

RALLYE INTERNATIONAL VERT de MONTRÉAL Édition 2011
30 septembre - 1-2 octobre 2011

Un événement de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA
(FIA Alternative Energies Cup)

A – ORGANISATEUR

Art. 1 –DÉSIGNATION DES ORGANISATEURS

1.1 Ce Rallye est organisé par l'Association des Amateurs de Sport Automobile Inc, (AASA) en collaboration avec Énergie Mobilité Alternative du Canada (ÉMAC), sous la sanction de la FIA et de ASN Canada FIA.

Le numéro de visa ASN Canada FIA pour cet événement est 11-014
Le numéro de visa FIA pour cet événement est le 11CEA300911

Art. 2 – NOM ET NATURE DE LA COMPÉTITION

2.1 Le nom de la compétition est :

RALLYE INTERNATIONAL VERT de MONTRÉAL Édition 2011

2.2 L'événement est une épreuve internationale qui fait partie de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA. Ce rallye est une épreuve de coefficient 2 rallye, disputée sur des chemins publics et comportant des tests de régularité. Elle comportera un itinéraire unique qui doit être parcouru par toutes les voitures. Cette épreuve de régularité est réservée à des véhicules utilisant des énergies alternatives et sont admissibles les véhicules conformes au Code de la route du Québec.

Les résultats pris en compte pour le classement final de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA seront ceux relatifs aux Tests de Régularité.

Cependant, le Rallye International Vert de Montréal affichera des résultats incluant un Index de Consommation et établira les vainqueurs en vertu de ces classements. De plus, un classement général sera établi en combinant les résultats des Tests de Régularité et les Index de Consommation (voir article 27)

2.3 L'épreuve comptera pour les championnats suivants de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA :

- Trophée de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA pour pilotes et copilotes de Catégories IIIA pour véhicules de série à énergie électrique pour usage quotidien.
- Trophée de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA pour pilotes et copilotes de Catégories VII et VIII pour véhicules hybrides électriques et autres véhicules à énergies alternatives.
- Coupe des Manufacturiers de la FIA pour les catégories IIIA, VII et VIII.

2.4 L'événement sera d'une distance totale approximative de 600 kilomètres, et consistera en sept étapes sur trois jours au cours desquelles seront disputés sept tests

de régularité. L'intervalle de départ entre chaque voiture sera d'une (1) minute. Le découpage de l'itinéraire, ainsi que des contrôles de passage sont repris dans le carnet de contrôle et les feuillets d'itinéraires.

2.5 La langue officielle de l'épreuve est le français.

Art. 3 – SANCTION

Ce rallye sera disputée en conformité avec le Code Sportif International, le Règlement de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA, le Règlement Sportif – Épreuves de tests de conduite, le Règlement Technique pour Véhicules à Énergie Alternative et ce règlement particulier.

B – COMITÉ ORGANISATEUR

Art. 4 ADRESSE DE CORRESPONDANCE

Rallye Énergie Alternative
417, rue St-Nicolas, bureau 202
Montréal, Québec H2Y 2P4
Téléphone : (514) 604-4343
Télécopieur :
Site Web : www.rallye-alternative.com
Courriel : info@rallye-alternative.com

Président honorifique

Roger Peart – président ASN Canada FIA

Comité exécutif

Président :	Peter Duncan
Administration :	Yvon Beausoleil
Relations publiques et média :	Johanne Lépine
Dév. des affaires et des commandites :	Lou Cantin François Décarie
Consultant technique :	Yvon Lanthier
Consultants sportifs :	François Monath Michel Poirier-Defoy

Officiels

Directeur de l'épreuve :	Michel Poirier-Defoy
Directeur du parcours :	Louis Bélanger
Directeurs techniques :	Yvon Lanthier

Collège des commissaires sportifs

Président :	Bruno Moretti (ITA)
Commissaires :	Alain Bergeron (CDN) Donald Leblanc (CDN)

Commissaires techniques

Délégué technique FIA:	Mario Bonifacio (ITA)
------------------------	-----------------------

Chargée des relations avec les concurrents Pierre Racine (CDN)

