d'entre elles, en cas de doute ou sur ordre des Commissaires Sportifs, peut avoir lieu pendant les vérifications techniques de départ et/ou d'arrivée.

Km = Longueur totale de l'itinéraire (km)

La longueur totale de l'itinéraire indiquée dans le Road Book et/ou le Règlement particulier en km.

15.2 Classement du Concours d'éco-conduite

Il s'agit d'un type de concours non introduit par la FIA mais déjà appliqué par certains Organisateurs, se caractérisant par la simplicité et la neutralité des spécifications de consommation des différents véhicules et permettant un seul classement pour tous les véhicules en compétition, indépendamment des catégories.

Le principal avantage du "Classement du concours d'éco-conduite", introduit il y a deux ans, est que le degré de réussite du participant n'est pas lié aux caractéristiques de la consommation de carburant et la technologie du véhicule mais uniquement à la capacité du pilote à adopter une conduite éco-responsable, en économisant l'énergie et en tentant de battre le chiffre de la consommation de carburant officiellement déclaré par le constructeur, mesuré selon le cycle de conduite européen standard.

Un autre avantage important est qu'un classement unique et commun peut être publié pour tous les types et catégories de voitures, présentant un tableau intéressant et complet de ce que sont les avantages d'un mode "Eco-conduite" appliqué généralement. Une condition essentielle pour l'application du "Classement Eco-conduite" est l'existence du chiffre officiel de la consommation d'énergie de chaque véhicule participant, mesuré selon le cycle de conduite européen standard, tel que déclaré par le constructeur. La comparaison directe de ce chiffre avec celui de la consommation réelle réalisée par le concurrent indique sa capacité à conduire le type de véhicule donné dans des conditions spécifiques avec la meilleure économie d'énergie possible. La comparaison est équitable car toutes les conditions spécifiques de l'épreuve (géomorphologie, itinéraire, conditions météorologiques, calendrier, etc.) sont exactement les mêmes pour tous les concurrents.

La formule utilisée est extrêmement simple :

$$\text{Facteur d'éco-conduite} = \frac{\text{Consommation d'énergie atteinte en kWh pour 100 km}}{\text{Consommation d'énergie standard, en kWh pour 100 km}}$$

La valeur la plus basse du facteur d'Eco-conduite correspond à la meilleure économie d'énergie et détermine le vainqueur.

15.3 Vérifications techniques et procédures de ravitaillement pour les véhicules participant aux classements d'énergie

15.3.1 - Chargement et ravitaillement

Pour les participants courant pour le classement Energie et/ou le classement Eco-conduite, tout chargement et/ou ravitaillement en dehors des zones établies officiellement est strictement interdit sous peine d'exclusion de ces classements. Ceci vaut pour toutes les catégories de véhicules admis aux Eco-Rallyes comme indiqué à l'Art. 6. De manière générale, au début de l'épreuve pendant les vérifications techniques, les concurrents ayant des véhicules alimentés par des combustibles fossiles liquides (essence ou diesel) et des combustibles gazeux (GNC ou GPL ou biogaz) doivent présenter leurs véhicules avec du carburant en quantité suffisante pour ne pas tomber en panne et doivent procéder au ravitaillement sous la supervision d'un officiel désigné. Le réservoir sera scellé et tout autre ravitaillement durant l'épreuve aura lieu uniquement sous la supervision d'un officiel désigné. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion. A la fin de l'épreuve lors des vérifications techniques finales, le réservoir de carburant fossile ou biocarburant et le réservoir de gaz devront être remplis avec le carburant correspondant et les quantités nécessaires à ce remplissage seront mesurées et consignées par les officiels, exactement comme pour le ravitaillement en carburants gazeux pendant l'épreuve.

15.3.2 - Catégorie IIIA et véhicules hybrides électriques rechargeables :

Les concurrents doivent soumettre leurs véhicules aux vérifications techniques avant le départ, les accumulateurs étant totalement chargés. Ils doivent être accompagnés de la documentation prouvant la capacité énergétique maximale de l'ensemble de batteries principal. Le système de charge embarqué d'usine pour l'ensemble de batteries de propulsion sera scellé. Dans le cas des véhicules hybrides électriques rechargeables, le réservoir de carburant devrait être présenté suffisamment plein afin d'éviter toute panne et être rempli et scellé par les commissaires techniques comme indiqué à l'Art. 15.3.1. Pour le classement de la Consommation d'Energie (CI), la capacité de l'ensemble de batteries (ou sa partie utilisée si la mesure est réalisable) plus les quantités d'énergie intermédiaires éventuellement reçues lors des arrêts de recharge (et/ou ravitaillement pour les hybrides rechargeables) donneront l'énergie totale consommée. A la fin de l'épreuve, les ensembles de batteries des véhicules électriques ou des véhicules hybrides électriques rechargeables soit ne seront pas rechargés et seront considérés comme totalement déchargés, soit, pour plus de précision, seront rechargés et l'énergie nécessaire pour une recharge complète sera mesurée. Dans le premier cas, il est de la responsabilité du concurrent d'arriver à la fin de l'épreuve avec l'ensemble de batteries presque vide.

