

Règlement du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2012

INDEX

PRINCIPES GENERAUX

1.	CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT.....	11
1.1	APPLICATION	
1.2	LANGUE OFFICIELLE	
1.3	INTERPRETATION	
1.4	DATE D'APPLICATION	
2.	DEFINITIONS	
2.1	ADDITIF	
2.2	COMMUNICATION	
2.3	ZONES DE CONTROLE	
2.4	EQUIPAGE	12
2.5	DECISION	
2.6	FIN DE L'EPREUVE	
2.7	EUROPE	
2.8	LIENS	
2.9	NEUTRALISATION	
2.10	PARC FERME	
2.11	ASSISTANCE INTERDITE	
2.12	RECONNAISSANCE	
2.13	PROGRAMME DES RECONNAISSANCES	
2.14	REGROUPEMENT	
2.15	SECTEUR DE LIAISON	
2.16	SECTION DU RALLYE	
2.17	ASSISTANCE	
2.18	DEBUT DE L'EPREUVE	
2.19	EPREUVE SUPER SPECIALE	13
2.20	ESSAIS	
2.21	CARNET DE CONTROLE	

OFFICIELS

3.	OFFICIELS ET DELEGUES	
3.1	COMMISSAIRES SPORTIFS	
3.2	DELEGUES DE LA FIA	
3.3	CHARGES DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS	

VOITURES ADMISES

4.	VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DU WRC	14
4.1	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX WORLD RALLY CARS	
4.2	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES SUPER 2000 (SWRC)	
4.3	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DES VOITURES DE PRODUCTION (PWRC)	
4.4	CLASSES DE VOITURES	15

CHAMPIONNATS ET POINTS

5.	EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT	
5.1	RALLYES CANDIDATS	
5.2	RAPPORTS.....	16
5.3	ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT	
5.4	ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT	
5.5	EPREUVES D'UN CHAMPIONNAT REGIONAL DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES	
6.	CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES	
6.1	RALLYES DE QUALIFICATION	
6.2	CLASSEMENT	17
7.	CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS	
7.1	ANNONCE	
7.2	PARTICIPATION - CONSTRUCTEUR	
7.3	PARTICIPATION - EQUIPE WRC	
8.	CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DES VOITURES DE PRODUCTION DE LA FIA, CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES SUPER 2000 DE LA FIA)	18
8.1	ANNONCE	
8.2	PARTICIPATION	
8.3	POINTS	
8.4	NON PARTICIPATION	
8.5	PILOTES INVITES	19
9.	WRC ACADEMY	
10.	EX AEQUO DU CHAMPIONNAT	
10.1	PILOTES ET COPILOTES	
10.2	CONSTRUCTEURS OU EQUIPES WRC	
11.	CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA	20
11.1	PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)	
11.2	PILOTES DE DEUXIEME PRIORITE (P2)	
11.3	PILOTES DE TROISIEME PRIORITE (P3)	
11.4	VOITURES DE NOTES	
12.	PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE	
12.1	GENERALITES	
12.2	INSPECTIONS DE LA FIA	
12.3	RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF	21
13.	CARACTERISTIQUES DES EPREUVES	
13.1	CONFIGURATION DES EPREUVES	
13.2	PROGRAMME DES RALLYES	
13.3	SPECIALE "POWER"	

13.4	CONFERENCES DE PRESSE.....	22
------	----------------------------	----

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. GENERALITES

14.1	DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA	
14.2	ROAD BOOK.....	23
14.3	CARNET DE CONTROLE	

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

15.1	ITINERAIRE	
15.2	PLAN DE SECURITE	
15.3	QUESTIONNAIRE MEDICAL	24
15.4	REGLEMENT PARTICULIER	

ASSURANCE

16. COUVERTURE D'ASSURANCE

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

IDENTIFICATION DES VOITURES

17. NUMEROS ATTRIBUES CHAQUE SAISON

17.1	PRIORITE 1 ET 2 (P1 ET P2)	
17.2	PRIORITE 3 (P3)	
17.3	DEMANDES DE NUMEROS.....	25

18. NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

18.1	GENERALITES	
18.2	PANNEAUX DE PORTIERES	
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	26

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

19.1	VITRES LATERALES ARRIERE	
19.2	PANNEAUX DE PORTES ET NUMEROS DE COURSE	27

CONDUITE

20. COMPORTEMENT

20.1	REGLES GENERALES	
20.2	VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES	
20.3	VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE.....	28
20.4	CODE DE LA ROUTE	

ENGAGEMENTS

21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

- 21.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
- 21.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
- 21.3 AUTORISATIONS DE L'ASN
- 21.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE
- 21.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE29

22. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

- 22.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS
- 22.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

23. DROITS D'ENGAGEMENT

- 23.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
- 23.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
- 23.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
- 23.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

24. CLASSES

- 24.1 CHANGEMENT DE CLASSE

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

- 25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE
- 25.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE30
- 25.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES
- 25.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES
- 25.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT31

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26. AVANT LE DEPART

- 26.1 GENERALITES
- 26.2 HORAIRE

27. PENDANT LE RALLYE

- 27.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES
- 27.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES

28. CONTROLE FINAL

- 28.1 PARC FERME FINAL
- 28.2 SELECTION DES VOITURES32

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

29. MISE AU POINT

- 29.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

29.2	EXIGENCES CONCERNANT LES RALLYES SUR ASPHALTE	
29.3	EXIGENCES CONCERNANT LES RALLYES SUR TERRE	
29.4	DECHARGE	
29.5	PANNE DURANT LA MISE AU POINT	
29.6	EXIGENCES TECHNIQUES	
30.	ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS – POUR LES RALLYES SUR TERRE UNIQUEMENT	
30.1	GENERALITES	
30.2	DEROULEMENT DES ESSAIS LIBRES	33
30.3	PANNE DURANT LES ESSAIS LIBRES	
30.4	DECHARGE	
30.5	DEROULEMENT DE LA SPECIALE DE QUALIFICATION	
30.6	PANNE DURANT LA SPECIALE DE QUALIFICATION	
30.7	PARC FERME APRES LA SPECIALE DE QUALIFICATION	
30.8	ATTRIBUTION DES POSITIONS DE DEPART	
30.9	POINTAGE ANTICIPE OU TARDIF	
30.10	FAUX DEPART	34
30.11	ASSISTANCE	
30.12	EXIGENCES TECHNIQUES	
30.13	HORAIRE POUR LA SPECIALE DE QUALIFICATION	

CONTROLES

31.	CONTROLES – EXIGENCES GENERALES	
31.1	SIGNALISATION DES CONTROLES	
31.2	BARRIERES DE PROTECTION	
31.3	DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE	
31.4	HORAIRE	
31.5	ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS	
31.6	INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE	
31.7	ZONES RESERVEES AUX MEDIAS	
31.8	POINTS D'ECHANGE DES BANDES D'ENREGISTREMENT	35
32.	CONTROLES DE PASSAGE	
33.	CONTROLES HORAIRES	
33.1	FONCTIONNEMENT	
33.2	PROCEDURE DE POINTAGE	
33.3	CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE	
34.	MISE HORS COURSE POUR RETARD	36
34.1	RETARD MAXIMUM AUTORISE	
34.2	AVANCE	
34.3	NOTIFICATION DES MISES HORS COURSE	
35.	CONTROLES DE REGROUPEMENT	
35.1	PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT	
35.2	SORTIE D'UN REGROUPEMENT	

EPREUVES SPECIALES

36.	GENERALITES	
------------	--------------------	--

36.1	CHRONOMETRAGE	
36.2	DELEGUES ET OFFICIELS FIA	
36.3	EVACUATION PAR HELICOPTERE.....	37
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	
38.	ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE	
38.1	LIGNE D'ARRIVEE	
38.2	POINT STOP	38
39.	INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE	
40.	SECURITE DES CONCURRENTS	
40.1	EQUIPEMENT DES EQUIPAGES	
40.2	SIGNES SOS/OK	
40.3	RAPPORTS SUR ACCIDENTS	
40.4	TRIANGLE ROUGE	
40.5	UTILISATION DES DRAPEAUX JAUNES	
40.6	POINTS DRAPEAU JAUNE DURANT LES RECONNAISSANCES	39
41.	EPREUVES SUPER SPECIALES	
41.1	CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	
41.2	DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE	
41.3	SECURITE	

PARC FERME

42.	REGLES DU PARC FERME	
42.1	APPLICATION	
42.2	PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME.....	40
42.3	POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERME	
42.4	BACHES	
42.5	REPARATIONS DANS LE PARC FERME	

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43.	CEREMONIE DE DEPART	
44.	ZONE DE DEPART	
44.1	DEPART DU RALLYE	
44.2	DEPART D'UNE SECTION	
45.	ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES	
45.1	CONDITION POUR UN ORDRE DE DEPART MODIFIE	
45.2	REPOSITIONNEMENT DES PILOTES	41
45.3	ORDRE DE DEPART DU RALLYE	

45.4	ORDRE DE DEPART DES JOURS SUIVANTS	
45.5	INTERVALLES DE DEPART	
46.	NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON / RALLYE 2	
46.1	GENERALITES	
46.2	PENALITES	
47.	REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART	42
47.1	EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE	
47.2	EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES	
47.3	REPARATIONS AVANT DE PRENDRE LE DEPART DE LA SECTION 2	

ASSISTANCE

48.	ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES.....	43
48.1	REALISATION DE L'ASSISTANCE	
48.2	PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE	
48.3	LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL	
49.	PARCS D'ASSISTANCE	
49.1	PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES	
49.2	PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE	
49.3	IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE.....	44
49.4	VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE	
49.5	AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE	
50.	VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE	
51.	FLEXI-ASSISTANCE - 45'	
51.1	GENERALITES	
51.2	DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES	
52.	ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES	
52.1	GENERALITES	
52.2	NOMBRE DE PERSONNEL D'EQUIPE.....	45
52.3	OUTILS ET EQUIPEMENT ADMIS	
52.4	LAISSEZ-PASSER VEHICULES POUR ZONES D'ASSISTANCE ELOIGNEES	
53.	ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES	
53.1	ESPACE ATTRIBUE	
53.2	NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS	
53.3	NOMBRE DE MECANICIENS	
53.4	IDENTIFICATION DES MECANICIENS	46
53.5	REMISE DE PIECES	
53.6	ECHANGE DE DONNEES	

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 D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT	
54.4	COUVERTURE EQUITABLE ET IMPARTIALE	
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	47
55.5	APPELS	
56.	REMISE DES PRIX RALLYES	
56.1	CEREMONIE DE PODIUM	
56.2	REMISE DES PRIX	
57.	CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA	
57.1	EXIGENCES DE PRESENCE	
57.2	ABSENCE	

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

58.	PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT	
58.1	EMPLACEMENT	
58.2	PROCEDURE	48
59.	UTILISATION DU CARBURANT	
59.1	TYPES DE CARBURANT	
59.2	COMMANDE DU CARBURANT FIA	
59.3	EXIGENCES TECHNIQUES	

PNEUMATIQUES ET ROUES

60.	GENERALITES	
60.1	CONFORMITE	
60.2	PNEUS MOULES	49
60.3	CONTROLES	
60.4	ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES	
60.5	DISPOSITIFS PERMETTANT AU PNEUMATIQUE DE CONSERVER SES PERFORMANCES	
60.6	SECTEURS DE LIAISON	
60.7	EPREUVES SPECIALES RETARDEES	
60.8	PNEUS CLOUTES	
60.9	ROUES DE SECOURS	
60.10	TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES	
60.11	JANTES	
60.12	FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES	
61.	FOURNITURE DE PNEUMATIQUES	50
61.1	MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES	
61.2	EXIGENCES POUR LES CONCURRENTS	
61.3	CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC (PILOTES P1)	51
61.4	PILOTES P2 ET P3 DE VOITURES A QUATRE ROUES MOTRICES	
61.5	PILOTES P3 DE VOITURES A DEUX ROUES MOTRICES	
61.6	PILOTES NON PRIORITAIRES	

61.7	MONTAGE DES PNEUS	
62.	QUANTITES DE PNEUMATIQUES.....	52
62.1	QUANTITES DE PNEUS POUR 2012	
62.2	QUANTITES DE PNEUS POUR 2013	

COMPOSANTS MECANIQUES

63.	COMPOSANTS MECANIQUES	
63.1	REPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS	
63.2	TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS	
63.3	TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS.....	53
64.	COMPOSANTS MECANIQUES – CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC	
64.1	LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS	
64.2	PLOMBAGE DU MOTEUR	
64.3	REPLACEMENT DU CHASSIS	
64.4	LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS	
64.5	LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS ET LES PIECES DE RECHANGE.....	54
64.6	TRANSMISSIONS	
64.7	PIECES DE RECHANGE	
64.8	AMORTISSEUR ET SYSTEME DE CONNEXION AU PORTE-MOYEU (CONSTRUCTEURS UNIQUEMENT)	55
65.	EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE	
65.1	CAMERAS EMBARQUEES	
65.2	SYSTEME DE SUIVI	
65.3	ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS	
65.4	NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES	

ESSAIS

66.	ESSAIS	
66.1	SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS	
66.2	INTERDICTION DES ESSAIS.....	56
66.3	DUREE	
66.4	RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES P3	

ANNEXES

INDEX	57
ANNEXE I SIGNALISATION DES CONTROLES	58
ANNEXE II DOCUMENTS STANDARD	59
1. REGLEMENT PARTICULIER	59
2. ADDITIFS.....	63
3. GUIDES DU RALLYE.....	64
4. ITINERAIRE.....	67
5. ROAD BOOK.....	71
6. CARNET DE CONTROLE.....	73
7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD	79
8. LISTES DES ENGAGES	81
9. LISTE DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE.....	82
10.LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS	84
ANNEXE III SECURITE	86
ANNEXE IV CEREMONIE DE PODIUM	93
ANNEXE V PNEUMATIQUES	96
ANNEXE VI DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS	97
ANNEXE VII SEQUENCE FEUX DE DEPART	98
ANNEXE VIII COUPE WRC ACADEMY	99

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT

La FIA organise le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (le Championnat) qui est la propriété de la FIA.

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

- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Copilotes
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs
- * Championnat du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA pour Pilotes
- * Championnat du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA pour Copilotes
- * Coupe des Voitures de Production pour Pilotes de voitures à deux roues motrices de la FIA
- * Championnat du Monde des Rallyes Super 2000 de la FIA pour Pilotes
- * Championnat du Monde des Rallyes Super 2000 de la FIA pour Copilotes
- * Coupe WRC Academy pour Pilotes
- * Coupe WRC Academy pour Copilotes

Le Championnat est constitué du nombre de rallyes inscrits au calendrier annuel de la FIA.

1.1 APPLICATION

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

Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Art. 152 et 153 du Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Art. 141 du Code).

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

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

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés au moins dans la langue du pays organisateur et en anglais. En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte anglais fera foi.

1.3 INTERPRETATION

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

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

2. DEFINITIONS

2.1 ADDITIF

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

2.2 COMMUNICATION

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

2.3 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.

2.4 EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignées comme pilote et copilote. Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence de compétition de pilote FIA pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve. Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye.

2.5 DECISION

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

2.6 FIN DE L'ÉPREUVE

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

2.7 EUROPE

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

2.8 LIENS

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

2.9 NEUTRALISATION

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

2.10 PARC FERME

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

2.11 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides autres que de l'eau potable fournie par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini à l'Art. 48.2.

2.12 RECONNAISSANCE

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

2.13 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES

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

2.14 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.

2.15 SECTEUR DE LIAISON

Chaque partie du rallye entre deux contrôles horaires successifs ou le départ d'une épreuve spéciale et le contrôle horaire suivant.

2.16 SECTION DU RALLYE

Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.

2.17 ASSISTANCE

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

2.18 DEBUT DE L'ÉPREUVE

Toute épreuve commence 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.

2.19 EPREUVE SUPER SPECIALE

Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit aux Art. 36 à 41 du présent règlement et détaillé dans le règlement particulier de l'épreuve.

2.20 ESSAIS

La présence combinée d'une World Rally Car conduite de manière compétitive, ou d'une voiture S2000, ou de toute voiture préparée selon les spécifications du Groupe A appartenant à la même famille qu'une World Rally Car, par une équipe inscrite au Championnat pour Constructeurs ou du personnel employé ou sous contrat avec ladite équipe, lorsqu'en dehors de l'itinéraire d'un rallye.

2.21 CARNET DE CONTROLE

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

OFFICIELS**3. OFFICIELS ET DELEGUES****3.1 COMMISSAIRES SPORTIFS**

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

3.2 DELEGUES DE LA FIA

Les délégués suivants sont désignés par la FIA et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :

3.2.1 Délégué Sportif de la FIA

Le délégué Sportif de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FIA.

3.2.2 Délégué Technique de la FIA

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

3.2.3 Délégué à la Sécurité de la FIA

Le 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 l'épreuve.

3.2.5 Délégué Médical de la FIA

Le délégué Médical de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant l'épreuve.

3.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

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

VOITURES ADMISES

4. VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DU WRC

- World Rally Cars conformes à l'Annexe J 2012
- Voitures du Groupe A comprenant les voitures S2000 conformes à l'Art. 254A et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2012.
- Kit Cars du Groupe A d'une cylindrée corrigée inférieure à 1600 cm³
- Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2012
- Voitures du Groupe R
- Voitures du Groupe N.

4.1 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX WORLD RALLY CARS

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

4.1.2 A titre exceptionnel, lors de la première année d'homologation en Championnat, un nouveau Constructeur pourra s'inscrire en tant qu'Equipe WRC aux termes de l'Art. 7.3 et marquer des points Constructeurs sur un maximum de 7 rallyes désignés.

4.2 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES SUPER 2000 (SWRC)

Toutes les voitures doivent être conformes à la réglementation de l'Annexe J de la FIA 2012 pour :

- les voitures Super 2000-Rallyes (Art. 254 A uniquement) utilisant un moteur atmosphérique avec une cylindrée inférieure à 2000 cm³ ou
- les voitures du Groupe R4
- les voitures Super 2000-Rallyes (conformes à l'Art. 255A) équipées d'une bride conforme à l'Art. 255A-5-1-1-b, excepté les points ci-après :

a) le diamètre interne maximum de la bride est de 30 mm,

b) le diamètre externe de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 36 mm et être maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté.

Ces diamètres pourront être revus par la FIA à tout moment sans préavis.

4.3 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DES VOITURES DE PRODUCTION (PWRC)

Toutes les voitures doivent être conformes aux réglementations de l'Annexe J 2012 de la FIA pour :

- les voitures du Groupe N (Art. 254) ou
- les voitures du Groupe R (Art. 260 et Art. 260D).

4.4 CLASSES DE VOITURES

Classes	Groupes
WRC	WRC (2011) : moteur 1.6 T avec kit WRC
1	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 33 mm
2	S2000-Rallye : moteur 1.6 T avec une bride de 30 mm
	S2000-Rallye : atmosphérique 2.0
3	Groupe R4
	Voiture du Groupe N de plus de 2000 cm ³ (N4 actuel)
4	Voitures RGT
5	Voiture du Groupe A entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
	Super 1600
	R2C (entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³)
	R3C (entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³)
	R3T (jusqu'à 1600 cm ³ / nominal)
6	R3D (jusqu'à 2000 cm ³ / nominal)
	Voiture du Groupe A entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³
	R2B (entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³)
7	Kit-car entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³
	Voiture du Groupe A jusqu'à 1400 cm ³
8	Kit-car jusqu'à 1400 cm ³
	Voiture du Groupe N entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³
9	Voiture du Groupe N entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³
	R1B (entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³)
10	Voiture du Groupe N jusqu'à 1400 cm ³
	R1A (jusqu'à 1400 cm ³)

CHAMPIONNATS ET POINTS

5. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

5.1 RALLYES CANDIDATS

Pour qu'un rallye soit considéré comme une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes, les conditions ci-après devront être respectées. De plus amples détails concernant l'intégralité de cette procédure sont disponibles auprès de la FIA.

5.1.1 Pour être considérée comme une épreuve demandeuse, l'ASN de l'épreuve enregistrera son intérêt auprès de la FIA.

5.1.2 L'Épreuve demandeuse soumettra ensuite un plan d'activités confidentiel à la FIA.

5.1.3 Après avoir approuvé le plan d'activités, le titre d'"Épreuve candidate du WRC" pourra être utilisé et des informations détaillées concernant l'itinéraire proposé seront soumises à la FIA.

5.1.4 A un moment convenu mutuellement, la FIA enverra des délégués appropriés pour inspecter les installations et le parcours proposés. Les coûts de cette inspection seront à la charge de l'ASN.

5.1.5 Dans les 18 mois suivant l'inspection, l'Épreuve candidate sera disputée sous l'observation de la FIA. Les coûts de cette observation unique seront à la charge de l'ASN.

5.1.6 Les épreuves candidates peuvent être organisées soit comme une épreuve autonome soit comme une manche de qualification d'un Championnat Régional.

5.1.7 Suite à une épreuve candidate satisfaisante, l'organisateur passera un contrat avec la FIA avant toute éventuelle inclusion au calendrier.