Calculs et classement

Jean-Georges Marcotte

C - PROGRAMME

- Lundi 1 août Ouverture des inscriptions
Lundi 22 août Ouverture officielle des inscriptions
- Vendredi 23 sep Clôture des inscriptions (date limite de réception des
 formulaires avec paiement – le cachet de la poste faisant foi)
- Lundi 26 sep Confirmation des voitures sélectionnées
 Ordre des départs
- Jeudi 29 sep Quartier général temporaire, rue McGill College
- 12h00 Ouverture du quartier général
 - Accueil et inscription des participants selon l'horaire établi
 - Vérifications administratives et techniques avec remise des plaques et
 des documents officiels aux concurrents sur rendez-vous
- 13h00 - Inspection technique voitures manufacturiers et commanditées
 seulement
 - Ravitaillement des véhicules et pose des scellés des réservoirs
 - Mise en parc fermé
- 19h30 Cocktail de bienvenue
- Vendredi 30 sep
- 08h00 Première réunion du Collège des commissaires sportifs
- 09h à 22h Quartier Général temporaire, rue McGill College, centre-ville de Montréal
- 09h00 - Accueil et inscription des participants sur rendez-vous
 Publication des équipages admis à prendre le départ et l'ordre de départ,
 sur le tableau officiel
 - Vérifications administratives et techniques avec remise des plaques et
 des documents officiels aux concurrents
- 10h00 Inspection Technique voitures grand public
 - Ravitaillement des véhicules et pose des scellés des réservoirs
 - Mise en Parc Fermé
- 12h00 Séance de formation (optionnelle) pour les concurrents
- 15h00 Fermeture des inscriptions
- 15h30 Fermeture de l'inspection technique et du remplissage
 Réunion pour les équipes de service
- 16h00 - Rencontre obligatoire pour tous participants et présentation des
 officiels
 - Mise en disponibilité du Chargé des relations avec les concurrents
- 17h00 Ouverture du parc fermé

18h00 Départ officiel du Rallye (en convoi) Étape A
 18h45 Départ du test de régularité 1 « Circuit Gilles-Villeneuve »
 19h30 Fin du test de régularité 1 « Circuit Gilles-Villeneuve »
 20h00 Fin de l'Étape A
 Mise en Parc Fermé
 21h00 Deuxième réunion du Collège des commissaires sportifs
 21H00 Goûter et cocktail pour les participants
 Affichage des résultats provisoires de l'étape A

Samedi, 1 octobre 2011

7h à 8h Petit déjeuner
 8h15 Ouverture du Parc Fermé
 8h30 Ouverture de l'aire de départ
 Départ Jour 2
 Étape B comprenant 1 test de régularité
 10h30 Fin Étape B. Aire de service 1. Lachute

 11h45 Départ Étape C comprenant 1 test de régularité
 13h45 Fin Étape C. Aire de service 2. Lachute

 15h00 Départ Étape D comprenant 1 test de régularité
 17h15 Fin de l'étape D. Centre-Ville Montréal

 17h30 Mise en Parc Fermé
 Mise en disponibilité du Chargé des relations avec les concurrents

 17h45 Troisième réunion du Collège des commissaires sportifs au QG

 18h30 Cocktail dînatoire
 20h00 Affichage des résultats des étapes A, B, C et D, liste des concurrents
 admis au départ de l'étape E + ordre des départs

Dimanche, 2 octobre 2011

6h à 7h30 Petit déjeuner
 7h45 Ouverture du Parc Fermé et de l'aire de départ
 8h00 Départ Jour 3
 Étape E comprenant 1 test de régularité
 10h15 Fin Étape E. Aire de service 3. St-Hyacinthe

 11h30 Départ Étape F comprenant 1 test de régularité
 13h00 Fin Étape F. Aire de service 2. St-Hyacinthe

 14h00 Départ Étape G comprenant 1 test de régularité
 15h30 Fin de l'étape G. Procédures techniques. Boucherville
 Ravitaillement et pesée des véhicules. Point de regroupement

17h00	Regroupement et convoi vers McGill College
17h30	Fin du rallye rue, McGill College. Mise en Parc Fermé Mise en disponibilité du Chargé des relations avec les concurrents Quatrième réunion du Collège des commissaires sportifs
19h00	Hôtel Sheraton, Montréal Remise des prix Ouverture du Parc Fermé Publication des résultats par affichage

D - MODALITÉS GÉNÉRALES

Art. 5 - VÉHICULES ADMISSIBLES

5.1 Les véhicules devront être en accord avec le règlement technique de la FIA et licenciés pour utilisation sur le réseau routier du Québec.

5.2 Les véhicules seront répartis selon les catégories suivantes :

III - Véhicules de production de série à propulsion électrique

IIIA - Véhicules de production de série à propulsion électrique pour usage quotidien

Les véhicules des catégories III et IIIA seront regroupés (Nissan Leaf, Mitsubishi iMiEV)

VII - Véhicules électriques hybrides (Honda Insight, Toyota Prius)

- carburant fossile + électrique

- carburant bio + électrique

VIII - Véhicules à carburant alternatif

1. Tout véhicule avec moteur à combustion interne qui utilise un carburant contenant moins de 15% de carburant disponible commercialement, ex. E85. La tolérance se chiffre entre 15 et 35%, soit du E85 à E65

Du naphta ou du diesel contenant du bio-carburant de plus de 50% selon le type de concentration du bio-carburant.

2. Tout véhicule avec moteur à combustion interne qui utilise un carburant contenant moins de 50% de diesel disponible commercialement

Véhicule mû un seul carburant gazeux

Véhicule mû par des carburants gazeux et liquides

Véhicule mû par hydrogène.

