

# Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA 2018

REGLEMENT SPORTIF

## 2018 FIA E-Rally Regularity Cup

SPORTING REGULATIONS

Interprétation du présent règlement

Le texte anglais fait foi et sera utilisé en cas de différend quant à son interprétation.

### 1. Dispositions générales

1.1 La FIA organise la Coupe E-Rallye de Régularité conformément à un calendrier d'épreuves approuvé par le CMSA, pour les détenteurs d'une Licence de Degré D conforme à l'Annexe L.

1.2. La Coupe E-Rallye de la FIA est réservée uniquement aux véhicules électriques. Un véhicule électrique est défini par le fait que l'énergie mécanique pour créer le mouvement ne provient que d'un moteur électrique alimenté par une énergie électrique rechargeable stockée à bord.

1.3 Une Coupe sera remise au pilote et au copilote vainqueurs courant à bord de véhicules conformes à l'Article 2 du Règlement Technique.

1.4 Une Coupe pour Constructeurs sera remise pour les véhicules conformes à l'Article 2 du Règlement Technique.

1.5 Ces pilotes/copilotes doivent être titulaires d'une licence pour pilote appropriée.

1.6 Le Règlement Particulier de chaque épreuve suivra le modèle standard établi par la FIA.

### 2. Catégories admises de véhicules

Tous les véhicules doivent être conformes au Règlement Technique.

Les Organisateurs sont libres d'inclure dans la même épreuve d'autres types de véhicules hybrides et/ou ceux utilisant d'autres énergies renouvelables comme l'E85, le GNC, etc. Ces véhicules ne figureront cependant pas dans le classement final de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA.

### 3. Roues et pneus

Voir Article 3.2 du Règlement Technique.

### 4. Principales caractéristiques des E-Rallyes de Régularité

Un E-Rallye de la FIA est une épreuve de

Interpretation of these regulations

The English text is the final one and will be used in case of any dispute about its interpretation.

### 1. General provisions

1.1. The FIA organises the E-Rally Regularity Cup, following an event calendar approved by the WMSC, for holders of a Grade D Licence, as per Appendix L.

1.2. The FIA E-Rally Cup is open only to electric vehicles. An electric vehicle is defined by the fact that the mechanical energy to create the movement only comes from an electric engine fed by rechargeable electric energy stored on board.

1.3. A Cup shall be awarded to the winning driver and co-driver using vehicles in conformity with Article 2 of the Technical Regulations.

1.4. A Manufacturers' Cup shall be awarded for vehicles in conformity with Article 2 of the Technical Regulations.

1.5. Drivers/co-drivers must be holders of an appropriate personal driver's licence.

1.6. The Supplementary Regulations of each event will follow the standard model established by the FIA.

### 2. Eligible categories of vehicles

All vehicles must be in conformity with of the Technical Regulations.

The organisers are free to include in the same event other types of hybrid vehicles and/or those using other renewable energies such as E85 and CNG. However, these vehicles will not be included in the final classification of the FIA E-Rally Regularity Cup.

### 3. Wheels and Tyres

See Article 3.2 in the Technical Regulations

### 4. Basic Characteristics Of E-Rally Regularity

An FIA E-Rally is a Regularity Driving test event.

tentative de conduite de régularité.

Les E-Rallyes ont pour objectif de promouvoir les nouvelles technologies automobiles conçues pour économiser de l'énergie et émettre les plus faibles quantités possibles de polluants et de CO<sub>2</sub>. Ils visent également à encourager les pilotes à modifier leurs habitudes de conduite, la priorité étant accordée à la protection de l'environnement et à la durabilité du secteur des transports via l'utilisation de l'électricité comme source d'énergie de propulsion des véhicules.

La Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA comprend deux domaines de compétition principaux et distinctifs, pour lesquels un classement combiné est publié et soumis à la FIA. Les points de la Coupe FIA sont attribués sur cette base.