5.1.8 Lorsqu'un rallye de Championnat Régional est candidat au WRC, le règlement du WRC sera suivi dans la mesure du possible.

5.1.9 Le processus d'observation impliquera la rédaction de rapports par des délégués désignés par la FIA.

5.2 RAPPORTS

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

5.2.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

5.3 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT

Tout rallye du Championnat annulé ne sera pas inscrit au Championnat les années suivantes, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par la FIA.

5.4 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

5.4.1 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 ^{eme}	18 points
3 ^{eme}	15 points
4 ^{eme}	12 points
5 ^{eme}	10 points
6 ^{eme}	8 points
7 ^{eme}	6 points
8 ^{eme}	4 points
9 ^{eme}	2 points
10 ^{eme}	1 point

5.4.2 Dans le cas où l'un des rallyes comptant pour le Championnat ne pourrait se dérouler complètement, la totalité des points sera attribuée sur la base du classement établi.

5.4.3 Pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Pilotes et Copilotes, des points supplémentaires selon le barème ci-après seront attribués conformément au classement de la "spéciale Power" comme indiqué à l'Art. 13.3.

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

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

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

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

6.1 RALLYES DE QUALIFICATION

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

6.2 CLASSEMENT

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

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

7.1 ANNONCE

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

7.2 PARTICIPATION – CONSTRUCTEUR

Un Constructeur :

7.2.1 S'engage à participer à tous les rallyes du Championnat avec un minimum de deux (2) World Rally Cars.

7.2.2 Souhaitant marquer des points au Championnat doit s'inscrire au Championnat auprès de la FIA au plus tard le 19 décembre 2011, à l'aide du formulaire d'inscription disponible auprès de la FIA.

7.2.3 Se verra attribuer des points conformément à l'Art. 5.4 du présent règlement. Pour tout Constructeur, seuls deux pilotes (voir Art. 7.2.6) désignés marqueront les points en fonction de leur place relative.

7.2.4 Doit s'acquitter du droit d'inscription de 300 000 €.

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

7.2.6 Doit communiquer à la FIA le nom du premier pilote engagé pour la saison au moment de son inscription au Championnat. Ce pilote peut être changé uniquement après approbation de la Commission du Championnat du Monde des Rallyes. Le pilote de la seconde voiture peut être changé pour chacun des rallyes du Championnat. Le nom du second pilote devra être notifié à la FIA avant la date de clôture des engagements du rallye concerné.

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

7.3 PARTICIPATION – EQUIPE WRC

Une Equipe WRC :

7.3.1 S'engage à participer à au moins 7 rallyes qu'elle a désignés dont deux hors Europe avec une, deux ou plusieurs World Rally Cars de la même marque.

7.3.2 Peut marquer des points Constructeurs uniquement si les voitures de la même homologation sont utilisées comme celles d'un Constructeur aux termes de l'Art. 7.2 ou d'un nouveau Constructeur aux termes de l'Art. 4.1.2.

7.3.3 Souhaitant marquer des points au Championnat peut s'inscrire à tout moment avant la date de clôture de la 5^{ème} épreuve du Championnat, à l'aide du formulaire d'inscription disponible auprès de la FIA. Les points ne pourront être marqués qu'aux épreuves désignées après inscription.

7.3.4 Qui souhaite marquer des points peut le faire à condition que ces épreuves soient désignées au moment de l'inscription.

7.3.5 Se verra attribuer des points conformément à l'Art. 5.4 du présent règlement. Pour toute Equipe WRC, au maximum deux pilotes (voir Art. 7.3.8) désignés marqueront les points en fonction de leur place relative.

7.3.6 Doit s'acquitter du droit d'inscription de 21 000 € pour une voiture ou de 42 000 € pour deux voitures afin de marquer des points Constructeurs, indépendamment du nombre d'épreuves auxquelles elle est engagée.

7.3.7 Doit donner le nom du concurrent au moment de l'inscription. Lorsque deux voitures sont engagées, ce nom doit être le même pour les deux voitures.

7.3.8 Doit communiquer à la FIA les noms du/des pilote(s) de l'une ou des deux voitures désignée(s) pouvant marquer des points avant la date de clôture des engagements du rallye concerné.

7.3.9 Qui ne participerait pas à une épreuve du Championnat qu'elle a désignée se verra infliger une amende correspondant au montant du droit d'inscription et devra payer à chaque organisateur d'épreuve désignée le droit d'engagement dû par épreuve non courue et ne figurera pas au classement du Championnat.

8. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DES VOITURES DE PRODUCTION DE LA FIA, CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES SUPER 2000 DE LA FIA)

8.1 ANNONCE

8.1.1 Le Championnat du Monde des Rallyes Super 2000 de la FIA (SWRC) 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 du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA (PWRC) est un Championnat réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 4.3.

8.1.3 Ci-après, les "Championnats annexes" font référence à des règles communes au PWRC et au SWRC.

8.2 PARTICIPATION

8.2.1 Afin de marquer des points aux Championnats annexes, les concurrents doivent s'inscrire auprès de la FIA au plus tard le 19 décembre 2011. Les inscriptions tardives pourront être acceptées sous réserve de l'accord de la FIA.

L'inscription pour chaque Championnat, fixée à 1470 €, pourra se faire au nom d'un pilote ou au nom d'une équipe.

8.2.2 Le nombre de rallyes qualificatifs dans le PWRC est de 8. Au moment de l'inscription, le concurrent devra désigner 6 rallyes du Championnat auxquels il participera pour marquer des points.

8.2.3 Le nombre de rallyes qualificatifs dans le SWRC est de 8. Au moment de l'inscription, le concurrent doit désigner 7 rallyes du Championnat auxquels il participera pour marquer des points.

8.2.4 L'inscription à un Championnat annexe sera considérée comme une participation au moins aux rallyes désignés. Tout non-respect entraînera l'application de pénalités par la FIA.

8.2.5 Si moins de 10 engagements pour chaque Championnat annexe ont été reçus à la date de clôture des inscriptions, la FIA se réserve le droit de suspendre le Championnat.

8.2.6 Une équipe engagée dans chaque Championnat annexe doit nommer son pilote avant la clôture des engagements de chaque rallye désigné.

8.2.7 L'engagement dans les rallyes individuels devra se faire au nom du concurrent comme indiqué sur la licence utilisée pour l'inscription dans chaque Championnat annexe.

8.3 POINTS

8.3.1 Pour l'attribution des points, un classement séparé des pilotes inscrits sera extrait du classement général. Les points marqués dans les Championnats annexes seront toujours attribués au pilote et au copilote.

8.3.2 Les titres pour pilotes et copilotes de Champion du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA et de Champion du Monde des Rallyes Super 2000 seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des 6 premiers (PWRC), 7 premiers (SWRC) rallyes auxquels ils ont participé. Pour les rallyes restants, ils ne pourront ni marquer de points ni priver de points d'autres pilotes inscrits.

8.3.3 Pour chaque rallye du PWRC, un classement séparé des pilotes de voitures à deux roues motrices engagés dans le PWRC sera extrait du classement général et les points seront attribués pour la Coupe des Voitures de Production de la FIA conformément au même barème que pour le Championnat. La Coupe des Voitures de Production sera décernée au pilote ayant marqué le plus grand nombre de points en tenant compte des résultats obtenus.

8.3.4 Si moins de 5 concurrents disputent la Coupe des Voitures de Production de la FIA, la FIA se réserve le droit de suspendre la Coupe.

8.4 NON PARTICIPATION

8.4.1 Sauf cas de force majeure, tout pilote ou équipe inscrit(e) qui ne participe pas à l'un des rallyes qu'il/elle aura désignés est exclu du classement du Championnat annexe respectif et est signalé à la FIA. Les points ne sont pas redistribués aux pilotes toujours dans le Championnat annexe concerné.

8.4.2 Pour qu'un cas soit considéré comme un cas de force majeure, le concurrent doit notifier par écrit à l'organisateur la raison pour laquelle il entend renoncer à participer au rallye. Toute la documentation nécessaire pouvant servir de preuve doit être remise à l'organisateur avant le début du rallye pour que les Commissaires Sportifs l'étudient. Si la force majeure est accordée, l'épreuve désignée ne pourra pas être remplacée par un autre rallye.

8.4.3 Si des raisons médicales sont à l'origine de la force majeure, les documents suivants devront être envoyés à l'organisateur dans les meilleurs délais :

- le / les certificat(s) médical(aux) donnant un diagnostic précis et une description des blessures, rédigé(s) par un / des spécialiste(s) compétent(s) (orthopédiste, neurochirurgien, médecin du sport, etc.) ;
- les documents para-cliniques (radios, scanographies, etc.) prouvant le diagnostic ;
- une déclaration signée par le pilote autorisant un délégué Médical de la FIA à discuter du cas avec le / les spécialiste(s) compétent(s) qui a / ont rédigé le / les certificat(s) médical(aux).

Tous les documents devront être rédigés en anglais (ou accompagnés d'une traduction certifiée), dactylographiés et lisibles. L'authenticité de tout document, traduction et / ou copies doit être certifiée. La FIA pourra demander que le pilote soit examiné par un délégué Médical de la FIA.

8.4.4 Un pilote est exempté de participer à une épreuve désignée s'il dispute le rallye concerné en tant que pilote P1 ou P2.

8.5 PILOTES INVITES

8.5.1 Chaque organisateur d'un rallye d'un Championnat annexe peut désigner 2 pilotes (détenteurs d'une licence délivrée par leur ASN) non inscrits au Championnat pour participer au rallye organisé sur le territoire de cette ASN.

8.5.2 Ces deux pilotes seront connus sous l'appellation « Pilotes invités », devront se conformer aux règlements des Championnats annexes et pourront marquer des points de Championnat conformément à l'Art. 8.3.2, même s'ils ne sont pas inscrits au Championnat.

9. WRC ACADEMY

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

10. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT

10.1 PILOTES ET COPILOTES

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

10.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxièmes places, puis de troisièmes places, etc. obtenues par eux aux classements généraux des rallyes et ayant servi à constituer leur total de points.

10.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements généraux de tous les rallyes auxquels aura pris part chacun des pilotes et copilotes totalisant le même nombre de points ; une 7^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 8^{èmes} places, une 8^{ème} place valant mieux que n'importe quel nombre de 9^{èmes} places, et ainsi de suite.

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

10.2 CONSTRUCTEURS OU EQUIPES WRC

Les Constructeurs ou Equipes WRC inscrits 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 Equipe WRC, en ne tenant compte que de la meilleure place par rallye pour chaque Constructeur ou Equipe WRC.

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 Equipes WRC ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

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

11.1 PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)

Pilotes de World Rally Cars, qui sont ou ont été :

11.1.1 Désignés par un Constructeur ou une Equipe WRC inscrit(e) avec l'objectif de marquer des points au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs.

11.1.2 Engagés par un Constructeur ou une Equipe WRC mais pas pour marquer des points au Championnat Constructeurs.

11.1.3 Classés parmi les dix premiers d'un rallye du Championnat du Monde au cours de l'une des deux années précédentes du Championnat ou durant l'année en cours du Championnat.

11.2 PILOTES DE DEUXIEME PRIORITE (P2)

Pilotes de World Rally Cars, qui sont ou ont été :

11.2.1 Les vainqueurs d'un Championnat annexe lors de l'une ou l'autre des deux années précédentes du Championnat.

11.2.2 Proposés par un organisateur à la FIA et dont l'engagement est soutenu par une lettre de l'ASN des pilotes et dont les résultats justifient une inclusion parmi les pilotes P2.

11.3 PILOTES DE TROISIEME PRIORITE (P3)

11.3.1 Pilotes pouvant marquer des points dans des rallyes des Championnats annexes.

11.3.2 A titre exceptionnel, les pilotes de voitures des Classes 2 ou 3 proposés par un organisateur à la FIA, dont l'engagement est soutenu par une lettre de l'ASN des pilotes et dont les résultats justifient une inclusion parmi les pilotes P3. Conformément aux instructions de la FIA, ces pilotes doivent se conformer aux règles applicables au SWRC ou au PWRC.

11.4 VOITURES DE NOTES

11.4.1 Pour les sections d'un rallye disputées entièrement sur asphalte, une voiture de notes peut être utilisée pour chaque pilote désigné pour marquer des points dans le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs.

Ces voitures devront :

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

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

12. PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

12.1 GENERALITES

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

12.2 INSPECTIONS DE LA FIA

12.2.1 Le parcours de tout rallye nouveau dans le Championnat doit être inspecté par la FIA comme requis à l'Art. 5.1.4. WRC. Par la suite, la sélection des spéciales dans de futures manches du WRC demeure de la responsabilité de l'organisateur qui peut demander à la FIA d'envoyer un observateur de sécurité (aux frais de l'organisateur).

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

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

12.3 RESPECT DE L'ITINERAIRE OFFICIEL ET PROGRAMME SPORTIF

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

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

12.3.3 Après le début de la partie compétitive du rallye, toute transmission d'informations entre les concurrents concernant les caractéristiques des épreuves spéciales est interdite. Toute transgression sera signalée aux Commissaires Sportifs.

13. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES**13.1 CONFIGURATION DES EPREUVES**

13.1.1 Les revêtements d'une épreuve peuvent être mixtes mais doivent demeurer les mêmes entre deux regroupements pour la nuit (assistance de 45 min. minimum). A l'intérieur d'une même épreuve spéciale, les revêtements de route ne devront pas être mixtes. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre, une dérogation doit être envoyée à la FIA.

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

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

13.2 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'une épreuve se déroulera dans l'ordre suivant :

- Reconnaissances
- Administration (peut également avoir lieu avant le début des reconnaissances)
- Vérifications techniques
- Epreuve de mise au point (comme détaillé à l'Art. 29)
- Spéciale d'Essais libres / Qualification pour P1 et P2 (comme détaillé à l'Art. 30)
- Cérémonie de départ
- Rallye se terminant avec une spéciale "Power" obligatoire conformément à l'Art. 13.3
- Cérémonie de podium

13.2.2 Les épreuves peuvent être disputées sur 2, 3 ou 4 jours, départs ou arrivées de sections y compris.

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

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

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

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

13.3 SPECIALE "POWER"**13.3.1 Annonce**

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

13.3.2 Caractéristiques

Cette spéciale :

- Sera en règle générale la dernière spéciale du rallye.
- Sera disputée comme une spéciale de l'épreuve pour tous les concurrents classés.
- Les concurrents courront dans l'ordre de la section précédente, excepté ceux que l'organisateur désignera pour courir dans un ordre différent.
- Aura si possible une distance comprise entre 4 et 8 km.
- Sera précédée d'un regroupement d'au moins 30 minutes.
- Sera disputée à une heure convenue avec la société de production télévisée de l'épreuve afin d'optimiser la couverture TV internationale.

- Sera chronométrée à la milliseconde près, les résultats ne montreront toutefois que les dixièmes de seconde.
- Sera choisie après consultation et approbation de la FIA.

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

13.3.4 Attribution de points "Spéciale Power"

Les points seront attribués selon le barème décrit à l'Art. 5.4.3.

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 P1 et P2 admis à prendre le départ de la "Spéciale Power" aient eu la possibilité d'achever la spéciale, la FIA pourra décider qu'aucun point ne sera attribué pour la "Spéciale Power".

13.4 CONFERENCES DE PRESSE

13.4.1 Conférence de presse avant l'épreuve

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

13.4.2 Conférence de presse après l'épreuve

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

13.4.3 "Rencontre avec les équipages"

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

13.4.4 Séance d'autographes

A la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit, jusqu'à 5 membres d'équipes ou d'équipages devront se rendre disponibles pour une séance d'autographes de 15 minutes. L'heure et le lieu exacts seront communiqués aux personnes sélectionnées.

13.4.5 Activités promotionnelles de l'organisateur

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

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

14. GENERALITES

14.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA

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

- Règlement particulier (format imprimé et électronique)
- Additifs (format imprimé et électronique)
- Guides du Rallye 1 et 2 (format électronique)
- Itinéraire (format imprimé et électronique)
- Road Book (format imprimé)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'engagement standard (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)

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

14.2 ROAD BOOK

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

14.3 CARNET DE CONTROLE

14.3.1 Chaque équipage est responsable:

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

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

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

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

15. DELIVRANCE D'UN VISA FIA

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

15.1 ITINERAIRE

15.1.1 Une version transmise électroniquement de l'itinéraire et des cartes est à soumettre à : la FIA, le délégué Sportif de la FIA, le délégué à la Sécurité de la FIA, les Constructeurs et les Equipes WRC inscrits, les manufacturiers de pneus et les fournisseurs de carburant au moins 5 mois avant le début de l'épreuve. Si un organisateur souhaite modifier l'emplacement d'un parc d'assistance durant un rallye, conformément à l'Art. 49.1, une demande doit être adressée à la FIA au moins 7 mois avant le début de l'épreuve.

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

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

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

15.2 PLAN DE SECURITE

15.2.1 Un projet envoyé par e-mail ou en copie papier du plan de sécurité doit être soumis directement à la FIA, au délégué Médical de la FIA et au délégué à la Sécurité de la FIA au moins trois mois avant le début de l'épreuve.

Ce projet contiendra :

- l'itinéraire complet du rallye ;
- des indications précises sur les zones autorisées et interdites au public sur les épreuves spéciales ;
- une proposition de date et d'heure pour un briefing médical avant le rallye et un exercice de formation à l'extraction avant le rallye ;
- tout plan de sécurité spécial établi pour les épreuves spéciales disputées dans l'obscurité.

Une réponse sera donnée dans les quatre semaines qui suivent.

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

15.3 QUESTIONNAIRE MEDICAL

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

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

15.3.3 Pour les épreuves candidates, les exigences concernant l'inspection préalable des services médicaux du rallye et des hôpitaux choisis par le délégué Médical FIA sont détaillées à l'Annexe H – Supplément 8.

15.4 REGLEMENT PARTICULIER

Voir Annexe II.

ASSURANCE

16. COUVERTURE D'ASSURANCE

16.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

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

16.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

16.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile). Une couverture totale d'au moins 10 millions d'euros est recommandée.

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

16.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve de 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 partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la mise hors course. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

16.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

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

IDENTIFICATION DES VOITURES

17. NUMEROS ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON

17.1 PRIORITES 1 et 2 (P1 et P2)

Le pilote Champion du Monde de la saison précédente se voit attribuer le numéro 1. Le second pilote de l'équipe du Champion du Monde se voit attribuer le numéro 2. Sur la base du même système, les numéros sont ensuite attribués par la FIA conformément au classement du Championnat Constructeurs de l'année précédente. Les pilotes P1 et P2 restants autres que ceux utilisant un numéro aux termes de l'Art. 17.3 se verront attribuer des numéros par l'organisateur jusqu'au numéro 30.

17.2 PRIORITE 3 (P3)

17.2.1 La FIA attribuera à chaque pilote inscrit dans des Championnats annexes un numéro de course permanent allant de 31 à 50 (ou plus élevé si le nombre d'engagements le requiert).

17.2.2 Pour les épreuves qualificatives des PWRC et SWRC, les numéros de course permanents du PWRC seront précédés du chiffre 1, par ex. 131.

17.2.3 La FIA attribuera deux numéros permanents aux pilotes invités.

17.2.4 Les pilotes P3 restants se verront attribuer des numéros par l'organisateur jusqu'au numéro 50 (ou plus si le nombre d'engagements le requiert).

17.3 DEMANDES DE NUMEROS

17.3.1 Les pilotes P1 peuvent demander un numéro spécifique qui diffère de ce qui précède à condition que :

- la demande soit approuvée par la FIA.

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.

18.2 PANNEAUX DE PORTIERES

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

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

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

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

18.3 VITRE ARRIERE

Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum sera placé au sommet de la vitre arrière, centré, à gauche ou à droite comme indiqué dans le règlement particulier. Un espace adjacent de 15 cm² fera apparaître un numéro de course sur une hauteur de 14 cm, en orange fluorescent (PMS 804) sur fond clair. Ce numéro pourra être réfléchissant et devra être visible de l'arrière à hauteur d'œil.

18.4 VITRES LATERALES

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

18.5 PANNEAU DE TOIT

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

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

18.6 PANNEAU AVANT

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

18.7 RESTRICTIONS EN MATIERE DE PUBLICITE

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

- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte l'Art. 18.2.3.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

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

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

18.8 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

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

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

18.8.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements.