Véhicule mû bi-énergie, hydrogène et un autre carburant.

Véhicule mû piles à combustible

Véhicule mû combustible bio (Bio éthanol, bio diesel.)

Les véhicules des catégories VII et VIII seront regroupés dans une seule catégorie avec un seul classement, comme pour les véhicules des catégories IIIA et III

5.3 Les zones de ravitaillements seront indiquées dans le cahier de route. Elles sont prévus dans des postes de ravitaillement précis et sont obligatoires. Un protocole de ravitaillement spécifique devra être établi pour tout véhicule dont l'autonomie est inférieure à 100 kilomètres pour la classe III et 600 kilomètres pour les autres.

Les voitures admises au départ seront déterminées par le comité organisateur qui restera seul juge d'accepter ou de refuser les candidatures, sans avoir à en justifier les raisons.

Art. 6 - ÉQUIPAGES ADMISSIBLES

6.1 Tout équipage doit être composé d'un pilote et d'un copilote, tous deux titulaires d'un permis de conduire valide. Tous deux doivent être présents à bord de la voiture pendant toute la durée de l'épreuve, sous peine de mise hors course.

6.2 Chaque membre d'un équipage doit, au choix :

- être en possession d'une licence de pilote de compétition ou de régularité équivalente, valide pour l'année 2011, émise par une Association Sportive Nationale reconnue par la FIA. Pour les concurrents étrangers, une autorisation de leur ASN sera également exigée.

- demander pour la durée de l'épreuve un « Permis de Pilotage pour Rallye de Régularité » délivré par ASN Canada FIA et remis lors des contrôles administratifs avant le départ. Ce permis fera l'objet du paiement d'un droit de 80 \$. Le coût du permis devra être payé avec les droits d'engagement et ne sera pas remboursable en cas de forfait. Le formulaire de demande de licence se trouve en annexe IV.

6.3 Une carte de membre honoraire du club AASA sera émise au nom de chaque membre de l'équipage qui demandera un permis de pilotage pour rallye de régularité. Le formulaire de demande de licence de régularité est disponible à la fin du présent règlement et aussi disponible sur www.rallye-alternative.com.

Art. 7 - FORMULAIRES D'ENGAGEMENT

7.1 Toute personne désirant participer à ce rallye de régularité doit faire parvenir le formulaire d'engagement dûment rempli au Secrétariat du Rallye, avant le 23 septembre 2011.

Les détails concernant les équipiers peuvent être soumis jusqu'au moment des vérifications administratives. Un membre de l'équipage pourra être remplacé au plus tard au moment des vérifications administratives, avec l'accord des organisateurs. Seuls les commissaires sportifs peuvent autoriser le remplacement de tous les membres d'un équipage. Une voiture ne pourra être remplacée qu'avec l'accord des organisateurs.

Tous les engagements doivent être accompagnés de photocopies du certificat d'immatriculation de la voiture et de pièces d'identité avec photo (4 x 4 cm) du pilote et du copilote.

7.2 Par le fait d'envoyer le formulaire d'engagement, tous les concurrents se soumettent aux dispositions du présent règlement.

Art. 8 - DROITS D'ENGAGEMENT - FORFAITS

8.1 Le montant des droits d'engagement est fixé, pour un équipage composé de 2 personnes,

- 1) si le concurrent est un individu
- chacun des deux membres de l'équipage 425 \$

- 2) si le concurrent est une entreprise
- chacun des deux membres de l'équipage 750 \$

8.2 Le paiement se fera en dollars canadiens au nom de Rallye Énergie Alternative. En cas de désistement avant le 23 septembre 2011, 20 % des droits d'engagement resteront acquis à l'organisation.

La totalité des droits ne sera pas remboursée en cas de forfait déclaré après le 16 septembre 2011. Les frais seront encaissés dès réception du dossier et remboursés en cas de refus de l'engagement.

8.3 Les engagements seront confirmés au plus tard le 23 septembre 2011.

8.4 Les droits d'engagement comprennent :

- 1) Assurance responsabilité civile de ASN Canada FIA
- 2) Plaques et numéros
- 3) Cadeaux souvenirs de l'épreuve
- 4) Goûter le vendredi
- 5) Cocktail du vendredi soir
- 6) Petit déjeuner du samedi
- 7) Cocktail le samedi soir
- 8) Soirée de clôture dimanche - cocktail et remise des prix

8.5 Hébergement officiel : Les concurrents sont priés de faire leurs propres réservations :

Le Centre Sheraton Montréal Hôtel

1201, boul. René Lévesque Ouest, Montréal, Québec H3B 2L7

Tel : (514) 878 – 2000

Réf. : Rallye énergie alternative

Art. 9 - ASSURANCES

9.1 Chaque véhicule prenant le départ devra être assuré conformément au Code de sécurité routière du Québec.

9.2 Conformément à la réglementation générale canadienne des épreuves et compétitions sportives se déroulant sur la voie publique, le comité organisateur contractera une police d'assurance responsabilité civile auprès du fournisseur d'assurances de ASN Canada FIA. Cette police protège l'organisation et ses représentants ainsi que les tiers non participants.