Un des principaux domaines de compétition pour lequel les points de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA sont attribués consiste à évaluer la capacité des concurrents à respecter avec précision le programme de l'épreuve dans son intégralité, tel que prévu par les Organisateurs et exprimé sous la forme de "temps idéaux" consécutifs pour le déplacement des voitures d'un contrôle horaire à l'autre. Toute arrivée "anticipée" ou "tardive" est pénalisée. L'autre principal domaine de compétition qui est également très important pour le classement général combiné final consiste à évaluer la capacité des équipages à effectuer toutes les spéciales de régularité à une(des) vitesse(s) constante(s), obligatoire(s), exacte(s), conformément à toutes les conditions imposées à cette fin dans le Règlement particulier et ses Additifs.

Dans la pratique, les épreuves de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA sont assez similaires aux rallyes sportifs bien connus (rallyes de vitesse) dans lesquels le même domaine de compétition pour le déplacement précis des véhicules d'un poste de contrôle horaire à l'autre existe également. La seule différence est qu'au lieu des "épreuves spéciales" de vitesse (contre la montre) des rallyes sportifs, des "spéciales de régularité" (en conformité avec la montre) sont disputées.

#### **4.1. Caractéristiques des E-Rallyes de Régularité (ERR)**

Toutes les épreuves doivent être disputées sur au moins deux (2) jours et la longueur minimale de l'itinéraire total doit être de 250 km.

Au moins 6 spéciales de régularité d'une

The purpose of E-Rallies is to promote the new technology of vehicles designed to conserve energy and to emit the smallest possible quantities of pollutants and CO<sub>2</sub>. It is also aimed at encouraging drivers to change their driving habits, giving priority to the protection of the environment and the sustainability of the transport sector through the use of electricity as their vehicle's propelling energy source.

In the FIA E-Rally Regularity Cup, there are two main, and distinctive, fields of competition for which a combined classification is published and submitted to the FIA. On the basis of this, the FIA Cup points are allocated.

One of the main fields of competition for which FIA E-Rally Regularity Cup points are allocated is the evaluation of the competitors' capability to respect accurately the time schedule of the whole event, as planned by the Organiser. This is expressed in the form of consecutive "ideal times" for the movement of the cars from one Time Control to the next Time Control. Any "early" or "late" arrival is penalised. The other main field of competition, which is also very important for the final combined General Classification, is the evaluation of the crew's capability to drive through all the "Regularity Stages" at a steady and exact obligatory speed (or speeds), respecting all the terms imposed for this purpose by the Supplementary Regulations and its Bulletins.

In practice, the FIA E-Rally Regularity Cup events are quite similar to the well-known sporting rallies (speed rallies) in which the same field of competition for the accurate movement of the vehicles from one Time Control station to the next also exists. The only difference is that instead of the speed "special stages" (against the clock) found in sporting rallies, "regularity stages" (in conformity with the clock) are held.

#### **4.1. Characteristics of E-Rally Regularity (ERR)**

All events must last a minimum of two (2) days, and the minimum distance of the total itinerary must be 250 km.

At least 6 regularity stages with a total minimum

longueur totale minimale de 100 km devraient être incluses dans toute l'épreuve.

Il devrait y avoir au moins 1 contrôle de régularité secret sur chaque Spéciale de Régularité.

La vitesse moyenne des tests de régularité sera établie par rapport à la vitesse maximale autorisée pour cet itinéraire.

Etant donné l'autonomie limitée des véhicules électriques, il est fortement conseillé aux Organisateurs de planifier l'itinéraire de l'épreuve de sorte que celui-ci puisse être couvert par tous les participants.

La distance maximale suggérée de l'itinéraire entre deux bornes de recharge doit être comprise entre 40 et 120 km selon le terrain, le climat et les types de véhicules électriques participant.

Le temps alloué à la recharge intermédiaire doit être d'au moins 4 heures, excepté dans les cas où la distance restant à parcourir jusqu'à l'arrivée de l'étape ou du secteur est inférieure à 40 km.