15.3.3 - Catégorie VIII Véhicules avec système bi- ou multi-carburants - Liquide et gazeux

La procédure décrite à l'Article 15.3.1 sera appliquée.

L'énergie calorifique des énergies alternatives utilisées durant une épreuve par un véhicule de compétition bi- ou multi-carburants doit être d'au moins 80% de l'énergie totale du carburant calorifique utilisée, faute de quoi le véhicule sera exclu **non seulement des classements énergétiques mais également du classement de la FIA.**

15.3.4 - Catégorie VIII véhicules propulsés par des biocarburants

La procédure décrite à l'Article 15.3.1 sera appliquée. A la fin de l'épreuve, s'il n'y a pas une quantité suffisante de biocarburant disponible, le commissaire désigné, après avoir obtenu l'accord

du concurrent, utilisera du combustible fossile approprié pour le moteur afin de mesurer comme il convient la quantité consommée.

15.3.5 - Catégorie VII – Véhicules Hybrides

La procédure décrite à l'Article 15.3.1 sera appliquée. L'énergie électrique utilisée durant l'épreuve, bien que de faible quantité, sera ajoutée à l'énergie de carburant consommée afin de déterminer le facteur de consommation d'énergie spécifique totale du véhicule. A cette fin, le niveau de l'ensemble de batteries doit être contrôlé au départ et à l'arrivée de l'épreuve en utilisant l'indicateur du niveau de charge du véhicule. La capacité de l'ensemble de batteries devrait être mentionnée dans les documents officiels du véhicule. Si cette procédure n'est pas réalisable, les 60% de la capacité de l'ensemble de batteries seront considérés comme la consommation de l'énergie électrique.

15.3.6 - Lest

Tout type de lest modifiant le poids du véhicule est strictement interdit. Tout non-respect de cette disposition entraînera l'application d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion des classements de Consommation d'Energie.

15.3.7 - Distance

Au départ et à l'arrivée de l'épreuve, les compteurs kilométriques seront relevés et les kilomètres parcourus seront calculés et confirmés. S'il existe une différence entre cette distance et la distance obtenue à partir du Road Book et le présent règlement, la distance du Road Book devrait être celle prise en compte pour le calcul des classements de Consommation d'Energie.

16. PROCEDURE D'ENGAGEMENT ET DROITS

Le montant des droits d'engagement est fixé pour chaque équipage comprenant 2 personnes (pilote et copilote ou pilote et navigateur) à :

1) Avec la publicité facultative proposée par l'Organisateur : euros

2) Sans la publicité facultative proposée par l'Organisateur : euros

Ajouter toute autre condition ayant une incidence sur le montant des droits d'engagement

L'Organisateur fournira aux participants le matériel et les services mentionnés au paragraphe 16.9.4.

16.1 Les droits d'engagement seront remboursés dans leur intégralité

- si l'engagement n'est pas accepté ;
- si l'épreuve est annulée.

Ajouter toute autre clause liée au remboursement des droits.....

16.2 Documents de l'équipage

Un équipage est composé d'un pilote et d'un copilote ou d'un pilote et d'un navigateur. Tous deux doivent être en possession des documents suivants :

- Permis de conduire correspondant aux véhicules engagés (non applicable pour les navigateurs)
- Tout degré de licence FIA, délivré par leur ASN ou

- Une licence FIA, de Degré D (ou équivalent), obtenue pour l'épreuve et valable pour la durée de l'épreuve, octroyée par l'ASN, et délivrée aux participants au plus tard pendant les vérifications administratives. Il devra s'acquitter d'un droit de euros.

16.3 Bulletins d'engagement

Toute personne, ou entité légale, souhaitant participer à l'épreuve doit soumettre un bulletin d'engagement dûment rempli, signé (voir Annexe 1) et accompagné de tous les autres documents requis, photos, etc. au Secrétariat de l'épreuve avant le **jour, date, mois, année**

Les bulletins d'engagement doivent être soumis à l'adresse officielle de l'Organisateur comme indiqué dans le paragraphe concerné.

Les informations détaillées concernant les membres de l'équipage doivent être confirmées au moins 7 jours avant les vérifications administratives. Un membre d'équipage ne peut être remplacé qu'avant les vérifications administratives avec l'accord de l'Organisateur. Seuls les Commissaires Sportifs peuvent autoriser le remplacement de tout membre d'un équipage après la publication de la liste des participants. Une voiture ne pourra être remplacée qu'avec l'accord de l'Organisateur et après acceptation des Commissaires Sportifs.