Art. 10 - ADDITIFS

10.1 Les dispositions du présent règlement pourront être modifiées en cas de besoin. Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs ou des bulletins d'information numérotés et datés qui feront partie intégrante du présent règlement.

10.2 Tout additif ou bulletin d'information diffusé après le début des vérifications administratives doit être signé par les commissaires sportifs.

10.3 Ces additifs ou bulletins d'information seront affichés au Quartier Général et/ou sur le tableau d'affichage officiel. Ils seront en outre communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par signature, à moins que cela ne soit matériellement impossible, pendant le déroulement du rallye.

Art. 11 - APPLICATION ET INTERPRÉTATION DU RÈGLEMENT

Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement pendant le déroulement du rallye. Tout cas non prévu dans le règlement sera référé aux commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision. En cas de litige le texte français fera loi.

E - OBLIGATIONS DES PARTICIPANTS

Art. 12 - ÉQUIPAGES

12.1 Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d'engagement seront admis au départ. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'une personne additionnelle à bord peut entraîner l'exclusion de la voiture.

12.2 Une fiche signalétique, considérée comme « carte d'identité », affichant des photos d'identité récentes (4 x 4 cm) et la signature des membres de l'équipage, ainsi que tous les détails relatifs à la voiture, devra être apposée à l'intérieur de la voiture, côté gauche, pendant la durée du rallye. Ces informations doivent être lisibles de l'extérieur de la voiture.

ART. 13 - ORDRE DE DÉPART - PLAQUES - NUMÉROS

13.1 Tous les départs se feront à intervalles d'une (1) minute, selon l'ordre déterminé par la direction de course et approuvée par les commissaires sportifs.

13.2 Le comité organisateur déterminera l'ordre de départ des voitures. Cet ordre sera affiché au Quartier Général et sera sans appel.

13.3 Le comité d'organisation fournira à chaque équipage, lors des vérifications administratives, deux (2) plaques de rallye réglementaires portant en lettres blanches sur fond vert, l'inscription « Rallye International Vert de Montréal », le numéro du concurrent et le millésime 2011.

13.4 Les plaques réglementaires du rallye seront apposées de manière visible à l'avant et à l'arrière de la voiture. Elles ne devront pas recouvrir, même partiellement, les plaques d'immatriculation de la voiture. En cas d'abandon, ou de mise hors course, le concurrent sera tenu de retirer ou couvrir ses plaques de rallye et ses numéros de participant.

La perte d'une plaque ou d'un numéro de course pourra être pénalisée de 300 points. Les numéros noirs sur fond blanc seront fournis par l'organisation et devront être apposés sur chacune des portières avant. (voir Annexe 1)

ART. 14 - CARNET OU FICHE DE CONTRÔLE

14.1 Au départ de chaque étape, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis pour parcourir la distance entre deux contrôles

horaires. Ce carnet sera présenté au contrôle d'arrivée d'une étape et remplacé par un nouveau.

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

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

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

ART.15 - CIRCULATION - RÉPARATIONS - PNEUS - ASSISTANCE

15.1 a) Code de la Route

Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation, principalement le Code de Sécurité Routière du Québec.

b) Roues et pneus

Seuls sont admis les pneus portant l'indication « DOT » estampillée sur leurs flancs. Les dimensions des pneus sont ceux définis par le fabricant du véhicule pour le modèle considéré et homologués par les autorités nationales. Le pneu de secours pourra être celui fourni par le fabricant ou un pneu de dimension identique aux pneus du véhicule monté sur une jante de même dimension. Un seul pneu de secours sera autorisé pour toute l'épreuve et il devra être fermement assujéti dans le véhicule. La pression maximale des pneus ne devra pas excéder celle mentionnée par le fabricant du pneu sur le flanc du pneu. En cas de crevaison, un équipage pourra poursuivre avec un pneu temporaire et réparer le pneu crevé ou le remplacer par un pneu similaire à la première occasion. Le remplacement pourra se faire en dehors des zones de contrôle et le Parc Fermé.

15.2 Les réparations sont libres pendant toute la durée du rallye, à l'extérieur du Parc Fermé et des zones de contrôle. Si un véhicule est impliqué dans un incident durant un secteur de régularité, seul l'équipage pourra intervenir, avec les outils et pièces disponibles à bord et sans aide extérieure. Une aide extérieure est autorisée en dehors des secteurs de régularité. Un véhicule ne peut être remorqué ou tiré que pour des manœuvres de remise sur route.