18.8.4 Le port d'une publicité facultative ne devra pas être imposé à des voitures conduites par des pilotes P1.

19. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

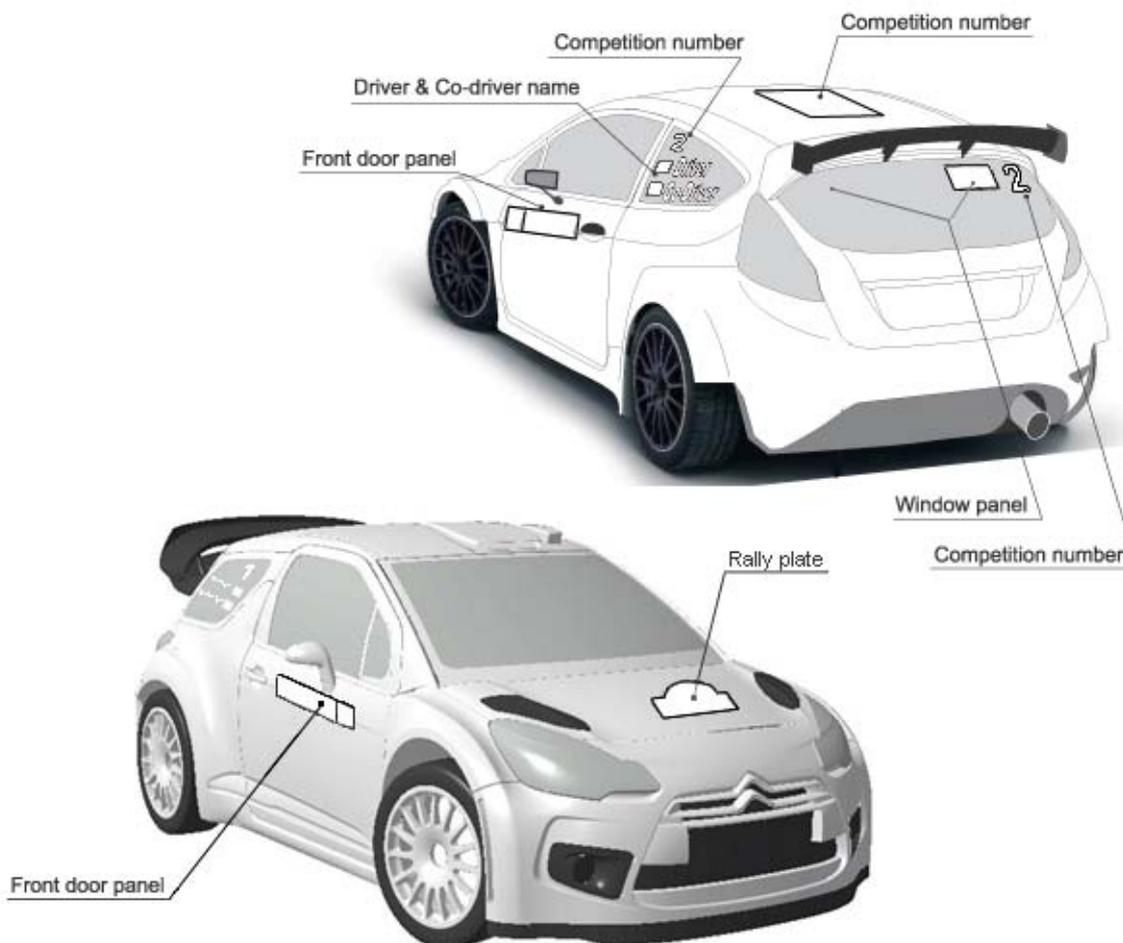
19.1 VITRES LATÉRALES ARRIÈRE

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

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

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

19.2 PANNEAUX DE PORTES ET NUMEROS DE COURSE



CONDUITE

20. COMPORTEMENT

20.1 REGLES GENERALES

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

20.1.2 Les voitures ne peuvent être que remorquées, transportées ou poussées pour être ramenées sur la chaussée du rallye ou pour libérer le parcours du rallye.

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

20.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de l'épreuve spéciale (excepté pour faire demi-tour uniquement) sous peine de mise hors course prononcée par le directeur de course.

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

20.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES

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

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

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

Pilotes P1 et P2	25 €
Pilotes P3	15 €
Pilotes non prioritaires	10 €

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

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

20.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE

20.3.1 Tout excès de vitesse pendant un rallye qui serait la première infraction au code de la route pourra entraîner une amende appliquée par le directeur de course comme suit :

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

Pilotes P1 et P2	25 €
Pilotes P3	15 €
Pilotes non prioritaires	10 €

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

20.4 CODE DE LA ROUTE

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

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

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

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

20.4.4 Pour la première infraction autre qu'un excès de vitesse : une pénalité à l'appréciation du directeur de course.

20.4.5 Pour la deuxième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes.

20.4.6 Pour la troisième infraction : exclusion appliquée uniquement par les Commissaires Sportifs.

ENGAGEMENTS

21. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

21.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Tout détenteur de licence de compétition de la FIA souhaitant participer à un rallye doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye, avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le règlement particulier. Si cette demande est envoyée par fax ou électroniquement, le document original doit parvenir aux organisateurs dans les 7 jours suivant la clôture des engagements.

21.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et 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. 70 du Code.

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

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

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

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

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

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 épreuve individuelle doivent être respectées, indépendamment des délais pour l'inscription au Championnat concerné.

22.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

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

23. DROITS D'ENGAGEMENT

23.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

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

23.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT

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

23.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

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

23.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

24. CLASSES

24.1 CHANGEMENT DE CLASSE

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

RECONNAISSANCES

25. RECONNAISSANCES

25.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Exigences communes pour toutes les voitures utilisées pour les reconnaissances :

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

Les voitures conformes aux spécifications suivantes peuvent être utilisées :

25.1.1 Voitures Standard

- Voitures entièrement non modifiées telles que proposées à la vente au grand public avec 2 roues motrices et un moteur atmosphérique essence ou turbo diesel d'une cylindrée nominale maximale de 2000 cm³.
- des véhicules de type SUV de moins de 180 chevaux.

25.1.2 Voitures de série

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

25.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE

Les pneus utilisés pour les reconnaissances seront des :

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

25.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES

Tout pilote, ou son copilote, qui est, ou qui au cours des deux dernières années a été, un pilote de priorité qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye du WRC et souhaitant conduire sur une route utilisée ou susceptible d'être utilisée comme une épreuve spéciale de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite des organisateurs. Ceci ne s'appliquera pas lorsque la personne est réputée vivre dans la zone. L'autorisation écrite doit être transmise aussitôt à la FIA. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux Commissaires Sportifs.

25.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

25.4.1 Horaire

Les reconnaissances doivent se dérouler selon un horaire établi par les organisateurs. 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 de l'épreuve, tout déplacement (sauf à pied) sur le parcours d'une épreuve spéciale du rallye est interdit à toute personne ayant un quelconque lien avec un équipage engagé, sauf autorisation expresse du directeur de course.

25.4.3 Nombre de passages

Le nombre de passages est limité à deux pour chaque équipage sur chaque épreuve spéciale (les spéciales disputées deux fois sont considérées comme une seule spéciale). Durant les reconnaissances, il y aura des commissaires de contrôle au départ et au point stop de chaque épreuve spéciale pour enregistrer le nombre de passages. D'autres contrôles peuvent également être effectués pendant les épreuves spéciales.

25.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances

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

Ces limites doivent figurer dans le règlement particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances ou à l'aide d'enregistreurs GPS qui équiperont au moins les voitures des pilotes prioritaires. L'utilisation de ces enregistreurs peut impliquer le paiement d'un droit.

25.4.5 Epreuve de mise au point ou Essais libres

Pour les rallyes sur terre uniquement, il est obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point ou des Essais libres dans le programme des reconnaissances pour les pilotes P1 et P2.

25.4.6 Assistance pendant les reconnaissances

Pendant les reconnaissances, l'assistance des voitures de reconnaissance ne pourra être fournie que par deux techniciens au maximum par équipe avec une voiture conforme à l'Art. 25.1 du présent règlement et transportant à son bord tout le matériel d'assistance nécessaire.

Un laissez-passer sera délivré par l'organisateur à cette fin.

Ce véhicule pourra parcourir les épreuves spéciales uniquement pour récupérer la voiture de reconnaissance.

25.4.7 Equipage

Lors de chaque passage sur une épreuve spéciale, deux personnes au maximum (l'équipage) sont autorisées dans la voiture.

25.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT

Tout pilote détenteur de la licence internationale appropriée peut demander de participer à une reconnaissance pour un rallye. La réglementation des reconnaissances doit être intégralement respectée, les organisateurs doivent approuver la demande et si un droit est perçu, il en sera fait mention dans le règlement particulier.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

26. AVANT LE DEPART**26.1 GENERALITES**

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

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

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

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

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

26.1.6 Les commissaires techniques peuvent demander d'identifier la voiture. Le châssis et le bloc-moteur peuvent être marqués.

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 peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou refuser le départ.

26.2 HORAIRE

Un horaire pour plomber les composants et contrôler le poids des voitures engagées par les Constructeurs et Les Equipes WRC sera publié dans le règlement particulier ou dans un Additif.

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

A tout instant durant l'épreuve, y compris durant l'épreuve de mise au point, la spéciale d'Essais libres / Qualification le cas échéant, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, dont les vêtements, que la voiture.

27.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES

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

27.2.2 Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification (voir Art. 26.1.6 et 63) seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant l'épreuve jusqu'à la fin du rallye, leur absence sera signalée aux Commissaires Sportifs.

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

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

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

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

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

28.1.3 Lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré, les Commissaires Sportifs pourront ouvrir le parc fermé, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

28.2 SELECTION DES VOITURES

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

MISE AU POINT / ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS

29. MISE AU POINT

29.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

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

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

29.2 EXIGENCES CONCERNANT LES RALLYES SUR ASPHALTE

29.2.1 Pour les rallyes sur asphalte, une épreuve de mise au point sera organisée à la fois à des fins médiatiques et de promotion et afin que les concurrents puissent tester leurs voitures.

29.2.2 Les pilotes P1 et P2 effectueront un minimum de 4 passages sur l'épreuve de mise au point.

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

29.2.4 Le programme idéal comprendra : deux heures pour les pilotes P1 et P2, deux autres heures pour tous les pilotes prioritaires et enfin deux heures facultatives pour tous les pilotes non prioritaires.

29.3 EXIGENCES CONCERNANT LES RALLYES SUR TERRE

Pour les rallyes sur terre, une épreuve de mise au point pourra être organisée :

- Pour tous les concurrents sur une spéciale autre que la spéciale d'Essais libres / Qualification des pilotes P1 et P2.
- Ou pour tous les pilotes P3 et les pilotes non prioritaires, après la spéciale d'Essais libres / Qualification des pilotes P1 et P2.

29.4 DECHARGE

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

29.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT

Un concurrent dont la voiture tombe en panne lors de l'épreuve de mise au point devra néanmoins participer à la cérémonie de départ comme indiqué à l'Art. 43.

29.6 EXIGENCES TECHNIQUES

Pour une voiture donnée, le moteur, la transmission complète et les pièces mécaniques mentionnées aux Art. 63 à 65 du présent règlement doivent être plombés.

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

30.1 GENERALITES

30.1.1 Pour les rallyes sur terre, une spéciale d'Essais libres / Qualification sera organisée pour les pilotes P1 et P2 afin d'établir l'ordre de départ de l'épreuve jusqu'à au moins le premier regroupement 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 La participation aux Qualifications est obligatoire.

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 comme indiqué à l'Art. 43.

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 P1 et P2 peuvent effectuer un maximum de deux passages dans les temps impartis par les organisateurs.

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

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

Toute personne à bord de la voiture pendant les Essais libres qui n'est pas engagée 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 P1 et P2 prendront le départ de la spéciale de Qualification dans l'ordre du classement en cours du Championnat du Monde des Rallyes pour Pilotes avec un intervalle de deux minutes entre chaque voiture.

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 du Monde des Rallyes pour Pilotes.

30.5.4 Une liste des partants sera publiée à une heure indiquée dans le règlement particulier de l'épreuve. Les procédures stipulées pour le départ d'une épreuve spéciale s'appliqueront. Après les Qualifications, les pilotes P1 et P2 ne sont pas autorisés à retourner sur l'épreuve de mise au point.

30.6 PANNE DURANT LA SPECIALE DE QUALIFICATION

30.6.1 Toute voiture qui tombe en panne durant la spéciale de Qualification ou durant 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 n'achève pas correctement la spéciale de Qualification choisira sa position en dernier. Si plusieurs pilotes n'achèvent pas la spéciale, les positions 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 concurrents choisiront leur position de départ pour le rallye en fonction des résultats de la spéciale de Qualification.

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

30.8.2 L'emplacement et l'heure pour cette procédure doivent être précisés dans le règlement particulier de l'épreuve.

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

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. Le nombre de personnes pouvant travailler sur la voiture est limité conformément à l'Art. 48.3.1.

30.12 EXIGENCES TECHNIQUES

Pour les voitures concernées, le moteur, la transmission complète et les composants mécaniques mentionnés aux Art. 63 à 65 du présent règlement 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.

CONTROLES

31. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

31.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

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

31.2 BARRIERES DE PROTECTION

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

31.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE

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

31.4 HORAIRE

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

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

31.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

31.5.1 Les équipages sont astreints, sous peine de mise hors course prononcée par le directeur de course, à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours.

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

31.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

31.6.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires préposés à un poste de contrôle, sous peine d'être signalés aux Commissaires Sportifs.

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

31.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS

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

31.8 POINTS D'ÉCHANGE DES BANDES D'ENREGISTREMENT

Les organisateurs peuvent prévoir des points d'échange des bandes d'enregistrement 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 bandes vidéo.

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

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 accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE

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

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

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

33.3.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite au poste de départ de l'épreuve spéciale depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement (voir Art. 37).

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

33.3.5 L'heure de départ de la spéciale sera alors l'heure de départ du secteur de liaison suivant.

34. MISE HORS COURSE POUR RETARD

34.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE

Tout retard supérieur à 30 minutes sur l'horaire imparti entre 2 contrôles horaires, ou à la fin de chaque section ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes dans toutes les sections entre les regroupements pour la nuit entraînera la mise hors course du concurrent concerné par le directeur de course. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées à l'Art. 46. Pour le calcul d'une mise hors course, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

34.2 AVANCE

Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire le retard comptant pour la mise hors course.

34.3 NOTIFICATION DES MISES HORS COURSE

La mise hors course pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section.

35. CONTROLES DE REGROUPEMENT

35.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

35.1.1 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires.

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

35.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

Excepté après un regroupement pour la nuit, les voitures devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement.

EPREUVES SPECIALES

36. GENERALITES

36.1 CHRONOMETRAGE

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

Pour la spéciale de Qualification et la "Spéciale Power", le chronométrage est effectué au millième de seconde.

36.2 DELEGUES ET OFFICIELS FIA

Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels FIA sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du délégué à la Sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

36.3 EVACUATION PAR HELICOPTERE

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

36.3.1 Lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un hélicoptère, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée (sur décision conjointe du directeur de course et du responsable de la sécurité) si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le médecin-chef.

36.3.2 La mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin/auxiliaire médical qualifié en réanimation.

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

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

37.2 PROCEDURE DE DEPART

La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Si la séquence des feux de départ est différente de celle de l'Annexe VII, elle doit être décrite dans le règlement particulier de l'épreuve.

37.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

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

37.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

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

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

37.4.3 Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ est mise hors course et la voiture est immédiatement déplacée vers un endroit sûr.

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.

38. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE**38.1 LIGNE D'ARRIVEE**

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

38.2 POINT STOP

L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur le carnet de contrôle son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde, le cas échéant). Si les chronométrateurs 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, le directeur de course peut allouer à chaque équipage affecté 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. Il est donc crédité du temps effectif qu'il a éventuellement réalisé.

40. SECURITE DES CONCURRENTS

40.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

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

40.2 SIGNES SOS/OK

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

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

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

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

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

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

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

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

40.3 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, la procédure décrite à l'Art. 40.2.3 doit être suivie.

40.4 TRIANGLE ROUGE

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

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

40.5 UTILISATION DES DRAPEAUX JAUNES

40.5.1 Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

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

40.5.3 Le drapeau jaune 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 H sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié au directeur de course qui pourra attribuer à chaque équipage concerné un temps jugé comme étant le plus équitable.

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

40.5.5 Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).

40.5.6 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.

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

40.6 POINTS DRAPEAU JAUNE 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 jaunes déployés par les commissaires ou de feux jaunes doit être mis en place pour signaler aux concurrents de s'arrêter ou de ralentir. Voir également l'Art. 40.5.6.

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

PARC FERME**42. REGLES DU PARC FERME****42.1 APPLICATION**

Les voitures sont en régime de parc fermé :

42.1.1 Dès leur entrée dans un parc de regroupement entre deux sections et jusqu'à leur départ de celle-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 du rallye jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs.

42.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ

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

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

42.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ

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

42.4 BACHES

Les bâches ne peuvent pas être utilisées.

42.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

42.5.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du délégué Technique de la FIA et en présence d'un commissaire technique, un membre de l'équipage pourra réparer ou remplacer les éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent sur une liste technique de la FIA et sont montés sur la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

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

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

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

43. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur.

L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.

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

44. ZONE DE DEPART

44.1 DEPART DU RALLYE

Avant le départ, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites au maximum 4 heures avant le départ aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

44.2 DEPART D'UNE SECTION

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

45. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES**45.1 CONDITION POUR UN ORDRE DE DEPART MODIFIE**

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 conformément à l'Art. 141 du Code.

45.3 ORDRE DE DEPART DU RALLYE**45.3.1 Pilotes P1 et P2**

Pour les rallyes sur terre, les pilotes P1 et P2 prendront le départ de la première section du rallye en fonction de la position qu'ils auront choisie à l'issue de la spéciale de Qualification.

Pour les rallyes sur asphalte, les pilotes P1 et P2 prendront le départ de la première section du rallye dans l'ordre du classement provisoire du Championnat du Monde des Rallyes pour Pilotes de l'année en cours. L'ordre de départ de la première épreuve du Championnat sera celui du classement final de l'année précédente. La FIA décidera l'ordre des pilotes qui n'ont pas été classés au Championnat du Monde des Rallyes pour Pilotes précédent.

45.3.2 Pilotes P3

Les pilotes P3 prendront le départ de la première section du rallye dans l'ordre de leur position au classement provisoire de leurs Championnats respectifs de l'année en cours. L'ordre de départ de la première épreuve du Championnat sera celui du classement final de l'année précédente. La FIA décidera de l'ordre des pilotes qui n'ont pas été classés l'année précédente.

45.3.3 Autres pilotes

Tous les autres pilotes prendront le départ tel que recommandé par les organisateurs.

45.4 ORDRE DE DEPART DES JOURS SUIVANTS

45.4.1 L'ordre de départ de la première section des jours suivants sera fondé sur le classement établi à l'arrivée de l'épreuve spéciale finale du jour précédent, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin du jour.

45.4.2 Pilotes P1 et P2

Pour les rallyes sur terre, les pilotes P1 et P2 prendront le départ comme un groupe fusionné dans l'ordre inverse en fonction de leur classement général provisoire.

Pour les rallyes sur asphalte, les pilotes P1 et P2 prendront normalement le départ comme un groupe fusionné dans l'ordre de leur classement général provisoire.

45.4.3 Pilotes P3 et tous les autres pilotes

Les pilotes P3 et les autres pilotes devront normalement prendre le départ comme un groupe fusionné après les pilotes P1 et P2 dans l'ordre de leur classement provisoire.

45.5 INTERVALLES DE DEPART

45.5.1 Il y aura un intervalle d'au moins deux minutes entre les temps de départ des pilotes P1 et P2 sur la liste de départ et sur les listes des nouveaux départs.

45.5.2 Toutes les autres voitures prendront le départ avec un intervalle d'au moins 1 minute.

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

46.1.1 Sauf indication contraire dans le règlement particulier de l'épreuve, un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ de la section suivante après le regroupement pour la nuit à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au directeur de course en remplissant le formulaire situé au verso du road book 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 mise hors course en vertu de l'Art. 34 du présent règlement, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après le regroupement pour la nuit suivant. La pénalité en temps sera appliquée depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

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

46.2 PENALITES

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

46.2.1 Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée : 5 minutes.

46.2.2 Cependant, si la première fois qu'une spéciale ou super spéciale est manquée 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 de la dernière spéciale avant un regroupement pour la nuit, la pénalité sera de 10 minutes. Cette pénalité de 10 minutes pourra être appliquée une seule fois au cours d'un rallye.

46.2.3 Cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps réalisé dans le groupe de pilotes prioritaires (P1, P2, P3 répartis en SWRC, PWRC et PWRC 2 roues motrices) pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.

Pour les pilotes non prioritaires, cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps obtenu dans sa classe par un pilote non prioritaire.

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.

46.2.5 Dans le cas des épreuves super spéciales, si deux de ces épreuves chacune de moins de 2,5 km sont disputées consécutivement, tout équipage de priorité incapable d'achever soit le premier, soit le second passage de ces ESS se verra attribuer les temps additionnés les plus rapides du groupe de priorité du pilote plus la moitié de la pénalité en temps indiquée aux Art. 46.2.1 ou 46.2.2 du présent règlement pour chaque épreuve spéciale non courue. Dans le cas des pilotes non prioritaires, cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps obtenu dans sa classe par un pilote non prioritaire.

47. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

47.1 EMLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE

47.1.1 La voiture de tout pilote prioritaire FIA souhaitant prendre un nouveau départ doit être assistée dans le parc d'assistance du rallye. Après l'abandon, le véhicule doit rester à l'endroit où il a abandonné jusqu'à ce que le directeur de course donne l'autorisation de le déplacer directement au parc fermé.

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

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

47.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES

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

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 lors du rallye. Ces pièces devront rester plombées.