16.4 Les Organisateur informera les demandeurs de l'acceptation ou non de leurs demandes d'engagement par e-mail ou par fax au plus tard deux jours après la réception de la demande complète et du paiement du droit.

16.5 Les Organisateur se réservent le droit de refuser toute demande d'engagement à leur appréciation. Ce droit est soumis aux conditions de l'Article 74 du CSI et à l'Article 8A des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA.

16.6 Les participations sont limitées à un total de ...X... engagements (**ou sont illimitées**). Tous les bulletins d'engagement reçus après que le nombre de véhicules ci-dessus a été accepté feront l'objet d'une liste de réserve.

16.7 Le nombre minimal de voitures engagées est de : ... X ...

Si ce nombre n'est pas atteint, l'épreuve pourra être annulée après approbation de la FIA (Article 8B des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA).

16.8 Les Organisateur contracteront une assurance pour responsabilité couvrant l'épreuve conformément à la législation nationale. Les montants couvrant les différents risques suivront le même barème que pour les accidents de la route. La couverture d'assurance pour responsabilité civile, telle que requise par le code de la route pour circuler sur les routes publiques, est une obligation du participant et sa validité sera contrôlée lors des vérifications administratives. A noter que l'épreuve n'est pas une épreuve de course, elle a lieu sur des routes publiques ouvertes à la circulation et que le code de la route en vigueur est pleinement respecté. Par conséquent, le contrat d'assurance ordinaire qui est obligatoire pour la circulation sur routes publiques du pays de l'Organisateur est valable.

16.9 Publicité et promotion publicitaire

16.9.1 Sponsor officiel : L'organisation de l'épreuve est sponsorisée par, dont les logos apparaîtront obligatoirement aux côtés des numéros de compétition et sur tout autre matériel promotionnel figurant sur les véhicules. **Du matériel publicitaire facultatif peut être proposé par les Organisateur comme suit**

16.9.2 Sponsors des concurrents : Tout participant sponsorisé par une société commerciale, dont les marques figureront sur la voiture ou sur les vêtements de l'équipage, est obligé de le déclarer aux Organisateur pour approbation au moment de la soumission de son bulletin d'engagement.

L'objectif est d'éviter toute publicité de produits ou de services non conformes aux objectifs de l'épreuve et plus en général du sport automobile.

16.9.3 Publicité de l'épreuve :

Tous les participants, en s'inscrivant à l'épreuve, autorisent les Organismes à utiliser librement leurs noms et les noms des membres de leur équipe ainsi que les données des véhicules dans les communiqués de presse et rapports d'épreuve. Ils donnent également leur consentement pour tout matériel publicitaire qui pourra être publié par les Organismes et qui contiendra une référence à leurs noms et aux données de leurs voitures.

16.9.4 L'Organisateur fournira aux participants le matériel et les services suivants :

- Road Book
 - Règlement particulier
 - Numéros de compétition (Voir Annexe 2)
 - Cartes d'identification des équipages
 - Matériel publicitaire facultatif proposé (Voir également Annexe 2)
 - Hébergement gratuit pour la/les nuit(s) avec repas et petit déjeuner
 - Billets gratuits pour le déjeuner de regroupement et le déjeuner léger avant le départ
 - Invitation au dîner officiel et à la cérémonie de remise des prix
- Ajouter tout autre matériel ou service rendu.....

17. CONDITIONS PARTICULIERES – PLAQUES DE RALLYE

17.1 La soumission du bulletin d'engagement prouvera que le concurrent et les membres de l'équipage ont accepté de se conformer à toutes les réglementations applicables à l'épreuve.

17.2 Tout amendement ou ajout au présent règlement, toute clarification ou information essentielle aux participants publié(e) après la publication du règlement particulier sera communiqué(e) au moyen d'Annonces ou d'Additifs officiels datés et numérotés et distribués à tous les participants qui devront en accuser réception par émargement et qui seront ensuite affichés sur le panneau d'affichage officiel. Dans le cas où il serait impossible d'appliquer cette procédure, en raison des circonstances, les Organismes feront de leur mieux pour informer tous les participants à l'aide de tout moyen à leur disposition.

17.3 Tout point non prévu dans le présent règlement sera soumis à la décision des Commissaires Sportifs de l'épreuve. Lors des vérifications administratives, le Comité d'Organisation fournira à chaque équipage deux plaques de rallye et les numéros de compétition qui devront être visibles sur la voiture dans une zone de 40 cm x 60 cm ou une zone circulaire équivalente et devraient être clairement affichés de chaque côté de la voiture.