Sur chaque voiture le dispositif de remplissage (réservoir et/ou batteries) sera scellé par les commissaires techniques après la vérification technique (jeudi ou vendredi), et ce, pour toute la durée du rallye. Les concurrents prévoyant devoir ravitailler à d'autres moments devront en avvertir la direction de course avant le départ de l'événement.

15.3 Il est interdit à tout équipage, sous peine de pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de : bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser ; se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif ; d'avoir un comportement portant atteinte à l'épreuve.

Seuls le Collège des commissaires sportifs pourra statuer sur la ou les réclamations et définira les pénalités.

15.4 Chaque équipage devra se présenter à l'inspection technique à la journée et à l'heure qui lui seront assignées avec au maximum la moitié de son réservoir rempli. Le

carburant dans le réservoir pourra être soumis à analyse. Un commissaire à l'inspection technique se chargera de remplir et de sceller le réservoir lors de l'inspection technique.

ART. 16 - PUBLICITÉ

16.1 La publicité sur les véhicules est libre, sauf pour ce qui suit :

- l'emplacement contigu à chaque numéro de compétition, le haut du pare-brise (20 cm maximum), et les pare-chocs avant et arrière seront réservés aux publicités de l'organisation et ne devront pas entrer en contact avec toutes autres publicités.
- les publicités concernant le tabac et l'alcool sont interdites.
- les noms du pilote et copilote(s) ne pourront apparaître qu'une seule fois de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10 x 40 cm (Voir schéma en Annexe I).

16.2 La publicité de l'organisateur qui sera apposée sur les voitures participant au « Rallye International Vert de Montréal » sera annoncée par un additif.

ART. 17 – SÉCURITÉ

17.1 Les véhicules devront être munis obligatoirement de

- ceintures de sécurité
- phares de croisement et de route
- feux d'arrêt, clignotants, feux d'urgence
- avertisseur sonore

17.2 Chaque véhicule sera également muni :

- d'un extincteur homologué (minimum 5BC), en état de fonctionner et affichant une date de péremption de moins de deux ans,
- d'un triangle de sécurité.

F- DÉROULEMENT DU RALLYE

ART. 18 - DÉPART

18.1 L'intervalle de départ entre les voitures sera d'une (1) minute. Le départ sera donné en conformité avec le programme.

18.2 L'heure exacte du départ figurera sur le carnet de contrôle.

18.3 Pendant la durée du rallye, l'heure officielle sera celle affichée au départ et à la fin de chaque étape sur le tableau officiel, pendant la totalité de l'épreuve.

18.4 Le cahier de route sera disponible lors des vérifications administratives.

ART. 19 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET CONTRÔLES

19.1 - Contrôles de passage et contrôles horaires

19.1.1 Contrôles de passage

- À ces contrôles, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans y inscrire d'heure de passage.
- L'absence de visa ou de marque d'un contrôle de passage entraînera une pénalité 1 000 points.

- L'organisateur peut prévoir, à sa discrétion, des contrôles de passage secrets sur l'itinéraire.

19.1.2 Contrôles horaires

- À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle l'heure de passage d'une voiture. L'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur.

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

Ex. : Temps idéal pour un secteur _____ 40 minutes

Heure de départ du secteur _____ 10 h 12

Heure idéale de pointage _____ 10 h 52

Entrée dans la zone de pointage entre 10 h 51'00" et 10 h 52'59"

- Le calcul de l'heure idéale de pointage est la responsabilité de chaque équipage.

- Il n'y aura pas de pénalité pour pointage en avance au contrôle horaire de fin d'étape finale.

- Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée. Le calcul se fera à la seconde (exemple : 1 minute de retard ou d'avance = 60 points de pénalité).

19.2 Secteurs de test de régularité

19.2.1 La liste des vitesses moyennes pour les secteurs de test de régularité sera remise lors des vérifications administratives.

19.2.2 L'organisateur pourra prévoir des points de chronométrage intermédiaires, à sa seule discrétion, à n'importe quel endroit dans les secteurs de test de régularité. Ces points de chronométrage intermédiaires ne seront pas identifiés dans le cahier de route.

19.2.3 Il y aura au minimum un point de chronométrage intermédiaire secret sur chacun des secteurs de test de régularité.

19.2.4 Le chronométrage sera effectué à la seconde. Chaque seconde au dessus ou en dessous du temps imparti (ou idéal) à ce point (basé sur la distance depuis le départ et la moyenne imposée) entraînera 1 point de pénalité.

19.2.5 Les secteurs de test de régularité se déroulent sur des routes ouvertes à la circulation publique. Les équipages devront accomplir les secteurs de tests de régularité à une vitesse constante imposée par les organisateurs, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

19.2.6 Les lignes d'arrivée et tout point de chronométrage intermédiaire ne seront pas indiqués. Un sigle « fin de la zone de contrôle » sera établi après la ligne d'arrivée (fin) d'un secteur de test de régularité, ceci indiquant à l'équipage qu'il a passé la fin de ce secteur de test de régularité.