47.3 REPARATIONS AVANT DE PRENDRE LE DEPART DE LA SECTION 2

Ce qui suit s'applique lorsqu'un équipage n'achève pas une épreuve spéciale ou une épreuve super spéciale disputée en tant que Section 1 suivie d'un regroupement pour la nuit avant la Section 2.

47.3.1 Pilotes prioritaires de la FIA :

Si la voiture ne peut pas être réparée dans les trois heures d'assistance ou n'est pas présente dans le parc fermé quatre heures avant le départ de la Section 2, elle ne sera pas autorisée à prendre un nouveau départ. Toutefois, comme la voiture a déjà pris le départ, elle se verra infliger une pénalité comme indiqué à l'Art. 46.2 pour chaque spéciale non courue dans les sections restantes avant le regroupement pour la nuit suivant. La voiture pourra bénéficier d'une assistance supplémentaire selon la procédure normale et sera autorisée à prendre le départ le jour suivant. La voiture doit rester dans le parc fermé à tout moment excepté pendant les temps d'assistance autorisés.

47.3.2 Pilotes non prioritaires :

Si la voiture n'est pas présente dans le parc fermé quatre heures avant le départ de la Section 2, elle ne sera pas autorisée à prendre un nouveau départ. Toutefois, comme la voiture a déjà pris le départ, elle se verra infliger une pénalité comme indiqué à l'Art. 46.2 pour chaque épreuve spéciale non courue dans les sections restantes avant le regroupement pour la nuit suivant. La voiture pourra bénéficier d'une assistance supplémentaire selon la procédure normale et sera autorisée à prendre le départ à condition d'être présente dans le parc fermé quatre heures avant le nouveau départ.

ASSISTANCE

48. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES**48.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE**

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

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

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

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

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

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

48.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL

48.3.1 Pour les pilotes P1, les concurrents pourront utiliser jusqu'à huit personnes travaillant sur leurs voitures plus un assistant médical qui s'occupera de questions médicales et d'équipement des pilotes. Ces personnes devront porter les brassards fournis par la FIA sauf dans les zones de ravitaillement et de marquage des pneumatiques ou lorsqu'elles conduisent une voiture entre le parc fermé et le parc d'assistance.

48.3.2 Pour les pilotes P3, voir l'Art. 53.3.

49. PARCS D'ASSISTANCE**49.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES**

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

49.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE

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

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

- Pas obligatoire pour la section 1 excepté si après une partie compétitive du rallye et un parc fermé pour la nuit.
- Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

49.2.2 30 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales

- Facultatif si une ou plusieurs zones d'assistance éloignées sont utilisées.
 - Précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement
- 49.2.3** 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit excepté après la dernière section du rallye.
- Des contrôles techniques devront être effectués dans le parc fermé précédant la flexi- assistance.
- 49.2.4** Assistance de 10 minutes avant l'arrivée.
- Précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement.

49.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. (La distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).

49.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les Commissaires Sportifs.

49.5 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

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

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

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.

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

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement d'un réservoir de carburant ou d'une pompe), la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

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

51. FLEXI-ASSISTANCE - 45'

51.1 GENERALITES

La flexi-assistance de 45 minutes permettra de retirer les voitures concurrentes d'un parc fermé pour les emmener dans un parc d'assistance attendant, avec des contrôles horaires d'entrée et de sortie communs.

51.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES

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

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

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

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

51.2.5 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.

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 utilisant l'équipement tel qu'indiqué à l'Art. 52.3 ;
- comprendre 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 à l'Art. 52.2, 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 Dans le cas des pilotes P1 et P3, les brassards d'identification doivent être visibles.

52.2.3 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.

52.3 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 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 sans brassard. Cette personne ne peut pas toucher la voiture ou toute pièce devant être montée sur la voiture de rallye.

Le câble doit être connecté et déconnecté par une personne portant un brassard.

52.3.4 L'installation de lumières supplémentaires sur ou dans la voiture est autorisée dans les zones d'assistance éloignées. Les lumières supplémentaires peuvent être transportées 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.

53. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

53.1 ESPACE ATTRIBUE

L'espace total attribué à un concurrent tel qu'indiqué à l'Art. 49.5 sera de 100 mètres carrés maximum.

53.2 NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS

Une seule unité ou véhicule d'assistance par pilote inscrit est autorisé(e) dans l'espace réservé à l'assistance attribué à un concurrent.

53.3 NOMBRE DE MECANICIENS

Le nombre de mécaniciens autorisés à intervenir sur une seule voiture en même temps est de 5 pour le PWRC et le SWRC.

53.4 IDENTIFICATION DES MECANICIENS

Chaque concurrent se verra remettre le nombre approprié de brassards (ou d'autres vêtements d'identification) exclusivement pour la voiture appartenant à ce concurrent. Afin de pouvoir travailler sur la voiture du concurrent, un mécanicien doit porter une de ces brassards. Les brassards pourront être échangés entre les mécaniciens pendant une période d'assistance.

53.5 REMISE DE PIECES

Un mécanicien endossant un brassard peut accepter et installer des pièces qui lui sont remises par toute personne même si elle ne porte pas de brassard.

53.6 ECHANGE DE DONNEES

L'échange de données avec la voiture du concurrent par liaison câblée ou carte à puce est autorisé. Tout échange de données avec la voiture est considéré comme un travail sur la voiture, et le/les mécanicien(s) procédant à cet échange doit(vent) donc porter un brassard.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'EPREUVE

54. RESULTATS DES RALLYES

54.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant toutes les épreuves spéciales et les pénalités en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps. Les temps de spéciale de la spéciale de Qualification ne compteront pas pour les résultats finaux de l'épreuve.

54.2 PUBLICATION DES RESULTATS

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

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

54.2.2 Classements partiels officiels : classements publiés à la fin d'une section avant un regroupement pour la nuit.

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

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

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

54.3 EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

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

54.4 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'une épreuve devra s'assurer que l'épreuve est couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne sont pas déformés.

55. RECLAMATIONS ET APPELS

55.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ou appel devra être établi(e) en accord avec les stipulations des Chapitres XII et XIII du Code.

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.

55.4 FRAIS

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

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

55.5 APPELS

Le montant du droit d'appel international est de 12 000 €.

56. REMISE DES PRIX RALLYES**56.1 CEREMONIE DE PODIUM**

La partie compétitive du rallye se terminera au Contrôle Horaire d'entrée de la zone d'attente d'arrivée. A partir de cet endroit, la cérémonie de podium du Championnat (Annexe IV) doit être suivie.

56.2 REMISE DES PRIX

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

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

La présence des personnes suivantes est requise lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA :

- le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat Pilotes
- le pilote et le copilote terminant deuxièmes du Championnat Pilotes
- le pilote et le copilote terminant troisièmes du Championnat Pilotes
- le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat du Monde des Rallyes des Voitures de Production
- le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat du Monde des Rallyes Super 2000
- un représentant officiel du Constructeur vainqueur du Championnat Constructeurs

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 (Art. 50), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées ou dans des stations essence sur le parcours du rallye (pour les pilotes non prioritaires uniquement) 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. Deux ZR statiques 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 à tout point de ravitaillement.

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

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

58.2 PROCEDURE

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

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

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

58.2.4 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

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

58.2.6 Il est recommandé que l'équipage se tienne en dehors de la voiture au cours d'un ravitaillement. Dans le cas où il resterait à bord de la voiture, les ceintures de sécurité doivent être détachées.

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

59. UTILISATION DU CARBURANT

59.1 TYPES DE CARBURANT

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

59.1.2 Sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye, les pilotes non prioritaires 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.

59.2 COMMANDE DU CARBURANT FIA

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

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

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

59.3 EXIGENCES TECHNIQUES

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

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

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

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

59.3.5 Sur toutes les voitures des pilotes prioritaires doivent être installées des prises pour le prélèvement du carburant de la FIA.

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

PNEUMATIQUES ET ROUES

60. GENERALITES

60.1 CONFORMITE

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

60.2 PNEUS MOULES

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

60.3 CONTROLES

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

60.4 ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES

Une zone de marquage des pneumatiques/roues et une zone de lecture des codes à barres devront être prévues à la sortie des parcs d'assistance ou zones d'assistance éloignées. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques / de lecture des codes à barres, un membre de l'équipe pour chaque équipage pourra avoir accès à cette zone. Le code à barres des pneumatiques doit toujours être visible depuis l'extérieur de la voiture.

60.5 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.

60.6 SECTEURS DE LIAISON

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

60.7 EPREUVES SPECIALES RETARDEES

Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :

- Si le départ d'une épreuve spéciale est retardé de plus de 10 minutes pour tout concurrent.
- Dans les regroupements lorsqu'ils ne sont pas suivis par un secteur de liaison avant une épreuve spéciale ou une épreuve super spéciale.

60.8 PNEUS CLOUTES

Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent :

- être communiquées aux fournisseurs de pneumatiques désignés par la FIA avec le projet d'itinéraire (Voir Art. 15.1) ;
- figurer dans le règlement particulier.

60.9 ROUES DE SECOURS

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

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

60.10 TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES

Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques, y compris tout dispositif pour chauffer les pneus, est interdit.

60.11 JANTES

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

60.12 FOURNISSEUR DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES

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

61. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

61.1 MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES

61.1.1 La FIA publiera chaque année la liste des manufacturiers de pneumatiques désignés. Pour 2012, les noms et adresses de ces manufacturiers sont :

<p>Michelin Compétition 36, Rue du Clos-Four 63040 Clermont-Ferrand France www.michelin.com</p> <p>Contact : M. Jacques Morelli Tél. : +33(0)608011350 E-mail : jacques.morelli@fr.michelin.com</p>	<p>DMack Tyres 42 Millbrook Road Kingstown Ind. Estate Carlisle Angleterre CA3 0EU www.dmacktyres.com</p> <p>Contact : M. Dick Cormack Tél. : +44(0)1228 672100 E-mail : dick.cormack@dmacktyres.com</p>
--	---

61.1.2 Pour les World Rally Cars

Chaque manufacturier de pneumatiques doit fournir :

- Pour les spéciales disputées sur asphalte : une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges lors de chaque épreuve concernée. Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, un troisième mélange plus des pneus de type neige 8x18" seront autorisés.
- Pour les spéciales disputées sur terre : une spécification de pneu de la même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges dont l'un sera désigné par la FIA pour utilisation lors de chaque épreuve.
- Pour les rallyes disputés sur neige / glace : une spécification de pneu d'un mélange approprié pour le montage sur une jante 7"x15". Des informations détaillées concernant les clous doivent être fournies dans le règlement particulier du rallye.

61.1.3 Pour toutes les voitures visées à l'Art. 61.2.1, à l'exception des World Rally Cars :

Chaque manufacturier de pneumatiques doit fournir :

- Pour les spéciales disputées sur asphalte : une spécification de pneu d'une seule et même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges lors de chaque épreuve. Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, un troisième mélange plus des pneus de type neige 8x18" seront autorisés.
- Pour les spéciales disputées sur terre : une spécification de pneu d'une seule et même fabrication et sculpture, fournie en deux mélanges dont l'un sera désigné par la FIA pour utilisation lors de chaque épreuve.
- Pour les rallyes disputés sur neige / glace : une spécification de pneu d'un mélange approprié pour le montage sur une jante 7"x15". Des informations détaillées concernant les clous doivent être fournies dans le règlement particulier du rallye.

61.1.4 Lorsque spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve, 10 pneus de l'autre mélange pourront être utilisés à la place des pneus du mélange désigné.

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

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

61.1.7 Chaque pneumatique doit comporter un numéro de code à barres spécifique. Ces codes à barres seront utilisés pour s'assurer que les mêmes pneumatiques demeurent installés sur une voiture donnée entre des changements de pneus.

61.2 EXIGENCES POUR LES CONCURRENTS

61.2.1 Tous les concurrents de voitures à quatre roues motrices doivent utiliser les pneus spécifiés fabriqués par les manufacturiers de pneumatiques désignés par la FIA excepté pour les voitures du

Groupe N à moteur 2 l turbocompressé à 4 roues motrices conduites par des pilotes non prioritaires (voir Art. 61.6).

61.2.2 Les concurrents utilisant des pneus de la liste FIA doivent commander ou se procurer leurs pneus auprès du fabricant de pneus au plus tard 4 semaines avant une épreuve disputée en Europe et 10 semaines pour les autres épreuves.

61.2.3 Tous les pilotes prioritaires ne peuvent utiliser que les quantités maximales indiquées dans le règlement particulier de l'épreuve.

61.3 CONSTRUCTEURS ET EQUIPES WRC (PILOTES P1)

61.3.1 Les Constructeurs ou Equipes WRC doivent désigner un fournisseur de pneus pour la saison 2012. Au moment de la demande d'engagement, le Constructeur ou l'Equipe WRC doit notifier le nom du fournisseur de pneumatiques qu'il/elle a choisi à la FIA et au fournisseur de pneumatiques concerné.

61.3.2 Avant les vérifications techniques lors de chaque rallye, chaque fabricant de pneus fournira à la FIA une liste des codes à barres sur la base de laquelle il y aura une procédure de sélection aléatoire (loterie) des pneus contrôlée par la FIA. Suite à cette procédure de sélection, la FIA fournira au Constructeur ou à l'Equipe WRC la liste des codes à barres des pneumatiques qui pourront être utilisés par chaque pilote engagé.

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

61.3.4 Lorsqu'elles utilisent des pneus pour asphalté, les voitures engagées par un Constructeur ou une Equipe WRC doivent être équipées de pneus neufs uniquement (roues de secours y compris) à la sortie de toute zone de marquage des pneumatiques excepté lorsqu'aucune épreuve spéciale n'est impliquée.

61.3.5 Lorsque des pneus pour asphalté sont utilisés, une partie de la zone de sculpture du/des pneu(s) de secours des voitures engagées par un Constructeur ou une Equipe WRC sera marquée dans les zones de marquage des pneumatiques. De retour à l'assistance, s'il est jugé que les pneus de secours ne sont pas usés, ces derniers pourront être considérés comme "neufs".

61.3.6 Les Articles 61.3.2 à 61.3.5 s'appliquent également aux pilotes P1 qui ne sont pas engagés par un Constructeur ou une Equipe WRC.

Pour un rallye donné, tous les pneus utilisés par ces pilotes doivent provenir du même fournisseur de pneumatiques.

61.4 PILOTES P2 ET P3 DE VOITURES A QUATRE ROUES MOTRICES

61.4.1 Les pilotes de Priorité 2 et 3 de voitures à quatre roues motrices doivent utiliser les pneus spécifiés par la FIA fournis par les fabricants de pneumatiques désignés.

61.4.2 Si les pneus utilisés par les pilotes P2 ou P3 sont achetés avant l'épreuve, ils doivent être présentés au fournisseur avant les vérifications techniques précédant le rallye pour le contrôle des codes à barres.

61.4.3 Lors des vérifications techniques avant le rallye, le fabricant de pneus sera enregistré par la FIA.

61.4.4 Les pneus du même fabricant ou d'un autre fabricant doivent être utilisés lorsque le même pilote (ou concurrent d'un Championnat annexe) participe à d'autres rallyes du WRC de la saison pour laquelle il jouit du statut prioritaire. Après avoir remplacé un fournisseur, il est interdit de recourir au fournisseur de pneus d'origine.

61.4.5 Lorsqu'elles utilisent des pneus pour asphalté, les voitures engagées par un pilote P2 doivent être équipées de pneus neufs uniquement (roues de secours y compris) à la sortie de chaque zone d'assistance ou d'assistance éloignée excepté lorsqu'aucune épreuve spéciale n'est impliquée.

61.4.6 Lorsque des pneus pour asphalté sont utilisés, une partie de la zone de sculpture du/des pneu(s) de secours des voitures des pilotes P2 sera marquée dans les zones de marquage des pneumatiques. De retour à l'assistance, s'il est jugé que les pneus de secours ne sont pas usés, ces derniers pourront être considérés comme "neufs".

61.5 PILOTES P3 DE VOITURES A DEUX ROUES MOTRICES

Les pilotes P3 de voitures à deux roues motrices peuvent utiliser des pneus libres. Ces pneus doivent être conformes à l'Annexe J et à l'Annexe V du présent règlement.

61.6 PILOTES NON PRIORITAIRES

Lorsqu'elles sont conduites par des pilotes non prioritaires, toutes les voitures à deux roues motrices et les voitures du Groupe N turbocompressées 2 litres à quatre roues motrices peuvent utiliser des pneus libres. Ces pneus doivent être conformes à l'Annexe J et à l'Annexe V du présent règlement.

61.7 MONTAGE DES PNEUS

Pour les voitures autres que les WRC, 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.

Important : Obligatoire pour toutes les voitures à compter du 01.01.2013.

62. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

62.1 QUANTITES DE PNEUS POUR 2012

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

- Un maximum de 7 changements de pneus sur chaque rallye.

Priorité de pilote	Nombre max. de pneus par changement	Nombre max. de pneus supplémentaires lorsque l'épreuve de mise au point ou la spéciale d'Essais libres / Qualification ont lieu
P1	5 (excepté le Rallye de l'Acropole = 6)	5 (excepté le Rallye de l'Acropole = 6)
P2	5 (excepté le Rallye de l'Acropole = 6)	5 (excepté le Rallye de l'Acropole = 6)
Pilotes P3 de voitures à 4 roues motrices Pilotes non prioritaires de voitures à 4 roues motrices avec WRC / S2000-Rallye / R4	4	5
Toutes autres voitures à 4 roues motrices	6	illimité
Pilotes P3 de voitures à deux roues motrices et pilotes non prioritaires de voitures à deux roues motrices	6	illimité

Rallye de Monte-Carlo : sera détaillé dans le règlement particulier.

62.2 QUANTITES DE PNEUS POUR 2013

Pour 2013, la quantité globale de pneus par rapport à 2012 sera réduite de 15 à 20 % et sera définie plus précisément rallye par rallye avec le calendrier des rallyes 2013.

COMPOSANTS MECANIQUES

63. COMPOSANTS MECANIQUES

63.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS

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

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

63.2 TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS

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

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

63.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et le compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés lors des vérifications techniques avant l'épreuve.

63.2.4 Les compresseurs seront marqués avec le numéro de la voiture pour être utilisés exclusivement sur cette voiture.

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

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

63.3 TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS

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

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

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

63.3.4 Toutes les pièces sont identifiées par le numéro de course de la voiture (exemple : Voiture N°1 - boîte de vitesses N°1, boîte de vitesses de rechange N°1R).

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 l'épreuve 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

64.1 LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS

64.1.1 Chaque Constructeur ou Equipe WRC ne doit pas utiliser pendant la saison plus de trois moteurs par numéro attribué pour la saison à la voiture (voir également Art. 64.2.3).

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

64.1.3 Une Equipe Constructeur ou une Equipe WRC peut demander à la FIA une dérogation pour utiliser un moteur supplémentaire par équipe pendant l'année, en donnant une justification complète de sa demande. Une fois plombé, ce moteur sera associé au numéro attribué pour la saison à la voiture.

64.1.4 En cas de panne du moteur entre les vérifications techniques et le TC 0, il est permis de remplacer le moteur mais une pénalité de cinq minutes sera appliquée. Dans ce cas, le moteur d'origine ne pourra plus être utilisé durant la saison.

64.1.5 A tout moment, deux moteurs au maximum pourront être plombés pour le numéro attribué pour la saison à la voiture.

64.2 PLOMBAGE DU MOTEUR

64.2.1 Le moteur de chaque voiture engagée par un Constructeur ou une Equipe WRC aux fins de marquer des points est plombé lors des vérifications techniques de son premier rallye et doit rester plombé jusqu'à la fin du dernier rallye de la saison (sauf avec l'approbation du délégué Technique de la FIA).

64.2.2 Si un Constructeur ou une Equipe WRC a utilisé les moteurs indiqués à l'Art. 64.1.1 et qu'il apparaît que les plombages ont été détruits sans l'approbation écrite du délégué Technique de la FIA, une pénalité de 5 minutes sera infligée par les Commissaires Sportifs lors du rallye suivant.

64.2.3 Toutefois, ces plombages peuvent être détruits sans pénalité dans les cas suivants :

- Lorsqu'une voiture ne termine pas un rallye, un moteur supplémentaire par numéro attribué pour la saison à la voiture pourra être autorisé sans encourir de pénalité. Deux moteurs au maximum par numéro attribué pour la saison à la voiture et par saison pourront être plombés sans encourir de pénalité. Lorsqu'un moteur supplémentaire est utilisé, le moteur qui était installé sur une voiture ayant abandonné (numéro attribué pour la saison à la voiture) ne pourra plus être utilisé pendant la saison (voir Art. 64.1.4).
- Si une Equipe WRC utilise un moteur précédemment utilisé par un Constructeur qui est encore plombé.