17.4 Numéros de compétition.

Les participants se verront attribuer leur numéro de participation durant les vérifications administratives. Celui-ci devra demeurer intact et être clairement visible pendant toute la durée de l'épreuve. Le nom de l'épreuve et les logos des Organismes et des sponsors figureront également sur les panneaux des portières sur lesquelles se trouve le numéro de compétition. Une Annexe au présent règlement précisera les emplacements du véhicule sur lesquels ce matériel publicitaire et ces indications doivent être affichés.

18. CLASSEMENT GENERAL, POINTS COUPE DES ENERGIES ALTERNATIVES, AUTRES CLASSEMENTS - RECOMPENSES

18.1 Classements FIA.

Les classements ci-dessous seront soumis à la FIA pour l'attribution des points de la Coupe des Energies Alternatives de la FIA :

1. Classement final des Tests de Régularité (+ pénalités routières) pour la Catégorie IIIA – Pilotes et Copilotes
2. Classement final des Tests de Régularité (+ pénalités routières) pour la Catégorie VII-VIII (+IIIA) - Pilotes et Copilotes

Ces classements doivent comprendre le nom et la date de l'épreuve, les noms, prénoms et nationalités des concurrents, pilotes et copilotes, le constructeur du véhicule comme indiqué dans le classement de la Coupe des Constructeurs, le type et la catégorie du véhicule et la somme des points de pénalités.

18.2 Attribution des points pour la Coupe des Energies Alternatives.

Pour la Coupe de la FIA, les points seront attribués, selon le barème 10-8-6-5-4-3-2-1, aux Pilotes, Copilotes et aux Constructeurs des 8 premières voitures des deux classements finaux susmentionnés. Pour tout Constructeur, seul le véhicule le mieux placé lors de chaque épreuve pourra marquer des points. Il y a un coefficient 2 pour les épreuves dont l'itinéraire dépasse 500 km et une distance totale de tests de régularité supérieure à 40 km.

18.3 Autres classements (s'il y a lieu).

Pour les participants courant pour les concours de Consommation d'Energie et/ou d'Eco-conduite, les classements suivants pourront être publiés mais ne seront pas pris en considération pour les points de Coupe FIA :

1. Classement Indice de Consommation d'Energie pour la Catégorie IIIA
2. Classement Indice de Consommation d'Energie pour la Catégorie VII-VIII
3. Classement Eco-conduite pour toutes les Catégories
4. Tout autre classement du choix de l'Organisateur

18.4 Coupes et/ou Médailles ou Trophées.

Pour chacun des deux classements finaux mentionnés au paragraphe 18.1, des coupes seront décernées au moins aux trois premiers concurrents (pilote et copilote), à condition que le nombre de voitures ayant terminé avec succès dans chaque catégorie soit de six ou plus. Pour chaque classement dans lequel le nombre de voitures ayant terminé avec succès est compris entre trois et cinq, au moins deux coupes seront décernées aux concurrents arrivés premier et deuxième. Pour le Classement de Consommation d'Energie et le Classement d'Eco-conduite, au moins trois coupes ou autres récompenses seront décernées aux trois premiers concurrents en appliquant les mêmes dispositions que ci-dessus si le nombre de concurrents est inférieur à six.

19. RECLAMATIONS - APPELS

19.1 Le montant du droit de réclamation est de ...250... euros.

19.2 Les réclamations concernant les résultats officiels provisoires de l'épreuve doivent être soumises par écrit au Directeur de Course dans les 30 minutes qui suivent l'affichage sur le panneau d'affichage officiel. A l'expiration de ce délai, les résultats provisoires deviendront définitifs.

19.3 Les réclamations ne pourront être examinées par les Commissaires Sportifs de l'épreuve que si elles sont accompagnées du droit de réclamation susmentionné, lequel ne sera pas remboursé si la réclamation n'est pas fondée.

19.4 Les appels peuvent être soumis conformément aux Codes Sportifs National et International.

- Pour la Cour d'Appel Nationale, le montant de la caution est de ...1000..... euros.
- Pour la Cour d'Appel de la FIA, le montant de la caution est de ...12 000.... euros.

20 APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

Le Directeur de Course est responsable de l'application du présent règlement pendant l'épreuve. Tout cas non prévu dans le présent règlement sera renvoyé aux Commissaires Sportifs de l'épreuve, seuls habilités à prendre une décision. En cas de différend portant sur l'interprétation du règlement, le texte anglais sera applicable.

ANNEXES A JOINDRE :

- ANNEXE 1 – Bulletin d'engagement
- ANNEXE 2 – Numéros de compétition et publicité des sponsors
- ANNEXE 3 – Road Book et cartes de l'itinéraire (seront transmis conformément au programme)
- ANNEXE 4 – Carnet de contrôle et horaire de la première voiture (seront transmis conformément au programme)
- Toute autre annexe publiée par l'Organisateur