19.2.7 L'étalonnage sera défini dans un additif mais correspondra à la mesure obtenue par un système GPS.

19.3 Appareils de mesure

Les véhicules pourront être équipés d'un odomètre ou compteur totalisateur étalonné, autre que celui d'origine du véhicule. Les GPS seront autorisés

19.4 Ravitaillement

19.4.1 Pour les véhicules hybrides et les véhicules alimentés par d'autres carburants ou biocarburants, les ravitaillements en cours d'étape sont interdits sous peine de mise hors course. Les véhicules hybrides électriques enfichables n'ont pas besoin d'un compteur d'énergie scellé à bord.

19.4.2 Pour les véhicules équipés d'une pile à combustible, seuls les ravitaillements prévus par l'organisation seront autorisés.

Les sites prévus seront communiqués par un additif.

Une pénalité de 1000 points sera appliquée pour toute infraction.

19.4.3 Pour les véhicules électriques à alimentation par batteries, la consommation électrique sera mesurée. Les ravitaillements seront prévus et sous surveillance d'un commissaire technique. Les véhicules électriques devront disposer d'un compteur d'énergie scellé à bord ou sur l'élément régénérateur. L'installation de ce compteur est de la responsabilité du concurrent et, en cas de litige, ce dernier devra en démontrer la validité. Tout ravitaillement en dehors des zones prévues à la réalimentation en électricité des véhicules devra être supervisé par un commissaire technique. La pénalité pour ravitaillement hors des zones prévues ou sans la présence d'un commissaire technique entraînera une pénalité de 2000 points

19.4.4 En cas d'attente dans les zones de ravitaillement prévues par l'organisation pour les véhicules équipés d'une pile à combustible et les véhicules électriques à alimentation par batterie, ce temps d'attente sera décompté du temps idéal du secteur. Il y aura des contrôles à l'entrée et la sortie de ces zones.

19.4.5 Tous les autres véhicules ne pouvant compléter la totalité de l'épreuve (600 kilomètres) pourront être soumis à un protocole de remplissage de concert avec le directeur technique, avant l'entrée dans le Parc Fermé du samedi 1 octobre.

19.4.6 Avant l'inspection technique finale et la mise en parc fermé, les véhicules seront remplis par un préposé sous la supervision du directeur technique. Le carburant déjà dans le réservoir sera sujet à analyse. Par la suite, le réservoir sera rempli jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la canalisation de remplissage. Le bouchon de remplissage sera installé et scellé par le préposé. Cette procédure sera répétée à chaque fois que le véhicule sera rempli et à la fin de l'épreuve.

19.5 Abandons - Retour en course

19.5.1 Si un équipage interrompt l'épreuve à n'importe quel moment en ne suivant pas l'itinéraire et manque un contrôle, il sera mis hors course, sauf s'il informe le directeur de course de son intention de continuer. Dans ce cas, cet équipage se verra infliger une pénalité de 1 800 points et sa consommation estimée correspondra à la plus mauvaise consommation de sa catégorie majorée de 10 %. Autrement, le concurrent devra rendre son carnet à un officiel et en informer le directeur de course.

19.5.2 De plus, cet équipage devra pointer au contrôle horaire de fin d'étape dans les 30 minutes suivant son heure d'arrivée idéale théorique, sur sa propre propulsion et sans aucune aide extérieure.

19.5.3 Toute remise en course d'un véhicule qui a abandonné pourra se faire en autant que le directeur de course et les commissaires sportifs l'aient entériné.

ART. 20 - PARC FERMÉ

20.1 Les voitures sont en régime de « Parc Fermé » après les contrôles administratifs et techniques jusqu'au départ, et tout de suite après le contrôle horaire à l'arrivée de l'étape A. La même procédure s'applique à la fin de l'étape D et de l'étape G.

20.2 Les voitures sont en régime de « Parc Fermé » dès leur entrée dans une zone de contrôle (panneau avertisseur jaune) et jusqu'à ce qu'elles en sortent (panneau de fin de contrôle).

Pendant le régime de « Parc Fermé » il est strictement interdit de procéder à toute intervention sur la voiture (réparation/assistance, etc.) sous peine d'une pénalité de 1 800 points par infraction constatée. Tout ravitaillement sera fait selon les directives des commissaires techniques.

20.3 À la fin du rallye, le régime de Parc Fermé cessera 30 minutes après l'affichage des résultats officiels.

G - VÉRIFICATIONS

ART. 21 - VÉRIFICATIONS AVANT LE DÉPART

21.1 Tous les équipages participant au Rallye International Vert de Montréal doivent se présenter aux vérifications administratives et techniques prévues conformément au programme du Rallye selon la journée et l'heure prévue pour chaque véhicule.

21.2 Vérifications administratives

Les vérifications effectuées avant le départ sont d'ordre tout à fait général.