64.3 REMPLACEMENT DU CHASSIS

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

64.4 LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS

64.4.1 Pour les Constructeurs et Equipes WRC, l'utilisation de châssis pour les essais, l'usage comme pour la participation à des épreuves inscrites sans encourir de pénalité sera limitée comme suit :

- 8 châssis pour chaque Constructeur
- 8 châssis pour chaque Equipe WRC ayant désigné 10-13 rallyes
- 5 châssis pour chaque Equipe WRC ayant désigné 7, 8 ou 9 rallyes
- 3 châssis pour une Equipe WRC qui engage uniquement une voiture pendant le Championnat

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

64.5 LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS ET LES PIÈCES DE RECHANGE

64.5.1 Pour un Constructeur ou une Equipe WRC, une liste des rallyes liés qu'il/elle entend disputer avec la même transmission et pièces de rechange doit être notifiée à la FIA avant le premier rallye auquel il/elle participera comme suit :

- 1 lien de 2 rallyes par voiture et 3 liens de 3 rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture pour un Constructeur ou une Equipe WRC qui a désigné tous les rallyes du Championnat
- 4 liens de deux rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture pour une Equipe WRC qui a désigné 10-12 rallyes
- 3 liens de deux rallyes par numéro attribué pour la saison à la voiture pour une Equipe WRC qui a désigné 7, 8 ou 9 rallyes.

Si une voiture ne termine pas un rallye d'un lien, une nouvelle transmission et des pièces de rechange pourront être plombées lors des vérifications techniques du rallye suivant.

64.5.2 Pour les rallyes qui ne sont pas liés, les Art. 64.7.2 et 63.3 s'appliqueront.

64.6 TRANSMISSIONS

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

64.7 PIÈCES DE RECHANGE

64.7.1 Pour les voitures engagées par un Constructeur ou une Equipe WRC inscrit(e) au Championnat, les pièces suivantes seront plombées avant le premier rallye de chaque lien :

- 1 berceau avant et 1 berceau arrière monté sur la voiture
- 2 berceaux avant de réserve et 2 berceaux arrière de réserve pour une équipe de 2 voitures
- 1 berceau avant de réserve et 1 berceau arrière de réserve pour une équipe de 1 voiture
- 1 crémaillère de direction installée sur la voiture
- 2 crémaillères de direction de réserve pour une équipe de 2 voitures.
- 1 crémaillère de direction de réserve pour une équipe de 1 voiture

64.7.2 Pour les pilotes P1, les éléments suivants seront également plombés :

- 1 turbocompresseur monté sur la voiture du premier pilote
- 1 turbocompresseur monté sur la voiture du second pilote
- 2 turbocompresseurs de réserve (qui pourront être utilisés indifféremment pour le premier ou le second pilote)
- 1 turbocompresseur de réserve pour une équipe de 1 voiture

64.7.3 Pour le deuxième ou le troisième rallye du lien, le plombage et le marquage des éléments suivants seront ajoutés aux éléments déjà plombés lors du premier rallye :

- 2 berceaux avant et 2 berceaux arrière supplémentaires pour une équipe de 2 voitures
- 1 berceau avant et 1 berceau arrière supplémentaires pour une équipe de 1 voiture
- 2 crémaillères de direction supplémentaires pour une équipe de 2 voitures
- 1 crémaillère de direction supplémentaire pour une équipe de 1 voiture
- 2 turbocompresseurs supplémentaires (qui pourront être utilisés indifféremment pour le premier ou le second pilote)
- 1 turbocompresseur supplémentaire pour une équipe de 1 voiture

64.7.4 Avant le deuxième ou le troisième rallye du lien, chaque équipe devra retirer autant d'éléments qu'il est nécessaire pour dénombrer le même nombre d'éléments plombés que sur le premier rallye.

64.7.5 Pour les pilotes Constructeurs et Equipes WRC qui ne peuvent pas marquer de points Constructeurs, les éléments suivants seront plombés :

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

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

Pour les voitures engagées par un Constructeur inscrit au Championnat, seulement 5 jeux d'amortisseurs et 5 jeux de systèmes de connexion au porte-moyeu sont autorisés par rallye et pour une équipe de 2 voitures (1 jeu = 2 avant + 2 arrière).

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

La jambe de force pourra être désolidarisée de l'amortisseur et les paliers pourront être changés.

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

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

65.1.2 Le concurrent de toute voiture qui est équipée d'une caméra embarquée doit avoir l'accord préalable de l'organisateur. 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 au moins une semaine avant le début des reconnaissances : nom du concurrent, numéro de la voiture, adresse du concurrent et utilisation des séquences.

65.2 SYSTEME DE SUIVI

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité reconnu par la FIA qui a été précédemment testé avec succès dans les voitures des Constructeurs inscrits. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. Le mode "spéciale" doit être activé pendant les spéciales. Tout défaut de conformité sera signalé aux Commissaires Sportifs. Ce mode doit être désactivé sur les secteurs de liaison.

Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

65.3 ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS

Les Constructeurs et les Equipes WRC inscrit(e)s au Championnat du Monde des Rallyes devront équiper leurs voitures de deux enregistreurs de données d'accidents (type IWI).

Un de ces enregistreurs devra être installé sous le siège de chaque occupant.

Il est de la responsabilité de chaque Constructeur et Equipe WRC de se procurer et d'installer ces enregistreurs et de vérifier qu'ils fonctionnent correctement pendant le rallye.

65.4 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES

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

ESSAIS**66. ESSAIS****66.1 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS**

Pour les Constructeurs ou Equipes WRC inscrit(e)s au Championnat, les essais (tels que définis à l'Art. 2.20) sont autorisés :

66.1.1 Sur une installation d'essais permanente proposée par le Constructeur ou l'Equipe WRC avant son premier rallye de l'année et notifiée à la FIA. L'installation d'essais permanente doit se trouver dans le pays dans lequel les voitures de rallye du Constructeur ou de l'Equipe WRC sont enregistrées.

66.1.2 Lors d'une année calendaire, un pilote P1 peut utiliser uniquement une installation d'essais permanente.

66.1.3 En Allemagne, en Espagne, en France, en Finlande, en Grèce, en Italie, au Portugal, en Suède et au Royaume-Uni.

66.2 INTERDICTION DES ESSAIS

Pour les Constructeurs ou Equipes WRC inscrit(e)s au Championnat, les essais (tels que définis à l'Art. 2.20) sont interdits :

66.2.1 Dans tous les autres pays.

66.2.2 Dans le pays de toute manche du Championnat du Monde des Rallyes à partir du début des reconnaissances jusqu'à la fin du rallye.

66.2.3 Sur toute route qui est ou peut être utilisée comme une épreuve spéciale de tout rallye de Championnat en cours.

66.2.4 Aux pilotes P1 permanents si ce n'est pour l'équipe avec laquelle ils sont sous contrat.

66.2.5 Les équipes remplissant les fonctions de presse, médias ou relations publiques et pensant être en infraction par rapport à cette règle doivent d'abord avertir la FIA et le délégué Médias de la FIA.

66.3 DUREE

66.3.1 Afin de se conformer aux limitations en matière d'essais, les Constructeurs ou Equipes WRC doivent remplir les formulaires appropriés disponibles auprès du délégué Technique de la FIA au moins cinq jours avant le premier jour des essais.

66.3.2 Dans le cas d'un Constructeur, un maximum de 42 jours pour toute année calendaire. Cette clause ne s'appliquera pas aux essais comme indiqué à l'Art. 66.1.1.

66.3.3 Dans le cas d'Equipes WRC, pour un maximum de 15 jours pour toute année calendaire pour une équipe avec deux voitures et un maximum de 10 jours pour une équipe avec une voiture. Cette clause ne s'appliquera pas aux essais comme indiqué à l'Art. 66.1.1.

66.4 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES P3

Il est interdit aux pilotes P3 d'effectuer des essais dans un pays d'une manche du Championnat pendant les trois semaines précédant le rallye sauf :

- si ces essais sont mentionnés dans le règlement particulier comme faisant partie du programme du rallye
ou
- s'ils sont approuvés par écrit par l'organisateur et notifiés à la FIA et s'ils sont ouverts à tous les pilotes P3 engagés dans le rallye.

Dans les deux cas, ces essais seront limités à un jour en un seul endroit sauf approbation contraire de la FIA.

Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2012 ANNEXES

INDEX

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

ANNEXE I :	SIGNALISATION DES CONTROLES	58
ANNEXE II :	DOCUMENTS STANDARD	
II - 1	Règlement particulier	59
II - 2	Additifs	63
II - 3	Guides du Rallye 1 et 2	64
II - 4	Itinéraire	67
II - 5	Road Book	71
II - 6	Carnet de contrôle	73
II - 7	Bulletin d'engagement standard	79
II - 8	Listes des engagés	81
II - 9	Liste des partants et Résultats du rallye	82
II - 10	Livret de sécurité pour les médias	84
Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :		
	- Plan de sécurité	
	- Cartes	
	- Programmes	
	- Manuels d'organisation	
	- Documents internes	
	- Informations relatives aux hélicoptères	
ANNEXE III :	SECURITE	86
ANNEXE IV :	CEREMONIE DE PODIUM	93
ANNEXE V :	PNEUMATIQUES	96
ANNEXE VI :	DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER PERMANENTS	97
ANNEXE VII :	SEQUENCE FEUX DE DEPART	98
ANNEXE VIII :	COUPE WRC ACADEMY	99

ANNEXE I

SIGNALISATION DES CONTRÔLES EN RALLYE

Nature du contrôle	ZONE DE CONTRÔLE (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)		
	Sens du parcours → → →		
	PANNEAUX JAUNES Début de la zone de contrôle	PANNEAUX ROUGES Arrêt obligatoire	PANNEAUX BEIGES Fin de la zone de contrôle
CONTRÔLE DE PASSAGE	 ←25m min.→	 CP ←25m→	
CONTRÔLE HORAIRE		 CH ←25m→	
CH À L'ENTRÉE DU PARC D'ASSISTANCE	 ←5m→	 CH ←5m→	
CH À LA SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE	 ←5m→	 Mène généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone de marquage/vérification des pneus CH ←5m→	
CONTRÔLE HORAIRE ET DÉPART D'ES	 ←25m min.→	 CH←50-200m→	 DÉPART ES←25m→
FIN D'ES	 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	
POINT RADIO	 AVERTISSEUR ←100m→	 POINT RADIO (Voir également l'Art. 39.6)	
VEHICULE MÉDICAL	 AVERTISSEUR ←100m→	 VÉHICULE MÉDICAL	

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible.

- Les couleurs/symboles antérieurs de ces panneaux pourront être utilisés tant que leur remplacement ne sera pas exigé.

ANNEXE II**DOCUMENTS STANDARD**

Aux fins du calcul des dates de publication des documents, le début du rallye correspondra à ce qui est stipulé à l'Art. 2.18 WRC (à savoir jour des vérifications administratives ou début des reconnaissances).

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque épreuve doit fournir un règlement particulier (Article 27 du Code).

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FIA au moins 3 mois avant le début de l'épreuve.

Dans les trois semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier doit être à la fois imprimé au format A5 et être disponible sur le site Web officiel du rallye au moins 2 mois avant le début de l'épreuve.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les concurrents et officiels du rallye dans les deux semaines qui suivent la publication sur le site Web.

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 du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2012, au Règlement Sportif National qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Des informations supplémentaires seront publiées dans le Guide du Rallye 2, publié le.... [Date de publication]

Le Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2012 figure à l'adresse suivante ... [site Web FIA]"

- 1.2 Revêtement de la route
 1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire
 1.4 Dates de début et de fin de la WRC Academy, y compris la distance totale des ES et la distance totale de l'itinéraire (s'il y a lieu)

2. Organisation

- 2.1 Titres FIA pour lesquels le Rallye compte
 2.2 Numéros de visa – FIA et ASN
 2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées (bureau permanent)
 2.4 Comité d'organisation
 2.5 Commissaires sportifs
 2.6 Délégués FIA
 2.7 Principaux officiels
 2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)
 2.9 Panneau d'affichage officiel - Emplacement(s)

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

- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye 2 (à présent version électronique uniquement)
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires dans le parc d'assistance
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Ramassage des systèmes de suivi FIA pour la sécurité en rallyes par camion S1-Technology
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des directeurs sportifs (Constructeurs et équipes WRC)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère
- 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 pour les pilotes P1 et P2 (s'il y a lieu)
- Conférence de presse FIA avant l'épreuve
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et la/les première(s) Section(s)
- Arrivée du rallye pour la WRC Academy (s'il y a lieu)
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure (y compris spécifications WRC Academy, si différentes et s'il y a lieu)
- Publication des listes de départ des Sections qui suivent les regroupements pour la nuit
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- Conférence de presse FIA après l'épreuve
- Vérifications techniques finales pour la WRC Academy (s'il y a lieu)
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement final provisoire pour la WRC Academy (s'il y a lieu)
- Heure de la publication du classement final provisoire

4. Engagements

- 4.1 Date de clôture des engagements
- 4.2 Procédure d'engagement
- 4.3 Nombre d'engagements acceptés et classes
- 4.4 Droits d'engagement / packages d'engagement pour les concurrents privés
- 4.5 Informations détaillées sur le paiement
- 4.6 Remboursements

5. Assurance

6. Publicité et identification

7. Pneumatiques

- 7.1 Pneus à utiliser durant le rallye

Le texte ci-après est recommandé pour couvrir l'utilisation des pneus :

Outre la conformité aux Articles 61, 62 et 63 du Règlement Sportif du WRC 2012, les quantités suivantes sont confirmées.

Pneumatiques :

Manufacturier de pneumatiques désigné par la FIA	Pneumatique	Mélange
"Nom du manufacturier de pneumatiques"	"Nom du pneu avec taille"	"H ou S ou H et S"
"Nom du manufacturier de pneumatiques"	"Nom du pneu avec taille"	"H ou S ou H et S"

Priorité de pilote	Total pour toute l'épreuve	Pris parmi : Soft / Hard(*)	Supplémentaires si mise au point effectuée
P1 et P2	XX	Hard = XX Soft = XX	XX
Pilotes P3 de voitures à quatre roues motrices Pilotes non prioritaires de voitures à quatre roues motrices avec WRC / S2000-Rallye / R4	XX	Hard = XX Soft = XX	XX
Toutes les autres voitures à quatre roues motrices	XX	Libre	XX
Pilotes P3 de voitures à deux roues motrices et pilotes non prioritaires de voitures à deux roues motrices	XX	Libre	XX

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

Pneumatiques pour la WRC Academy (le cas échéant) :

Manufacturier de pneus	Pneumatique	Mélange	
Pirelli	"Nom du pneu avec taille"	"H ou S ou H et S"	
Priorité de pilote	Total pour toute l'épreuve	Pris parmi : Soft / Hard	Supplémentaires si mise au point effectuée
WRC Academy	XX	Hard = XX Soft = XX	XX

7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances (si différent de l'Art. 25.2)

7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8. Carburant

8.1 Procédure relative à la commande de carburant

8.2 Date de clôture pour la commande de carburant FIA

8.3 Méthode de distribution pour pilotes non prioritaires (connexions au réservoir requises)

9. Reconnaissances

9.1 Procédure d'inscription

9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales

10. Vérifications administratives

10.1 Documents à présenter :

- Licence de concurrent
- Licences de compétition des pilotes et copilotes
- Permis de conduire en cours de validité des pilotes et copilotes
- Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes

- Autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents 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 de l'Annexe IV WRC) y compris WRC Academy (s'il y a lieu)
- 12.3 Pointage en avance autorisé
- 12.4 Epreuve Super Spéciale procédure et ordre de départ (s'il y a lieu)
- 12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur
- 12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye
- 12.7 Nouveau départ après abandon – Rallye 2 (s'il y a lieu), y compris WRC Academy (s'il y a lieu)

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales et réclamations

- 15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer, emplacement
- 15.2 Droits de réclamation
- 15.3 Droits d'appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

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

Annexe 4 Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire

Annexe 5 Extraits de l'Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité

Annexes 6, 7, etc.

Points selon décision des organisateurs.

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l'Article 2.1 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 de l'épreuve.

Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

Il est fortement recommandé d'informer électroniquement les concurrents de la publication de tout additif publié avant ou pendant le rallye.

3. GUIDES du RALLYE 1 ET 2

Guide du Rallye 1

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

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

- aux Constructeurs et Equipes WRC
- aux concurrents des années précédentes (facultatif)
- à la FIA
- aux délégués FIA
- aux représentants des séries annexes
- aux manufacturiers de pneus
- au fournisseur de carburant
- à d'autres personnes sur demande

Guide du Rallye 2

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

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

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

* Détails complets à l'Annexe II-1

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

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

ANNEXES			
Note : Le format des Annexes est laissé à l'appréciation de l'organisateur.	GR 1	RP	GR 2
Rubriques			
Itinéraires			
Toutes les sections	-	X	X
Itinéraire comparé aux années précédentes	-	-	X
Programme des reconnaissances	-	X	X
Cartes (format A4)			
Aperçu Cartes	X	-	X
Cartes pour chaque épreuve et pour les reconnaissances	-	-	(facultatif)
Carte pour la mise au point ("Shakedown"), 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
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 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
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 hélicoptères
- Inscription pour les reconnaissances
- Commande de matériel supplémentaire
- Demande de poste radio émetteur-récepteur (s'il y a lieu)
- Formulaire de dédouanement (s'il y a lieu)

Liste de contrôle pour le contenu du parc d'assistance :

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

4. ITINERARY – EXAMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY OF WRC RALLY

1 – ESSAIS LIBRES (FP) / SPECIALE DE QUALIFICATION (QS)

Le programme des Essais libres avant la QS doit tenir dans un créneau de deux heures maximum et doit apparaître dans le programme du rallye.

Qualifications							Jeudi 28 juin 2012
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	
QS	<i>Spéciale de Qualification</i>	3.86	-	-	-	10:33	
TCPF	Parc fermé ENTREE (pointage en avance autorisé)	-	6.50	10:36	0:18	10:51	
Choix ordre de départ à XXXXXX (indiquer emplacement)						12:00	

2 - ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Départ (Section 1)							Jeudi 28 juin 2012
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture	
0	Départ- (Anytown Pavilion)					18:15	
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement – Tous les concurrents						
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1		-	10.49	10.49	00:25	18:40	
ES1	<i>ESS Trotting Track 1</i>	2.06	-	-	-	19:00	
1A	Parc fermé ENTREE	-	14.49	16.55	0:30	19:30	
Regroupement de nuit							
Nouveau départ (Sections 2, 3, 4 ...)							Vendredi 29 juin 2012
CH	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture	
1B	Parc fermé SORTIE - Assistance ENTREE	-	0.00	0.00	0:30	06:00	
	Assistance A - Anytown Pavilion	(2.06)	(24.98)	(27.04)	0:15		
1C	Assistance - SORTIE	-	-	-	-	06:15	
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement – Tous les concurrents						
	Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

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				50.68	73.48	01:25	13:05		
	ENTREE									
10B	Regroupement SORTIE - Assistance						00:15	13:20		
	ENTREE									
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 26 octobre 2012				
TC	EMPLACEMENT	Dist. ES	Dist. Liaison	Dist. totale	Temps imparti	Départ 1 ^{ère} voiture
0	Départ - Skrunda	(0.00)	(0.00)	(0.00)		06:00
Zone de ravitaillement 1	Ravitaillement - Ville Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(0.00)	(136.00)	(136.00)		
Zone de ravitaillement 2	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(65.15)	[136.00] (61.46)	(126.61)		
1		-	165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	Talsi 1	32.14	-	-	-	09:25
2		-	3.17	35.31	0:38	10:03
SS2	Pampal 1	5.13	-	-	-	10:06
3		-	5.79	10.92	0:15	10:21
SS3	Roja 1	27.88	-	-	-	10:24
Zone de ravitaillement 3	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(0.00)	[23.50] (57.03)	(57.03)		
3A	Zone technique et de regroupement - ENTREE	-	53.50	81.38	1:33	11:57
3B	Zone technique et de regroupement - SORTIE / Assistance - ENTREE	-	0.03	0.03	0:10	12:07
	Assistance éloignée A - Dundaga	(65.15)	(227.49)	(292.64)	0:15	
3C	Assistance éloignée - SORTIE	-	-	-	-	12:22
Zone de ravitaillement 4	Ravitaillement éloigné (carburant FIA) Distance jusqu'au prochain ravitaillement	(65.15)	[27.00] (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 - TYPICAL FLEXI-SERVICE BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP

SS1 3	Vesuvius 2	22.80				16:35
13A	Parc Fermé et Zone technique ENTREE	50.68	73.48	1:25		18:00
13B	Parc Fermé SORTIE – Flexi-assistance ENTREE					
Flexi-assistance F (Football Stadium)		(72.59)	(161.06)	(233.65)	(00:45)	
13C	Flexi-assistance SORTIE - Parc Fermé ENTREE					
Toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé au plus tard à						21:00
Samedi totaux		145.18	322.12	467.30		

Section 5

NOTES

Les installations de la flexi-assistance sont utilisées principalement par les équipes des pilotes prioritaires qui ont un nombre restreint de mécaniciens. La méthode pour calculer la fenêtre de la flexi-assistance dans laquelle toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé est :

Le temps prévu pour le dernier concurrent à l'assistance ENTREE + le retard maximum de 30 min. + le temps d'assistance de 45 min. + le "filet de sécurité" de 15 min. Il faut tenir compte de l'exigence concernant la disponibilité du carburant FIA, notamment pour les concurrents "reprenant le départ" du rallye, et du programme de ravitaillement après le regroupement pour la nuit.

6 - FIN TYPE D'UN RALLYE

17B	Regroupement SORTIE					11:45
18		-	14.12	14.12	0:17	12:02
SS18	Roja 2 (Spéciale Power)	7.25				12:05
18A	Regroupement et Zone technique ENTREE	65.13	81.38	1:15*		13:20
18B	Regroupement SORTIE - Assistance ENTREE				00:03	13:23
Assistance J (Football Stadium)		(79.97)	(188.53)	(268.50)	(00:10)	
18C	Assistance SORTIE - Arrivée - Attente ENTREE					13:33
	Podium					14:00
Dimanche totaux		79.97	188.53	268.50		

Section 9

TOTAUX DU RALLYE				
	SS	Liaison	Total	%**
Vendredi 26 oct. Sections 1,2	136.21	292.98	429.19	31.7%
Samedi 27 oct. Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.1%
Dimanche 28 oct. Section 6	79.97	188.53	268.50	29.8%
Total – 18 ES	361.36	803.63	1164.99	31.0%

* Prévoir du temps supplémentaire dans les secteurs de liaison si nécessaire pour toute présentation TV à la fin d'une spéciale.

** % = le pourcentage de la distance totale des épreuves spéciales.

Un tableau tel que ci-dessus devrait figurer à la dernière page de l'itinéraire.

5. ROAD BOOK

CONTENU ET PRESENTATION

- Le Road Book doit être distribué au moins 4 semaines avant le début du rallye.
- Les intitulés seront en anglais et/ou facultativement la langue nationale.
- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour les Sections appropriées. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.
- L'itinéraire de l'ensemble du rallye doit apparaître dans chaque Road Book.
- Une page contenant tous les symboles utilisés doit figurer au début du Road Book.
- Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. La mention "revenir à la page X" doit être clairement indiquée pour le second passage.
- Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite. Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH. Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance.
- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné ou d'assistance éloignée devraient être inclus.
- Il est recommandé d'inclure des instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point et/ou pour les Essais Libres / 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.
- Les parcours de remplacement peuvent être inclus comme une section à la fin du Road Book.
- Des instructions pour la calibration du tripmaster peuvent être incluses.
- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.
- Autres exigences :
 - Formulaire d'abandon
 - Formulaire de renseignements
 - Procédure en cas d'accident (voir WRC Article 40.2.7).
- Le Road Book sera de format A5 et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.
- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/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). Pour les parcours de remplacement, du papier d'une couleur différente peut être utilisé.
- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :
 - une échelle
 - la direction du Nord
 - le parcours de reconnaissance
 - un parcours de remplacement
 - l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS
- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).
- Lorsqu'un secteur de liaison est suivi par une épreuve spéciale, le diagramme illustrant le départ de l'épreuve spéciale doit également être indiqué à la fin du secteur de liaison dans la case 1.
- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire EXCEPTE entre le CH et le départ de l'ES .

- La ligne verticale épaisse entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.
- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.
- Tous les points SOS et les points d'ambulance doivent être indiqués par les symboles appropriés.
- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36. 379'.
- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page.
- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.
- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.
- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.

AUTRES INFORMATIONS UTILES

- Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds-points.
- Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES.
- Une liste d'hôpitaux/centres médicaux
- Les numéros de téléphone du PC du rallye et des services d'urgence
- Les numéros des cases des ES du Road Book placés sur le parcours
- Une feuille récapitulative des temps du concurrent
- Indication de la distance partielle jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page (notamment lorsque les intersections se succèdent rapidement).

6. CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FIA

GENERALITES

- Un carnet de contrôle doit être délivré pour la Spéciale de Qualification (le cas échéant).
- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section du rallye.
- Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs figureront sur le carnet de contrôle.
- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées.
- Les carnets de contrôle sont distribués et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats.
- Un organisateur peut proposer à la FIA l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA au préalable.

PRESENTATION

- Voir l'exemple ci-après.
- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.
- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case "heure de départ facultative".
- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm
- Taille des cases : 1 cm
- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/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 & WRC Qualifying 14 Jan 2012																					
Free Practice 4.48 km	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PROVISIONAL START FREE PRACTICE</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ACTUAL START</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> <td style="text-align: center;">TIME TAKEN</td> </tr> </table>			FINISH TIME	H	M	S	1/1000	PROVISIONAL START FREE PRACTICE	H	M			ACTUAL START	H	M			STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN
FINISH TIME	H	M	S	1/1000																			
PROVISIONAL START FREE PRACTICE	H	M																					
ACTUAL START	H	M																					
STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN																			
Free Practice 4.48 km	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PROVISIONAL START FREE PRACTICE</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ACTUAL START</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> <td style="text-align: center;">TIME TAKEN</td> </tr> </table>			FINISH TIME	H	M	S	1/1000	PROVISIONAL START FREE PRACTICE	H	M			ACTUAL START	H	M			STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN
FINISH TIME	H	M	S	1/1000																			
PROVISIONAL START FREE PRACTICE	H	M																					
ACTUAL START	H	M																					
STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN																			
TC QS	<p style="text-align: center;">Qualifying Stage</p> <p style="text-align: center;">ARRIVAL TC QS</p> <table style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>			H	M																		
H	M																						
SSS QS																							
SSS QS	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PROVISIONAL START QS</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ACTUAL START</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;"></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">STOP</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> <td style="text-align: center;">TIME TAKEN</td> </tr> </table>			FINISH TIME	H	M	S	1/1000	PROVISIONAL START QS	H	M			ACTUAL START	H	M			STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN
FINISH TIME	H	M	S	1/1000																			
PROVISIONAL START QS	H	M																					
ACTUAL START	H	M																					
STOP	M	S	1/1000	TIME TAKEN																			
TC PF			<p style="text-align: center;">TARGET TIME</p> <table style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">00</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">18</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">TC PF</p>	00	18																		
00	18																						
		<p style="text-align: center;">DUE TIME</p> <table style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">TC PF</p>	H	M	<p style="text-align: center;">COMPETITOR USE</p>																		
H	M																						

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

Logo of Rally	Car No.	Timecard B 15 Jan 2012																																								
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN		COMPETITOR USE																																							
TC 3C	ACTUAL START ▶ TARGET TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="width: 20px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">00</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">30</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 3B</td> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 3C</td> </tr> </table>		H	M		00	30	TC 3B			TC 3C		DUE TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 3C</td> </tr> </table>	H	M	TC 3C																										
H	M		00	30																																						
TC 3B			TC 3C																																							
H	M																																									
TC 3C																																										
TC 3C	Service OUT		COMPETITOR USE																																							
TC 4	TARGET TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">01</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 4</td> </tr> </table>		01	12	TC 4		DUE TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 4</td> </tr> </table>	H	M	TC 4																																
01	12																																									
TC 4																																										
H	M																																									
TC 4																																										
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km		COMPETITOR USE																																							
TC 5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> PROVISIONAL START SS 4 </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">02</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ACTUAL START </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="text-align: center;">  </td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">TC 5</td> </tr> </table>			FINISH TIME							H	M	S	1/10			PROVISIONAL START SS 4	H	M	▶		02	00	ACTUAL START	H	M	▶					M	S	1/10	H	M	TC 5	DUE TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 5</td> </tr> </table>	H	M	TC 5	
	FINISH TIME																																									
	H	M	S	1/10																																						
PROVISIONAL START SS 4	H	M	▶		02	00																																				
ACTUAL START	H	M	▶																																							
	M	S	1/10	H	M	TC 5																																				
H	M																																									
TC 5																																										
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km		COMPETITOR USE																																							
TC 6	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> PROVISIONAL START SS 5 </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">00</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">47</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ACTUAL START </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="text-align: center;">  </td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">TC 6</td> </tr> </table>			FINISH TIME							H	M	S	1/10			PROVISIONAL START SS 5	H	M	▶		00	47	ACTUAL START	H	M	▶					M	S	1/10	H	M	TC 6	DUE TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 6</td> </tr> </table>	H	M	TC 6	
	FINISH TIME																																									
	H	M	S	1/10																																						
PROVISIONAL START SS 5	H	M	▶		00	47																																				
ACTUAL START	H	M	▶																																							
	M	S	1/10	H	M	TC 6																																				
H	M																																									
TC 6																																										
TC 6	SS 6 Stage Name 29.90 km		COMPETITOR USE																																							
TC 6A	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">FINISH TIME</td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> PROVISIONAL START SS 6 </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">▶</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">01</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">15</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ACTUAL START </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="text-align: center;">  </td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">  </td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">1/10</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">TC 6A</td> </tr> </table>			FINISH TIME							H	M	S	1/10			PROVISIONAL START SS 6	H	M	▶		01	15	ACTUAL START	H	M	▶					M	S	1/10	H	M	TC 6A	DUE TIME <table style="margin-left: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">M</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; font-size: 8px;">TC 6A</td> </tr> </table>	H	M	TC 6A	
	FINISH TIME																																									
	H	M	S	1/10																																						
PROVISIONAL START SS 6	H	M	▶		01	15																																				
ACTUAL START	H	M	▶																																							
	M	S	1/10	H	M	TC 6A																																				
H	M																																									
TC 6A																																										

	Logo of Rally	Car No.	Timecard F 17 Jan 2012	WRC FIA								
TC 21	SS 21 PowerStage 4.35 km			COMPETITOR USE								
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="4" style="text-align: right;">FINISH TIME</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">H</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">M</td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; text-align: center;">S</td> <td style="border: 1px solid black; width: 40px; text-align: center;">1/1000</td> </tr> </table>			FINISH TIME				H	M	S	1/1000	
FINISH TIME												
H	M	S	1/1000									
	PROVISIONAL START SS 21 <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>	H	M	ACTUAL START <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>	H	M	TARGET TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">01</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">23</td> </tr> </table>	01	23			
H	M											
H	M											
01	23											
	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">S</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">1/1000</td> </tr> </table>	M	S	1/1000								
M	S	1/1000										
	+ PowerStage Delay Time (applies ONLY to crews running in reverse order)			DELAY TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;"> </td> <td style="width: 10px; text-align: center;"> </td> </tr> </table>			START TIME + TARGET TIME + DELAY TIME = DUE TIME					
TC 21A	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21A			H	M	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21A	H	M				
H	M											
H	M											
TC 21A	Technical Zone			COMPETITOR USE								
	ACTUAL START <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21A	H	M		TARGET TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">00</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">03</td> </tr> </table>	00	03	DUE TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>	H	M		
H	M											
00	03											
H	M											
TC 21B	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21B			H	M	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21B	H	M				
H	M											
H	M											
TC 21B	TechZone OUT/Service IN			COMPETITOR USE								
	TARGET TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">00</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">10</td> </tr> </table>			00	10	DUE TIME <table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>	H	M				
00	10											
H	M											
TC 21C	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21C			H	M	<table style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black; margin: 0 auto;"> <tr> <td style="width: 10px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 10px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> TC 21C	H	M				
H	M											
H	M											

Logo of Rally	Car No.	Flexi Service B	15 Jan 2012						
TC 6B	Flexi Service A		COMPETITOR USE						
TC 6C	TIME AT TC <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> TC 6B	H	M	TARGET TIME <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td><td style="width: 20px; height: 20px;">45</td></tr> </table>	00	45	DUE TIME <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> TC 6C	H	M
H	M								
00	45								
H	M								

Logo of Rally	Car No.	Restart	Rally 2						
	Parc Fermé OUT/Service IN		COMPETITOR USE						
	ACTUAL START <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> Parc Fermé OUT	H	M	TARGET TIME <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">03</td><td style="width: 20px; height: 20px;">00</td></tr> </table>	03	00	DUE TIME <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 20px; height: 20px;">H</td><td style="width: 20px; height: 20px;">M</td></tr> </table> Parc Fermé IN	H	M
H	M								
03	00								
H	M								

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

EPREUVE/
ASN
LOGO

Nom du Rallye

FIA
CHAMPIONNAT
LOGO

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	CONCURRENT	PREMIER PILOTE	COPILOTE
<i>Nom de l'équipe</i>			
<i>Nom de famille</i>			
<i>Prénom</i>			
Date de naissance			
Nationalité (comme passeport)			
Adresse postale			
Numéro de passeport			
Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)	1.	2.	3.
N° de téléphone (professionnel)			
N° de téléphone (privé)			
N° de téléphone portable			
N° de Fax			
Adresse e-mail			
Adresse e-mail durant le rallye			
N° de licence de compétition			
ASN d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré en (pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Marque		N° d'enregistrement	
Modèle		Cylindrée (Cm ³)	
Année de fabrication		Châssis N°	
Groupe / Classe		Moteur N°	
N° d'Homologation		Couleur prédominante	
Pays d'enregistrement		Passeport technique N°	

TYPE D'ENGAGEMENT

Commercial/Légal etc.	
Privé/Amateur	
Publicité proposée par les organisateurs acceptée :	Oui / Non

DROITS D'ENGAGEMENT

Pour que ce formulaire d'engagement soit valable, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'un reçu pour la somme totale payée aux ASN des concurrents, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.)

DROITS D'ENGAGEMENT	PRIVE/AMATEUR	AUTRES	DATE DE CLÔTURE
Tarif réduit	E. 000.000	E.000.000	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif normal	E. 000.000	E.000.000	10H00 15 OCTOBRE

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

	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 cette épreuve.

(Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

Timbre de l'ASN *	Signature du concurrent	Signature du pilote	Signature du copilote
-------------------	-------------------------	---------------------	-----------------------

* Ou une lettre de l'ASN du concurrent autorisant et approuvant l'engagement.

Date _____

8. LISTES DES ENGAGES

ETAPE 1 : PROJET DE LISTE DES ENGAGES

A la clôture des engagements tel qu'indiqué à l'Article 22.2 WRC, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre des groupes de priorité à la FIA pour contrôle, avant publication sur le site Web de l'organisateur. La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FIA, la liste des engagés pourra être publiée.

Le projet de liste des engagés comprendra :

- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe de la voiture engagée
- Le statut de pilote prioritaire de la FIA. L'ordre des pilotes non prioritaires est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

ETAPE 2 : LISTE DES PARTANTS

Comme décrit à l'Art. 45.3 du WRC et à l'Annexe VIII pour la WRC Academy (s'il y a lieu).

9. LISTES DES PARTANTS ET RÉSULTATS DU RALLYE

Introduction :

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le règlement particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes DOIVENT TOUJOURS être ceux qui sont mentionnés dans le règlement particulier ou dans un additif.

Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le directeur de course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage (voir également WRC Article 54.2).

ESSAIS LIBRES / SPECIALE DE QUALIFICATION (s'il y a lieu)

Liste des partants pour la Spéciale de Qualification

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures d'arrivée au CH (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents admissibles
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques" (WRC Article 47.2.1)

CEREMONIE DE DEPART ET SECTION 1

Liste des partants pour la cérémonie de départ

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents

ou

Liste des partants de la Section 1 (ESS)

- Doit être présentée suite au choix post-qualifications des positions de départ (le cas échéant) ou, pour les rallyes sur asphalte, à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents – qui peuvent être des heures appariées
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques" (WRC Art. 47.2.1)

et/ou

Liste des partants de la Section 1 (pas d'ESS) ou Liste des partants de la Section 2

- Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
- Doit être signée par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents
- La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques" (WRC Art. 47.2.1)

SECTIONS DU RALLYE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT

Classement officiel à l'issue de la dernière ES (ESS non comprise)

- Doit être présenté pour examen par les commissaires sportifs, non signé.

Liste des partants pour la section après un regroupement pour la nuit

- Doit être proposée par le directeur de course. Les commissaires sportifs peuvent les repositionner conformément à l'Art. 45.2 WRC.
- Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps dans le règlement particulier
- Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye si la possibilité de prendre un nouveau départ est prévue dans le règlement particulier de l'épreuve (WRC Art. 46.1.1.)
 - La note de bas de page signifie ""Sous réserve de nouvelles vérifications techniques" pour les voitures ayant abandonné (WRC Art. 47.2.1), s'il y a lieu.

Classement officiel partiel à l'issue de la section avant un regroupement pour la nuit

- Doit être signé par le directeur de course et publié
- Doit être publié lorsque toutes les pénalités sont connues

DERNIERE SECTION DU RALLYE

Classement final provisoire

- Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé les sections après le dernier regroupement pour la nuit (WRC Art. 46.1.4)
- Doit être signé par le directeur de course après approbation des commissaires sportifs et publié à temps dans le règlement particulier (WRC Art. 28)
- "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales" (pour tout le classement)
- "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors de l'épreuve)
- "Sous réserve de la Décision des commissaires sportifs N°... pour la voiture N°...."
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
- "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les pilotes/copilotes suivants : ..."

Classement officiel final

- Doit être approuvé et signé par les commissaires sportifs puis publié après le délai pour les réclamations qui suit la publication du classement final provisoire
- "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : ..." (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors de l'épreuve)
- "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°...."
- "Sous réserve de la Décision des commissaires sportifs N°... pour la voiture N°...."
- "Sous réserve de tout appel potentiel par le concurrent de la voiture N°... contre la décision prononcée par les commissaires sportifs
- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."
- "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les équipages suivants : ..."

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS

Le Guide du Rallye 2 comprend une grande section consacrée aux médias et remplace l'ancien "Guide pour les Médias". Un livret de sécurité conçu spécialement à l'attention des Médias visuels est nécessaire. Il est recommandé que ce livret contienne au minimum les éléments ci-après. Le Livret de Sécurité pour les Médias devrait être distribué aux médias accrédités par la FIA 2 semaines avant le début du rallye.

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

1) Inviter un photographe de la FIA et / ou un caméraman du Promoteur du Championnat à se rendre sur les épreuves spéciales avec le Délégué Presse National et le Responsable de la Sécurité dès que le parcours du rallye est défini. Il est recommandé qu'un photographe local soit engagé uniquement s'il s'agit d'un professionnel expérimenté ou d'un détenteur d'une accréditation FIA.

2) Identifier, pour chaque épreuve, un certain nombre de zones sûres ("zones photos") réservées aux photographes et aux équipes TV. Lorsque c'est possible, il doit y avoir un parking réservé aux médias avec chasubles le plus près possible de ces emplacements ainsi qu'aux arrivées des spéciales. Lorsque l'accès n'est pas possible, du fait de l'exiguïté de l'espace ou de problèmes de sécurité, ceci doit être clairement indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias.

3) Ces "zones photos" devraient être indiquées par écrit et illustrées par une photo. Il devrait y avoir des diagrammes pour chaque emplacement précisant de manière détaillée :

- le numéro et la longueur des ES
- l'heure de fermeture du parcours des ES pour les médias portant une chasuble
- l'heure de départ des ES pour la première voiture
- les références du Road Book et les références GPS
- les zones spécialement réservées aux photographes
- les zones réservées aux spectateurs
- l'aire de stationnement pour les médias portant une chasuble
- les voies d'accès
- la distance, sur le parcours des ES, entre les zones réservées aux photographes et le départ/l'arrivée des ES
- les rubans de sécurité.

4) Tous les diagrammes proposés devraient être approuvés par le Délégué Sécurité de la FIA.

5) Une fois approuvés, les diagrammes constitueront une section du Livret de Sécurité pour les Médias.

6) Le livret devrait également comprendre :

• La description par écrit des endroits où sont admises les personnes portant une chasuble et des opérations qu'elles peuvent accomplir. Cette section doit, au minimum, être rédigée en anglais et dans la langue locale.

• Exemple

- Elles devraient être autorisées à se déplacer immédiatement devant les rubans / les délimitations pour spectateurs pour se rendre d'un point à l'autre de l'épreuve et / ou traverser l'épreuve pendant les intervalles entre les passages des voitures de rallye, toujours conformément aux instructions de sécurité des commissaires de route. En outre, les médias portant une chasuble seront autorisés à quitter les épreuves spéciales dans l'intervalle entre les épreuves spéciales répétées, et ce dans la direction du parcours du rallye. Ceci ne sera autorisé que lorsqu'indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias et uniquement après que le responsable de spéciale aura annoncé l'ouverture de la route après le premier passage des voitures de rallye.

- Les zones spécifiques réservées aux photographes, pour les personnes portant une chasuble uniquement, doivent être délimitées par des rubans et signalées de manière appropriée, et avoir un accès restreint. Les commissaires préposés aux médias, tout particulièrement formés aux besoins, aux droits et aux devoirs des médias, devraient être identifiables dans les zones réservées aux photographes.

• Les cartes générales indiquant toutes les épreuves spéciales avec les routes réservées, les routes d'intersection, les points de fermeture, les zones réservées aux photographes, le parking pour les médias portant une chasuble.

- Un tableau contenant tous les laissez-passer, toutes les chasubles (permanents et rallye par rallye) ainsi que tous les laissez-passer pour les voitures des médias et des médias portant une chasuble ayant été autorisés.
- L'identification et la gestion des médias (Identification et Sécurité des médias), comme indiqué dans les Annexes du Cahier des Charges des Médias de la FIA (*FIA Media Facilities and Operation Guide*).

Les organisateurs devraient tenir compte des différents niveaux de préparation requis dans chaque zone réservée aux photographes, en fonction des conditions locales et du nombre de médias portant une chasuble susceptibles d'être présents.