Les originaux des documents suivants devront être présentés aux vérifications administratives :

- permis de conduire des personnes composant l'équipage
- les licences internationales de la FIA, de type D
- documents officiels de la voiture d'après la législation nationale du pays dans lequel la voiture est enregistrée (certificat d'immatriculation)
- confirmation d'assurance pour la voiture.

21.3 Vérifications techniques

- conformité avec le code de la route (Art. 14.1.c et Art. 16), publicité conforme au règlement
- présence des plaques et des numéros de course, mise sous scellés des dispositifs de remplissage en carburant
- le cas échéant, branchement de l'appareil mesurant la consommation électrique (pour les véhicules à propulsion électrique alimentés par batterie).
- conformité de la catégorie déclarée dans le formulaire d'engagement.

21.4 L'organisation se réserve le droit de refuser le départ à toute voiture n'ayant pas les caractéristiques mentionnées sur sa fiche d'engagement. Dans ce cas, l'intégralité des droits d'engagement restera acquise à l'organisation.

21.5 L'organisation se réserve le droit d'opérer toute vérification technique pendant la durée de l'épreuve.

ART. 22 - CONTRÔLE FINAL

22.1 Dès son arrivée, la voiture sera mise en « Parc Fermé ».

22.2 L'organisation se réserve le droit d'effectuer par des commissaires techniques des contrôles de conformité des voitures.

H - CLASSEMENT - PRIX - RÉCLAMATIONS

ART. 23 - CLASSEMENTS

23.1 Il y aura un classement FIA

Les résultats suivants seront retenus pour l'obtention de points relatifs à la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA :

- Un classement dans les Tests de Régularité pour le groupe des véhicules des Catégories III et IIIA. Les véhicules de Catégories III et II seront admis seulement si autorisés à circuler sur les routes publiques et ils pourront marquer des points uniquement pour le Trophée de la Catégorie IIIA.
- Un classement dans les Tests de Régularité pour le groupe des véhicules des Catégories VII et VIII

Classements Rallye International Vert de Montréal

- Un classement dans le Test de Consommation pour le groupe des véhicules des Catégories III, IIIA et II
- Un classement dans le Test de Consommation pour le groupe des véhicules des Catégories VII et VIII
- Un classement combiné des Tests de Régularité et de Consommation pour chaque groupe de catégories de véhicules, soit III et IIIA de même que VII et VIII

Un total de 5 classements

23.2 Les pénalisations seront exprimées en points. La consommation sera prise en compte pour le classement.

Le rapport consommation/poids sera exprimé en kWh/kg, la conversion se fera en fonction des types de carburant utilisés. Le barème sera établi selon les données du Règlement de la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA.

Système pour déterminer l'Index de consommation d'énergie (IC)

Pour tous les types d'énergies, l'unité de mesure de consommation sera déterminée en kW/h, établi sur la base des équivalences (partagées par la communauté scientifique) et relatées dans le tableau suivant.

	kcal/l	Wh/l	kcal/kg	Wh/kg	Valeur approximative Wh/kg Wh/l	
Pétrole (AVG et AUTO)	7.650	8.895,95	10.400	12.095,30	12.100	8.900
Benzine pure	8.400	9.769,20	9.600	11.164,80	11.200	9.770
Éthanol (100%)	5.200	6.047,60	6.550	7.617,65	7.700	6.050
Alcool méthylique 100%	3.600	4.186,80	4.500	5.233,50	5.300	4.200
Pétrole	8.200	9.536,60	-10.000	11.630,00	11.700	9.540
Gasoil et Naphta (essence Diesel)	8.500	9.885,50	-10.100	11.745,30	11.900	9.890
Biodiesel (*)						

	kcal/m ³	Wh/ m ³	Wh/kg	Wh/l	
Méthane	8.300	9.852,90	13.044	=====	13.000
Propane - Butane (mélange) LPG (GPL) **	24.000 %	27.912 %	12.296 %	6.731	12.800
	26.000	30.238	13.321		
Gaz naturel	1.000 %	1.163 %	1.011 %	=====	1.225
	1.400	1.628,20	1.416		
Hydrogène	2.795	3.250,50	2.826,80	33.333	33.333

(*) Les indices sont calculés en fonction des valeurs déterminées lors de l'inspection technique, qui varient en fonction de la concentration du bio-diesel utilisé.

** LPG est mesuré en litres

Index de Consommation d'Énergie (IC)

Afin d'établir un classement en valeur énergétique, la présente formule sera utilisée :

$$IC = (ITE + RE) / W * km$$

Le plus petit indice de consommation (IC) établit le vainqueur.

Les abréviations signifient :

IC = Index de Consommation

ITE = - Énergie Théorique Initiale (kWh) – Pour les véhicules électriques, cette valeur doit s'exprimer en valeur de taux de décharge (C1). Cette information doit être fournie par un document officiel fourni par le manufacturier des batteries. (voir Formulaire d'information sur les batteries).