Le Délégué Médias de la FIA se tient à la disposition des organisateurs pour les aider dans la production du Livret de Sécurité pour les Médias, qui devrait être distribué à toutes les personnes portant une chasuble, à tous les responsables de spéciales et à tout le personnel de sécurité et aux vigiles.

ANNEXE III

SECURITE

Ce qui suit est extrait de l'Annexe H (Recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention) du Code Sportif International de la FIA et sert de guide pour les organisateurs de rallyes. Le texte complet figure à l'Annexe H.

ARTICLE 5 DE L'ANNEXE H : RALLYES (1^{ERE} CATEGORIE)

SOMMAIRE

- 5.1 GENERALITES
- 5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES
- 5.3 DESCRIPTION DES ELEMENTS DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS
- 5.4 SECURITE DU PUBLIC
- 5.5 SECURITE DES EQUIPAGES CONCURRENTS
- 5.6 RAPPORTS SUR ACCIDENTS

5.1 GENERALITES

Les recommandations qui suivent devraient être respectées mais ne doivent pas nécessairement figurer dans le règlement particulier du rallye.

Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

L'application de ces recommandations sera sous la responsabilité finale du Directeur de Course.

La présence du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité FIA est obligatoire pour les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.

Pour tout autre Championnat FIA, il peut être prévu un Délégué Médical et/ou un Délégué à la Sécurité FIA ; dans ce cas, leurs tâches et pouvoirs seront tels que spécifiés dans le règlement sportif du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (ci-après WRC).

5.2 PLAN DE SECURITE ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES

5.2.1 Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera :

- Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la direction de course) ;
- Le nom des différents responsables :
Directeur de Course,
Directeurs de course adjoints,
Médecin-Chef (approbation de la FIA obligatoire pour épreuves du Championnat du Monde, conformément au Supplément 1),
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 ci-dessus).
- Pour les épreuves du WRC, voir également le règlement WRC spécifiant les délais pour la soumission à la FIA du plan de sécurité et du questionnaire médical ainsi que les dispositions prises avec les hôpitaux désignés.

5.2.2 Le plan de sécurité traite spécifiquement des problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants :
Sécurité du public,
Sécurité des équipages concurrents,
Sécurité des officiels de l'épreuve,

et comprend :

- les lieux de stationnement des secours,
- les consignes d'intervention,
- les itinéraires d'évacuation,
- les hôpitaux prévus et contactés.

5.2.3 Dans tous les cas, il faudrait prendre contact avec les autorités locales ou, à défaut, une organisation privée pour établir un plan de secours en cas d'incident majeur ou d'incidents dépassant les possibilités du service médical sur place.

Il faudrait prendre contact par écrit, au plus tard 16 jours avant le rallye avec les hôpitaux prévus, demandant la mise en alerte des services d'urgence.

5.2.4 Responsable Sécurité

Un responsable sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la direction de course, le Médecin-Chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio).

Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

5.2.5 Chef de Sécurité d'Epreuve Spéciale

Le responsable sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un chef de sécurité.

Le chef de sécurité d'épreuve spéciale veille à ce que sa spéciale soit inspectée et certifiée conforme au plan de sécurité avant le passage de la voiture 0.

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 DU SERVICE MEDICAL ET DE SECOURS

5.3.1 Généralités :

Les services de secours devraient être conformes aux indications rassemblées dans le présent article. Pour chaque pays concerné, ils devraient d'autre part répondre aux dispositions légales en vigueur. Ces indications s'appliquent à toute épreuve internationale. Elles ne s'appliquent pas aux essais privés.

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 leur ASN et être placés sous l'autorité du Directeur de Course. Leurs noms devront figurer sur le règlement particulier de l'épreuve.

Les qualifications exigées pour les Médecins-Chefs des épreuves du Championnat du Monde des Rallyes sont stipulées au Supplément 2.

Le Médecin-Chef a autorité sur le recrutement, la mise en place, le fonctionnement, le déroulement des secours et sur les évacuations. En conséquence, tous les personnels médicaux et paramédicaux, y compris quand ils sont directement ou indirectement recrutés par l'ASN, sont concernés par ses décisions.

Sauf cas exceptionnel, pendant le déroulement d'une épreuve, le Médecin-Chef demeure présent à la Direction de la Course afin de faciliter la concertation et la collaboration avec le Directeur de Course en cas d'accident. Il peut être momentanément remplacé par un adjoint dont le nom, à ce titre, devra figurer dans le règlement particulier de

l'épreuve concernée. Dans tous les cas, il doit pouvoir être joint. Enfin, les organisateurs sont tenus de lui fournir tous les moyens matériels et administratifs nécessaires au déroulement de sa mission.

- **Un médecin-chef adjoint :**

Il assiste le Médecin-Chef et est délégué pour certaines missions, ou peut même le remplacer.

Pour les véhicules d'intervention médicale et unités de soins / réanimation :

- **Des médecins** qualifiés en réanimation suivant les dispositions légales du pays concerné ou le cas échéant suivant des normes de référence ;
- **Des auxiliaires médicaux** dont la qualification 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 avant toute évacuation vers l'hôpital) ;
- **Des conducteurs**, qui peuvent être membres de ces équipes ;
et au besoin :
- **Des secouristes** et du personnel formé pour dégager les blessés des véhicules accidentés.
- **Equipes d'extraction** (voir Supplément 7)

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 :

- a) 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 conforme au Supplément 7,
 - 2 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 8 (Désincarcération).
- b) 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 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 est conseillé, comme le port du casque pour l'ensemble de l'équipe à bord

Dans tous les cas de figure le médecin réanimateur placé au départ de la spéciale (ou en intermédiaire le paramédical compétant en réanimation) devrait être le premier sur le lieu de l'accident.

5.3.4 Ambulance équipée pour la réanimation

Ambulance équipée pour la réanimation conformément à la réglementation du pays concerné. L'équipage est composé d'un conducteur, d'un médecin qualifié en réanimation et/ou d'un auxiliaire médical qui peut être le conducteur.

5.3.5 Unité de soins / réanimation

Une unité de réanimation conçue pour être utilisée dans le parc d'assistance et équipée conformément au Supplément 4 sous la forme d'une structure provisoire ou fixe ; deux lits sont nécessaires et suffisants. Elle devrait pouvoir recevoir à la fois les blessés pour des soins mineurs et ceux qui relèveraient des soins intensifs.

Un médecin qualifié en réanimation est affecté à chaque unité.

5.3.6 Ambulance d'évacuation

Ambulance équipée normalisée pour le transport de blessés, conforme à la réglementation du pays concerné. Avec ou sans médecin à bord. Lors du transport d'un blessé nécessitant une réanimation, la présence d'un médecin réanimateur est obligatoire.

5.3.7 Hélicoptère médicalisé

Lorsqu'il est prévu, il devrait être conforme aux normes exigées par l'autorité aéronautique du pays concerné. Le cas échéant, il doit être équipé pour les secours en terrain accidenté, et dans tous les cas le médecin qui s'y trouve doit être qualifié en réanimation.

Il devrait être exclusivement réservé aux interventions pour accident pendant les spéciales ou les parcours de liaison.

L'attention des organisateurs est attirée sur les lignes directrices de la FIA : "L'organisation des hélicoptères pour la sécurité en vol" et l'Article 5.5.3 d) ci-après.

5.3.8 Moyens de communication

Le Médecin-Chef doit pouvoir communiquer avec tous les éléments de son équipe, soit par l'intermédiaire du réseau radio général, soit par un canal radio d'un réseau propre.

5.4 SECURITE DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, et notamment les spectateurs.

A l'exception possible de 5.4.1, les mesures non limitatives suivantes devraient être respectées pour tous les rallyes de 1^{ère} catégorie internationaux:

5.4.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les épreuves)

- Durée 30 secondes ;
- Commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ;
- Ne devrait montrer aucun accident ;
- Devrait être diffusé plusieurs fois.

5.4.2 Contrôle des Spectateurs

- a) Des mesures devraient être prises telles que décrites à l'Article 5.4.5 pour avertir les spectateurs et, si nécessaire, assurer que ceux qui occupent des endroits dangereux en soient écartés.
- b) Toute zone à risques devrait être identifiée dans le plan de sécurité. Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, devraient identifier et délimiter les zones à risques bien avant l'arrivée du public et ce, en conformité avec le plan de sécurité.
- c) Le Directeur de Course devrait tenir compte des recommandations du Responsable de sécurité de la FIA ainsi que de l'équipage des voitures zéro (et du Délégué Médical et du Délégué à la Sécurité de la FIA s'ils sont présents) afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.
- d) Lorsqu'un public nombreux est attendu sur une épreuve spéciale ou super spéciale, il devrait être protégé par des équipements de sécurité spéciaux tels que mur de pneus, mur de bottes de paille, etc.
- e) Il faudrait empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture 0 et avant celui de la voiture balai).
- f) Sur le parcours de l'épreuve spéciale et à tous les points d'accès, des consignes de sécurité devraient être distribuées au public.
- g) Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant devraient être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
- h) Les commissaires de route devraient porter une veste clairement identifiable, conforme à la réglementation.
- i) Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à permettre le déplacement en toute sécurité des spectateurs de l'une à l'autre.

5.4.3 Zones de Ravitaillement et Assistance

Dans les zones où auront lieu du ravitaillement ou de l'assistance, les organisateurs devraient veiller à ce que de 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 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 CONCURENTS

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 placé 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,
 - un médecin qualifié en réanimation,
 - un auxiliaire médical,
 - 2 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 qualifié en réanimation, ou éventuellement un auxiliaire médical spécialisé en réanimation,
 - 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 :
- 2 (minimum) extincteurs de 4 kg avec opérateur(s)

- d) Dans le parc d'assistance (obligatoire pour les épreuves du WRC) ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées :
- un véhicule de dépannage ;
 - du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye ;
 - une unité de soins/réanimation (conforme à l'Article 5.3.5) ;
 - une ambulance d'évacuation.

Toute épreuve spéciale de rallye ne peut débuter ou reprendre en cas d'interruption en l'absence du dispositif médical initial. Des moyens de remplacement devraient être prévus.

5.5.2 Déclenchement des secours :

5.5.2.1 Tout secours nécessitant le déplacement d'un véhicule médical est déclenché par le Directeur de Course en concertation avec le Médecin-Chef et avec information au Directeur de l'Epreuve Spéciale. Toute évacuation terrestre ou aérienne se fera par les itinéraires déterminés à l'avance vers les hôpitaux prévus (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.

5.5.3 Evacuation

- a) Un itinéraire d'évacuation doit 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 5.2 ci-dessus).
- 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 qualifié en réanimation.
- d) Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les conditions suivantes devraient être respectées :
- 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 qualifié en réanimation.
 - Voir également Article 5.3.7 ci-dessus.

5.5.4 Surveillance de la route et signalisation

5.5.4.1 Balisage des Epreuves Spéciales :

Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela devrait s'effectuer de la manière suivante :

- a) Bloquer les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, et les placer sous la surveillance d'un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.
- b) Bloquer les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.) par exemple au moyen d'une bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de l'épreuve et du danger d'entrer.
- Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et d'aviser immédiatement le PC du rallye (direction de course) de toute omission pour rectification avant le commencement de l'épreuve spéciale.

5.5.4.2 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- Faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ;
- Avertir les équipages dans la mesure possible de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

5.5.4.3 Si l'utilisation des drapeaux jaunes s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

- a) Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
- b) Le drapeau jaune sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du Directeur de Course et uniquement aux points radio.

Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable, comme recommandée à l'Article 5.2.6 ci-dessus et sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux commissaires sportifs par le Directeur de Course.

- c) Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole spécifié à l'Article 5.5.4.4 ci-après devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement dans leurs carnets de notes.
- d) Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de l'épreuve spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.
- e) Aucun drapeau autre que le drapeau jaune ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.
- f) Différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement particulier.

5.5.4.4 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale devrait être mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 70 cm de diamètre portant le symbole du point radio, un éclair noir sur fond bleu.

Dans une spéciale, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge sur fond bleu) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

En outre, il devrait y avoir des panneaux avertisseurs, de 100 à 200 m avant les points radio SOS et médicaux, avec les mêmes dessins que ci-dessus mais sur fond jaune.

5.5.4.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (Direction de Course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi devrait être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le chef de sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

5.5.4.6 Dans le cas d'incidents concernant la sécurité et le contrôle des spectateurs, les commissaires de route doivent coopérer avec les autorités comme prévu dans le plan de grande urgence, en rapportant à la Direction de Course 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 carnet d'itinéraire.

Les lois du pays où se déroule l'épreuve doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

5.6.2 Enquêtes en cas d'accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit être signalé à l'Autorité Sportive Nationale qui doit en informer la FIA en conséquence.

ANNEXE IV

CEREMONIE DE PODIUM

1. EXIGENCES

- 1.1 La cérémonie de rampe d'arrivée et de podium devra se dérouler dans l'heure suivant l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale. L'horaire d'arrivée de la première voiture à l'assistance finale devra faire l'objet d'un accord entre la FIA et l'Organisateur.
- 1.2 L'organisateur devra prévoir une zone d'attente d'arrivée de sorte que les équipages traversent la rampe dans le bon ordre. Les médias et le personnel dotés d'un laissez-passer approprié devront pouvoir accéder à cette zone.
- 1.3 L'organisateur devra désigner un officiel (Maître de Cérémonie) chargé de la procédure, laquelle devra être répétée au préalable. Le nom de cet officiel, ainsi que l'horaire prévu pour la répétition, devront être transmis au Délégué Médias de la FIA et au Promoteur du Championnat préalablement à l'épreuve.
- 1.4 La rampe d'arrivée devra comprendre une arche, sur laquelle figureront clairement le nom et le logo de l'épreuve ainsi que les marques, conformément aux instructions disponibles auprès de la FIA. La tour des photographes devra se trouver en face de la rampe et devra être placée et installée conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA (*FIA Media Facilities and Operations Guide*). La voie menant à la rampe et permettant d'en sortir devra être délimitée par des barrières métalliques empêchant l'accès du public.
- 1.5 L'arche de la rampe ne devra pas gêner l'ouverture des portières de la voiture ou la sortie de l'équipage de son véhicule lorsque ce dernier sera correctement positionné, à savoir le nez du véhicule dirigé vers la sortie de la rampe.
- 1.6 A l'arrière ou sur le côté du podium, des mâts de drapeaux devront être prévus sur lesquels seront déployés, de gauche à droite depuis la tour des photographes, le drapeau de l'ASN (facultatif), le drapeau national du pays hôte, le drapeau de la FIA (tous ces drapeaux devront flotter en permanence) et les drapeaux nationaux du/des vainqueur(s) de Priorité 3 et du constructeur gagnant, ainsi que les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes au classement général. Les drapeaux nationaux d'autres concurrents pourront être déployés selon l'appréciation de l'organisateur (ces drapeaux devront flotter en permanence).
- 1.7 L'organisateur devra prévoir un podium à marches de "style olympique" qui sera uniquement utilisé par les trois premiers équipages au classement général ; il sera placé de manière à permettre aux photographes / équipes télévisées de prendre des photos depuis la tour des photographes (conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA). Si ce podium à marches doit être mis en place pendant la cérémonie, des points indiquant son emplacement devront être préalablement marqués sur le sol.
- 1.8 Seul un prix (coupe ou trophée) par personne pourra être décerné, un à chaque membre d'équipage et un au représentant du constructeur gagnant. Le modèle des coupes et trophées devra être approuvé par le Délégué Médias de la FIA préalablement à leur achat. L'organisateur devra veiller à ce que les personnes remettant les récompenses s'approchent depuis le côté et quittent rapidement le podium.
- 1.9 Six personnes au maximum pourront remettre les prix. A part ces personnes, seul l'officiel chargé des procédures sera autorisé dans la zone de la rampe et du podium. Des instructions claires, par écrit, comprenant notamment des recommandations concernant la tenue vestimentaire, devront être remises à chaque personne décernant un prix.
- 1.10 Un parking adjacent (ou le parc fermé d'arrivée) devra être prévu pour les trois premières voitures au classement général et l(les) équipage(s) gagnant(s) de Priorité 3 ; une zone d'attente protégée devra également être prévue pour les équipages en cas de mauvais temps.
- 1.11 L'organisateur prévoira des moyens de transport pour au moins douze pilotes / copilotes (WRC et Priorité 3), pour un représentant du concurrent et pour le Délégué Médias de la FIA, depuis la zone d'arrivée jusqu'à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.
- 1.12 Les équipes participant à la cérémonie de podium et celles tenues de présenter leur voiture aux vérifications techniques finales devront prévoir un représentant pour acheminer leur voiture jusqu'au parc fermé ou aux vérifications techniques finales.
- 1.13 Il est de la responsabilité de l'organisateur d'informer les concurrents de la procédure d'arrivée.
- 1.14 Une zone réservée devra être prévue d'un côté de la rampe, hors des limites de la zone de la rampe et du podium, pour permettre à l'équipe gagnante d'assister à l'arrivée.

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

Résumé – Procédure

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

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

3 premiers équipages au classement général appelés → Présentations → Présentation au concurrent → Hymnes et drapeaux → Douche au champagne → Transport vers la conférence de presse de la FIA (trois premiers, constructeur, vainqueur(s) P3

- 2.1 L'organisateur est invité à prévoir des animations préalablement à la cérémonie d'arrivée et à installer un système de sonorisation à l'intention du public et des écrans télévisés géants montrant des images de l'épreuve (disponibles gratuitement auprès du Promoteur du Championnat).
- 2.2 Il ne devra pas y avoir plus de deux VIP sur la rampe en même temps.
- 2.3 Depuis la zone d'attente d'arrivée (délimitée par des barrières et contrôlée - seuls les médias et le personnel portant un laissez-passer approprié y seront admis), la procédure devra se dérouler comme suit :
- 2.4 Si l'horaire le permet, l'équipage national le mieux placé se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense, repart et se dirige en voiture vers le parc fermé ou les vérifications techniques finales.
- 2.5 Le vainqueur de Priorité 3 se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, Le pilote est interviewé et reçoit sa récompense. L'équipage monte alors sur le capot où il reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable (si podium non de style F1 où le champagne est agité sur un podium différent) et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20"). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30"). L'équipage remonte dans la voiture et se rend directement dans la zone de parking ou au parc fermé (s'il est adjacent). L'équipage retourne alors à pied dans la zone d'arrivée et attend d'être transporté vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA (même procédure pour deux vainqueurs P3).
- 2.6 Les équipages occupant de la 10^{ème} à la 4^{ème} place au classement général se rendent en voiture jusqu'au sommet de la rampe, ouvrent les portières, sortent de leur voiture, reçoivent une récompense puis se dirigent en voiture directement vers le parc fermé ou les vérifications techniques finales.
- 2.7 L'équipage arrivé troisième au classement général se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. Les membres de l'équipage sortent de la voiture et se placent de chaque côté de la voiture, les portières ouvertes. Le pilote est interviewé puis l'équipage quitte la rampe à bord de sa voiture et se dirige vers le parking ou le parc fermé (s'il est adjacent), où le représentant de l'équipe prend en charge la voiture. L'équipage rejoint à pied la zone d'attente.
- 2.8 Deuxième au classement général – même procédure que pour le troisième au classement général.
- 2.9 L'équipage gagnant se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, ferme les portières et est interviewé par l'officiel. L'équipage monte alors sur le capot, reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne (si podium non de style F1 où le champagne est agité sur un podium différent) pour les photographes et les équipes TV (pas moins de 20"). Le personnel de l'équipe peut le rejoindre, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA (maximum 30"). Le personnel de l'équipe repart et la voiture reste sur la rampe jusqu'à la clôture de la cérémonie de podium.
- 2.10 Si ce n'est pas encore le cas, le podium est mis en place au sol en face de la rampe et de la voiture gagnante.
- 2.11 Les équipages gagnants se trouvant dans la zone d'attente sont ensuite appelés pour se placer derrière la marche du podium qui leur est réservée.
- 2.12 Il est demandé aux dignitaires politiques et/ou aux commanditaires (six au maximum) de présenter les récompenses.
- 2.13 Les équipages sont invités à monter sur le podium dans l'ordre suivant : 3^{ème}, 2^{ème} et 1^{er}. En commençant par l'équipage arrivé troisième, les personnes chargées de remettre les récompenses présentent les trophées

individuellement, équipage par équipage, en terminant par les gagnants. Ils se retirent immédiatement du champ des photographes et des équipes TV.