Pour les autres véhicules, il est requis de produire un document qui mentionne le carburant et/ou d'énergie utilisé.

Pendant l'événement ou lors de l'inspection technique, un échantillon de carburant pourra être prélevé pour analyse ultérieure. Pour ce prélèvement le véhicule devra avoir à son bord pendant l'épreuve un minimum de trois litres de ce carburant.

RE = Énergie Calorifique mentionné en Wh selon le volume du carburant remis à la suite de l'événement (sans égard avec le type de carburant liquide ou gazeux).

L'Énergie calorifique des carburants utilisés pendant l'événement par un véhicule fonctionnant au bi ou multi carburant doit contenir un minimum de 80% en énergie compétitrice du total de l'énergie calorifique utilisée, à défaut de quoi le véhicule sera exclu soit du classement FIA Régularité soit du classement énergétique.

W = le poids total du véhicule (kg) prêt à partir et tel que mesuré lors de l'inspection et incluant l'équipage, les bagages, le cargo et les passagers, le cas échéant.

Km = le total du kilométrage parcouru selon le cahier de route.

23.3 Sera proclamé vainqueur dans chaque catégorie, le concurrent ayant cumulé le plus petit nombre de points.

23.4 Classement par équipe

L'équipe qui aura obtenu le plus petit total après avoir additionné les pénalisations de ses trois meilleurs équipages sera le vainqueur de ce classement.

23.5 En cas d'égalité, sera proclamé vainqueur celui qui aura obtenu la plus petite pénalisation en terme de consommation.

ART. 24 - TROPHÉES

24.1 Classement FIA : deux trophées pour l'équipage gagnant.

24.2 La liste des autres trophées ou prix sera affichée au départ.

ART. 25 - REMISE DES PRIX

La Remise des Prix aura lieu lors de la soirée de clôture qui se tiendra le dimanche le 2 octobre.

ART 26 – RÉCLAMATION – PROTÊT – APPEL

26.1 Réclamation : toute réclamation devra être faite au plus tard 30 minutes après l'affichage officiel des résultats en vertu du code sportif de l'ASN et remise par écrit au Chargé des relations avec les concurrents à l'intention des commissaires, Chaque réclamation doit être présentée par un seul équipage et ne doit impliquer qu'un seul équipage ou l'organisateur.

26.2 Protêt : le droit à un protêt revient à tout compétiteur et ceux-ci sont soumis au Chapitre 12 du Code Sportif International. Un protêt doit être accompagné d'une caution de 200 \$ CDN. La caution sera remise sit le protêt est entériné.

26.3 Appel : Il s'agit du droit d'en appeler d'une pénalité ou d'une décision des commissaires de l'épreuve. Un appel doit être accompagné d'une caution de 2000 \$ CDN.

ART 27 – Classement Général

La procédure suivante sera utilisée pour déterminer le classement final :

Les résultats des tests de régularité et du test de consommation seront combinés afin d'obtenir un seul classement final pour tous les compétiteurs, et par le fait même une seule cérémonie de podium.

Le classement général sera déterminé de la façon suivante :

A) Avec les résultats de la compilation des tests de régularités (TR), chaque compétiteur se verra attribué un nombre de points équivalent à son résultat dans le classement général. Par exemple, 1 point pour le premier, 2 pour le second, et ainsi de suite.

B) Avec les résultats de la compilation du test de consommation (TC), chaque compétiteur se verra attribué un nombre de points équivalent à son résultat dans le classement général. Par exemple, 1 point pour le premier, 2 pour le second, et ainsi de suite.

Le classement général sera déterminé par la compilation des rangs des deux classes A et B, celui qui obtient le plus petit total étant déclaré le vainqueur. Voir l'exemple suivant :

Véhicule	Rang A	Rang B	Total	Final
# 21	1	3	4	1
# 14	4	2	6	2
# 07	2	5	7	3
# 04	5	4	9	4

ART 28 – Bris d'égalité

28.1 Classement des Tests de Régularité (TR)

La méthode pour départager les compétiteurs qui ont accumulé le même total de points dans les tests de régularité sera le suivant :

En fonction du plus grand nombre de 1^e places, de 2^e places, etc dans les tests de régularités de l'épreuve.

Si l'égalité persiste, le meilleur sera déterminé par son rang dans le dernier test de régularité.

28.2 Classement du Test de Consommation (TC)

La méthode pour départager les compétiteurs qui ont une consommation exacte dans le Test de Consommation sera la suivante :

En calculant l'index de consommation à la décimale suivante.

Par exemple :

Véhicule	Index	Décimale suivante	Rang
# 21	5,4	5,42	1
# 14	5,4	5,46	2

28.3 En cas d'égalité au classement général, sera proclamé vainqueur celui qui aura obtenu la plus petite pénalisation en terme de consommation.