- 2.14** Après que chaque équipage a reçu ses prix, il est demandé à un représentant du concurrent gagnant de les rejoindre. Le trophée lui est remis alors qu'il se trouve devant l'équipage ; il se déplace ensuite sur le côté.
- 2.15** Les hymnes du pilote gagnant (conformément à la nationalité indiquée sur son passeport) ainsi que celui du constructeur (conformément au pays dans lequel la voiture a été homologuée) sont joués. Au moment où l'hymne du pilote vainqueur est joué, les drapeaux des pays des trois premiers pilotes sont hissés conformément au protocole olympique standard.
- Les équipages ne doivent pas porter de casquette pendant les hymnes. Les lunettes de soleil sont interdites. Immédiatement après, si la nationalité du constructeur gagnant est différente de celle du pilote, l'hymne national de ce constructeur est joué pendant que son drapeau est hissé. Si le pilote et le constructeur sont de même nationalité, l'hymne n'est joué qu'une seule fois et tous les drapeaux sont hissés simultanément. La durée du hissage des drapeaux doit être strictement identique à celle des hymnes. Après les hymnes, une autre douche au champagne devrait être prévue avec six bouteilles préalablement ouvertes.
- 2.16** Les équipages sont ensuite transportés vers la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA.
- 2.17** La voiture gagnante est conduite au parc fermé par un représentant de l'équipe.
- 2.18** L'(les) équipage(s) gagnant(s) de Priorité 3, les trois premiers équipages au classement général, le représentant du constructeur gagnant et le Délégué Médias de la FIA sont amenés à la salle de presse pour la Conférence de Presse finale de la FIA. L'accès aux moyens de transport de ces derniers ne doit pas être entravé par des spectateurs.
- 2.19** Les voitures gagnantes sont ensuite amenées par les techniciens au parc fermé ou aux vérifications techniques finales, sous escorte prévue par l'organisateur.
- 2.20** Tous les autres équipages traversent la rampe selon l'horaire/l'ordre prévus, l'organisateur étant libre de donner la vedette à tel ou tel équipage.

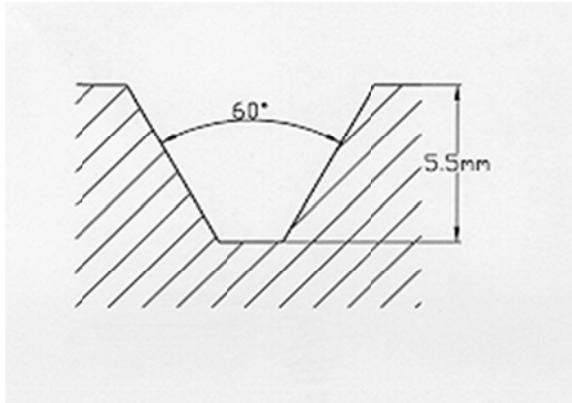
ANNEXE V

RÉGLEMENTATION PNEUMATIQUES

1. Définition des pneus moulés

1.1 Bande de roulement d'une largeur de 170 mm (85 mm de part et d'autre de l'axe du pneu) et d'une circonférence de 140 mm. Dans cette zone, 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 minimum 17 % de la surface totale.

Cette sculpture doit être moulée.



	Longueur x Largeur	Surface	Taux de 17 %
9"	170X140	23800	4046
8,5"	161X140	22540	3832
8"	148X140	20720	3522
7,5"	142X140	19880	3380
7"	133X140	18620	3165
6,5"	124X140	17360	2951

1.2 La somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne de circonférence dans la zone décrite ci-dessus doit être de 4 mm minimum.

1.3 La somme de la largeur des sillons rencontrés par une ligne radiale doit être de 16 mm minimum.

1.4 Les pavés et les lamelles doivent être considérés comme faisant partie de la bande de roulement s'ils sont inférieurs à 2 mm.

2. Homologation des pneus

2.1 Deux semaines au moins avant le début du rallye, le fournisseur de pneus présentera à la FIA le (les) dessin(s) de la (les) sculpture(s) prévue(s) pour utilisation dans une épreuve afin d'obtenir l'homologation de la FIA. Une fois obtenue, l'homologation reste valable sans date d'expiration.

2.2 La FIA délivrera une fiche pour chaque sculpture, avec un calcul de tous les différents paramètres.

2.3 Le dessin de la sculpture doit indiquer :

- la bande de roulement
- la dimension de la rainure la plus petite, conformément au point 2
- la taille de la jante
- les dimensions dans le but de déterminer la surface de contrôle adéquate.

2.4 Cet article ne concerne que les pneumatiques dont le taux d'entaillement est inférieur à 25%.

3. Pendant l'épreuve

3.1 A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures des pneus montés sur la voiture ne doit pas être inférieure à 1,6 mm, ceci sur au moins trois quarts de la bande de roulement. Il est conseillé au manufacturier de prévoir des témoins afin de visualiser cette usure.

3.2 Les pneus de secours peuvent être réutilisés si et seulement si la profondeur minimum est de 1,6 mm mais ils doivent toujours rester à bord de la voiture.

3.3 Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture lors de l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante où un changement de pneumatiques est autorisé. Aucune roue complète ne pourra être embarquée ou retirée de la voiture en dehors des parcs ou zones d'assistance où un changement de pneumatiques est autorisé.

ANNEXE VI

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

Droits pour :	Constructeur pour marquer des points	Equipe WRC pour marquer des points		Constructeur ou Equipe WRC (Pas pour marquer des points)	Championnats annexes (SWRC ET PWRC)
Nombre de voitures	2	2 voitures	1 voiture	illimité	-
Statut	P1	P1	P1	P1	P3
Droit d'inscription	300 000 €	42 000 €	21 000 €	-	1470_€
Droit d'engagement épreuve	35 000 €	12 750 €	6375 €	3750 €	3750 € (recommandé)
Publicité facultative exigée	Non	Non	Non	Non	Oui, sauf si paiement du droit additionnel
Plaques de véhicule :					
• Plaques VIP (ou invités)	10	8	4	2	1
• Plaques d'assistance	6	4	2	1	1
• Plaques auxiliaires	12	8	4	2	2
• Plaques voitures de notes (WRC Art. 11.4.1)	2	2	1	-	-
Services :					
• Zone dans le parc d'assistance	Comme convenu avec le Promoteur du Championnat				
• Toilettes dans la zone réservée aux équipes	2	1	1	-	-
• WLAN ou réseau semblable	1	1	1	-	
• Raccordement eau et enlèvement des déchets	A gérer de manière centralisée par l'organisateur dans le parc d'assistance				-
• Plate-forme d'hélicoptère sans frais	1	-	-	-	-
Documents imprimés et laissez-passer :					
• Règlements	10 (10)	6 (6)	3 (3)	2 (2)	2 (2)
• Road books	12 (8)	6 (4)	3 (2)	3 (2)	3 (2)
• Cartes du parcours	12 (10)	8 (6)	5 (3)	5 (2)	5 (2)
• Programmes	12 (-)	8 (-)	4 (-)	5 (-)	5 (-)
• Résultats (Livret / CD)	1 (1)	1 (1)	-	-	1 (1)
• Plan de sécurité (CD)	1 (1)	-	-	-	-
• Laissez-passer équipes	30	15	5	5	-
Laissez-passer permanents *:					
• Priorité	3	2	1	-	-
• Médias/RP	3	2	1	-	-
• Equipe	30	20	10	-	-

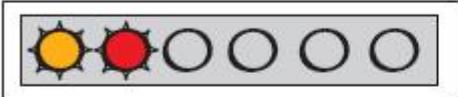
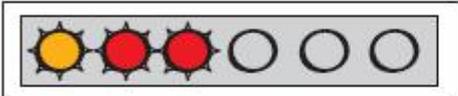
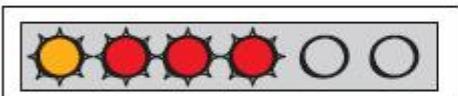
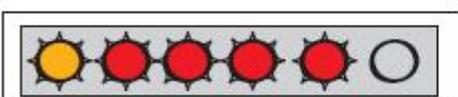
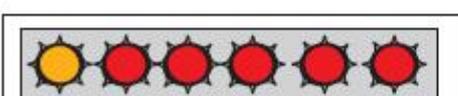
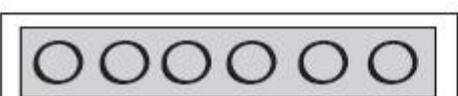
() = le nombre total d'exemplaires à envoyer par poste / par coursier au Directeur Sportif.

Les laissez-passer invités sont sous réserve d'un accord entre le concurrent et le Promoteur du Championnat.

ANNEXE VII

SEQUENCE FEUX DE DEPART

Start Light Sequence:

	30 Seconds
	5 Seconds
	4 Seconds
	3 Seconds
	2 Seconds
	1 Seconds
	GO

Left hand light = orange
All other lights = red

ANNEXE VIII

COUPE WRC ACADEMY

1. ANNONCE

La FIA WRC Academy ("WRC Academy") est une Coupe de la FIA telle que présentée à l'Art. 1 du Règlement Sportif WRC 2012, réservée aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 6 de la présente Annexe avec des voitures admises conformément à l'Article 7.

2. PARTICIPATION**2.1 GENERALITES**

2.1.1 Pour marquer des points à la WRC Academy, les pilotes doivent s'inscrire à la WRC Academy avant la date de clôture des engagements à la première épreuve à l'aide du Formulaire de demande accessible sur le site Web de la WRC Academy : www.wrc.com/wrcacademy. Les demandes tardives pourront être acceptées sous réserve de l'accord de la FIA.

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

L'inscription à la Coupe WRC Academy ne peut se faire qu'au nom d'un pilote.

L'engagement aux épreuves individuelles peut se faire :

- au nom d'un pilote ou
- au nom d'une équipe ou d'un sponsor ou
- au nom d'une équipe désignée par une ASN.

2.1.2 Le nombre de rallyes qualificatifs dans la Coupe WRC Academy est de 6.

2.1.3 L'inscription à la WRC Academy 2012 sera considérée comme un engagement dans tous les rallyes qualificatifs de la Coupe WRC Academy. Tout manquement à cette règle entraînera l'application de pénalités tel que précisé à l'Art 4.1.

2.1.4 Le nombre maximum d'engagements acceptés dans la Coupe WRC Academy sera de 24.

2.2 PILOTES

2.2.1 Pour pouvoir participer et marquer des points à la WRC Academy, les pilotes doivent :

- a) être nés le 14 novembre 1986 ou après ;
- b) ne pas avoir participé en tant que pilote prioritaire à plus de sept rallyes du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA avant le 1^{er} janvier 2012 ;
- c) ne pas être un précédent vainqueur de la Coupe WRC Academy.

2.2.2 Seul le pilote inscrit pour participer à la Coupe WRC Academy peut conduire sur les épreuves spéciales du rallye.

2.2.3 Le pilote vainqueur deviendra le Vainqueur de la Coupe WRC Academy 2012. Le Vainqueur de la Coupe WRC Academy recevra une bourse pour la poursuite de sa carrière en rallye dans le cadre des épreuves du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA 2013. Cette bourse est soumise aux termes et conditions définis dans l'accord relatif au pilote.

2.2.4 Des pilotes de réserve peuvent remplacer les concurrents ayant abandonné ou ayant été exclus ou suspendus de la WRC Academy. Ces pilotes de réserve ne peuvent pas marquer de points pour la Coupe WRC Academy. Toutefois, la position de ces pilotes à l'arrivée des épreuves sera reflétée dans le classement général de la WRC Academy pour Pilotes et les points normalement attribués à leur position à l'arrivée ne seront pas réattribués.

2.2.5 Comme à l'Art. 2.2.4, si un pilote de réserve remporte une spéciale, les points de la spéciale ne seront pas réattribués.

2.3 COPILOTES

2.3.1 Pour pouvoir participer et marquer des points à la WRC Academy, les copilotes doivent s'inscrire à la WRC Academy avant la date de clôture des engagements à la première épreuve de la Coupe WRC Academy 2012.

2.3.2 Le copilote vainqueur se verra attribuer la Coupe WRC Academy 2012 pour Copilotes.

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

- 2.3.4** Un copilote peut s'associer à plusieurs pilotes au cours d'une saison de la WRC Academy.
- 2.3.5** Les copilotes qui s'inscrivent après la date de clôture des engagements à la première épreuve de la Coupe WRC Academy ne peuvent pas marquer de points pour la WRC Academy. Toutefois, la position à l'arrivée de ces copilotes sera reflétée dans le classement général de la WRC Academy pour Copilotes et le nombre de points attribués à leur position à l'arrivée ne sera pas réattribué. Si un copilote non inscrit remporte une spéciale, les points de cette spéciale ne seront pas non plus réattribués.

3. POINTS

3.1 GENERALITES

3.1.1 Les titres de Vainqueur de la Coupe WRC Academy seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points au total.

3.1.2 Les points seront attribués conformément à un classement distinct des pilotes et copilotes inscrits à la WRC Academy qui sera établi à partir du classement général de chaque épreuve de la WRC Academy. Les points marqués dans la Coupe WRC Academy le seront à la fois au nom du pilote et du copilote.

3.1.3 Les 5 meilleurs résultats de chaque pilote ou copilote inscrit compteront pour le classement final de la Coupe WRC Academy. Les points des spéciales et les points de la "Spéciale Power", s'il y a lieu, pourront néanmoins être marqués sur les six épreuves.

3.1.4 Les points d'un pilote ou copilote ayant abandonné ou ayant été exclu ou suspendu de la WRC Academy demeureront dans le classement de la WRC Academy.

3.2 POINTS DE RALLYE

3.2.1 Les points pour chaque manche seront attribués aux pilotes et copilotes de la WRC Academy sur la base du classement général de la WRC Academy 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 Un classement WRC Academy sera établi à partir du classement général d'un rallye à la fin du dernier contrôle horaire de l'itinéraire de la WRC Academy. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 54 du Règlement Sportif WRC FIA.

3.3 POINTS DE SPECIALE

3.3.1 Pour chaque spéciale d'un itinéraire de la WRC Academy, un Point de Spéciale sera attribué au pilote et au copilote de la WRC Academy ayant obtenu le temps de spéciale le plus rapide. Si deux équipages (ou plus) ont obtenu le même temps le plus rapide, ces derniers recevront un Point de Spéciale.

3.3.2 Les Points de Spéciale ne seront pas attribués à un équipage de la WRC Academy qui se sera vu allouer un temps théorique. Les Points de Spéciale ne seront pas attribués en cas d'ex æquo entre deux équipages (ou plus) si un (ou plusieurs) des équipages concernés s'est vu allouer un temps théorique.

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

3.3.4 Un équipage ayant abandonné le dernier jour de l'itinéraire de la WRC Academy ne sera pas classé mais pourra conserver tous les Points de Spéciale acquis jusque-là.

3.4 POINTS DE LA "SPECIALE POWER"

Lorsqu'une "Spéciale Power" figure dans l'itinéraire de la WRC Academy, les points de la "Spéciale Power" seront attribués aux pilotes et copilotes de la WRC Academy sur la base du classement de la "Spéciale Power" comme suit :

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

Les pilotes ayant abandonné lors du dernier jour de l'itinéraire de la WRC Academy ne seront pas autorisés à prendre un nouveau départ pour participer à la "Spéciale Power".

3.5 EX ÆQUO

Les ex æquo au classement de la Coupe WRC Academy seront dans un premier temps départagés en prenant en considération le nombre de Points de Spéciale le plus élevé, points de la "Spéciale Power" y compris, s'il y a lieu. Les autres ex æquo seront départagés conformément à l'Article 10 du Règlement Sportif WRC FIA 2012.

4. NON-PARTICIPATION

4.1 Excepté dans les cas de force majeure ou l'Article 4.4, un pilote inscrit qui ne prend pas le départ d'une des manches qualificatives de la WRC Academy sera exclu du classement de la Coupe WRC Academy et sera signalé à la FIA.

4.2 Pour qu'un cas soit considéré comme un cas de force majeure, le pilote doit informer la WRC Academy qui avertira l'organisateur de l'épreuve par écrit en indiquant la raison pour laquelle il entend renoncer à participer au rallye. Toute la documentation nécessaire pouvant servir de preuve doit être remise à l'organisateur avant le début du rallye pour que les commissaires sportifs l'étudient. L'absence de déclaration écrite sera considérée comme une non-revendication du cas de force majeure.

4.3 Si le concurrent invoque un cas de force majeure pour raisons médicales, les documents suivants devront être envoyés à l'organisateur dans les meilleurs délais :

- le / les certificat(s) médical(aux) donnant un diagnostic précis et une description des blessures, rédigé(s) par un / des spécialiste(s) compétent(s) (orthopédiste, neurochirurgien, médecin du sport, etc.) ;
- les documents para-cliniques (radios, scanographies, etc.) prouvant le diagnostic ;
- une déclaration signée par le pilote autorisant un Délégué Médical de la FIA à discuter du cas avec le / les spécialiste(s) compétent(s) qui a / ont rédigé le / les certificat(s) médical(aux).

Tous les documents devront être rédigés en anglais (ou accompagnés d'une traduction certifiée), dactylographiés et lisibles. L'authenticité de tout document, traduction et / ou copies doit être certifiée. La FIA pourra demander que le pilote soit examiné par un Délégué Médical de la FIA.

4.4 Un pilote peut être exempté s'il participe au rallye qualificatif en tant que pilote prioritaire.

5. ITINERAIRE

Pour chaque rallye, un itinéraire spécifique et des sections comptant pour le classement de l'épreuve WRC Academy seront publiés sous le titre "Itinéraire de la WRC Academy". Seuls les résultats des spéciales qui font partie de l'itinéraire de la WRC Academy seront pris en compte pour le classement de la WRC Academy.

6. CALENDRIER

Les rallyes qualificatifs de la WRC Academy pour 2012 sont les suivants :

Date	Rallye	Site Web de l'organisateur du rallye
29 mars - 1 ^{er} avril 2012	Rally de Portugal	www.rallydeportugal.pt
25 - 27 mai 2012	Acropolis Rally	www.acropolisrally.gr
2 - 5 août 2012	Rally Finland	www.nesteoilrallyfinland.fi
24 - 26 août 2012	Rallye Deutschland	www.adac-rallye-deutschland.de
4 - 7 octobre 2012	Rallye de France	www.rallyedefrance.com
8-11 novembre 2012	Rally de España	www.rallyracc.com

Si un rallye de la WRC Academy devait être annulé, une épreuve de remplacement pourra être désignée.

7. VOITURES ADMISSIBLES

7.1 La seule voiture admissible est la Ford Fiesta R2 ("la Voiture") telle que préparée et fournie par le fournisseur de voitures de la WRC Academy M-Sport Ltd, et conforme à toutes les dispositions du présent règlement.

7.2 La Voiture doit être à tout moment conforme à la Feuille de spécifications qui sera fournie par M-Sport Ltd pour chaque rallye qualificatif.

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

8. PNEUS ADMISSIBLES

8.1 Les pneus admissibles sont des pneus Pirelli.

8.2 Le/les type(s) et le nombre maximum de pneumatiques seront indiqués dans le règlement particulier de chaque épreuve.

8.3 Il est obligatoire que chaque voiture de la WRC Academy ait à son bord deux roues de secours équipées de pneus au moment de quitter une zone d'assistance avant toute section incluant une épreuve spéciale.

8.4 Toute découpe et/ou autre modification des pneus fournis sont interdites.

9. RECONNAISSANCES

9.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Seules les "Voitures standard" conformes exclusivement à l'Art. 25.1.1 du Règlement Sportif WRC peuvent être utilisées.

Les concurrents ne peuvent pas utiliser une "voiture de production" telle que définie à l'Art. 25.1.2 du Règlement Sportif WRC.

10. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLE

10.1 ORDRE DE DEPART DU RALLYE

10.1.1 A moins que d'autres critères d'inclusion dans les listes de priorité ne soient spécifiés pour une Epreuve Super Spéciale, les équipages de la WRC Academy prendront le départ de la première section du rallye après les voitures à quatre roues motrices dans l'ordre du classement provisoire de la Coupe WRC Academy. Si une zone d'assistance éloignée est prévue sur la première section d'une épreuve, l'Article 10.2 (ci-dessous) pourra s'appliquer.

10.1.2 Pour la première manche de la Coupe, le Responsable Sportif de la WRC Academy et la FIA communiqueront à l'organisateur l'ordre de départ de la WRC Academy.

10.2 ORDRE DE DEPART DU DEUXIEME JOUR

10.2.1 L'ordre de départ du deuxième jour, et s'il y a lieu du suivant, se fondera sur le classement de la WRC Academy à l'arrivée de la dernière spéciale du jour précédent, toujours sous réserve de l'Article 45.4.

10.2.2 Les équipages de la WRC Academy peuvent être répartis en deux groupes (groupe A / groupe B) et figurer sur la liste des partants du deuxième jour conformément au classement du jour précédent. La position de départ de ces deux groupes sera définie par le directeur de course en consultation avec le Responsable Sportif de la WRC Academy.

11. CARBURANT

Sauf dans les cas expressément autorisés, les pilotes de la WRC Academy ne doivent utiliser que du carburant disponible dans le commerce, distribué à la pompe dans les stations-service désignées ou indiquées dans le Road Book.

12. MARQUAGE ET PLOMBAGE DES COMPOSANTS MECANIQUES

Pour chaque voiture de la WRC Academy, 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 l'épreuve.

13. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Le commissaire technique de la WRC Academy 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.

14. ESSAIS

Avant chaque épreuve, le lieu et l'horaire des essais pourra être publié par l'organisateur à l'attention des équipages de la WRC Academy dans le règlement particulier de l'épreuve ou dans un Additif.

15. NUMEROS ATTRIBUES A LA SAISON

La FIA attribuera des numéros permanents compris entre [100] et [130] à chaque pilote inscrit à la WRC Academy.