Des informations détaillées sur :

- le nombre de prises disponibles ;
- le type de courant et d'énergie fournie ;
- le type et la photo des prises disponibles ; et
- toute autre information importante concernant les bornes de recharge ; doivent être disponibles pour tous les concurrents dès l'ouverture des engagements et également être distribuées lors des vérifications administratives avant le départ de l'épreuve.

Le tracé détaillé de l'épreuve, les distances exactes d'un contrôle horaire à l'autre et les temps idéaux correspondants, les points de départ exacts et les points d'arrivée des spéciales de régularité et la vitesse constante obligatoire pour chacune d'elles ainsi que l'emplacement de la zone de regroupement et du Parc Fermé sont tous clairement indiqués dans le Road Book de l'épreuve, dans lequel figure également l'itinéraire obligatoire à suivre par les concurrents. Le Road Book de l'épreuve devrait être considéré comme une annexe au Règlement particulier.

Toute déviation délibérée et avérée par rapport à l'itinéraire tel qu'indiqué dans le Road Book entraînera l'exclusion de l'épreuve.

Les distances indiquées dans le Road Book sont considérées précises et correctes et aucune réclamation concernant cette précision ne sera admise.

distance of 100 km should be included in the whole event.

There should be at least 1 secret regularity control on each Regularity Stage.

The average speed of the regularity tests shall be defined in relation to the maximum speed allowed for that specific itinerary.

Considering the limited autonomy of electric vehicles, the organisers planning the itinerary of the event are strongly advised to do this in such a way that it can be covered by all participants.

The suggested maximum distance of the itinerary between two recharging points is 40 to 120 km depending on the terrain, the climate and the types of electric vehicles taking part.

The time available for intermediate recharging must be at least 4 hours, except in cases where the remaining distance up to the finish of the leg or sector is less than 40 km.

Detailed information about the:

- number of plugs available;
- type of current and energy supplied;
- type and picture of the sockets available; and
- any other important information regarding the recharging points must be available to all competitors from the moment the entries are open, and must also be distributed during the Administrative Checks before the start of the event.

The detailed layout of the event, the exact distances from Time Control to Time Control and the corresponding ideal times, the exact starting points and finishing points of the Regularity Stages and the obligatory steady speed for each one of them, as well the locations of the Regrouping area and Parc Fermé, will be clearly indicated in the Road Book of the event, in which the obligatory itinerary roads to be followed by the competitors must also be indicated. The Road Book of the event should be considered as an appendix to the Supplementary Regulations.

Any deliberate and proven deviation from the itinerary as it is indicated in the Road Book will be penalised by exclusion from the event.

The distances indicated in the Road Book are considered accurate and correct and no protest may be lodged against this accuracy.

#### **4.2. Etalonnage des mesureurs de distance**

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

#### **4.3. Procédure de départ**

L'ordre de départ suivra la liste de départ publiée sur le panneau d'affichage officiel. Les voitures prendront le départ à une minute d'intervalle.

Les résultats provisoires non officiels seront publiés à la fin de la première étape. L'ordre de départ de la deuxième étape peut être modifié en fonction de l'ordre des résultats après la première étape. La possibilité de modifier l'ordre de départ doit être indiquée dans le Règlement particulier.

#### **4.4. Publication des résultats**

Les résultats provisoires, officiels et finaux seront publiés sur le panneau d'affichage officiel à la fin de l'épreuve, comme mentionné dans le programme. En outre, les résultats pourront également être publiés sur Internet. Les résultats publiés sur Internet seront ceux publiés sur le panneau d'affichage officiel en même temps ou ultérieurement.

#### **4.5. Carnet de contrôle**

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

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

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

A moins d'être approuvée par le commissaire compétent, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle ainsi que sa perte seront pénalisées.

#### **4.2. Calibration of the Distance Meters**

A specific road section of a length between 3 km and 8 km, suitably prepared and marked, is provided to participants, together with the Road Book, for the sole purpose of accurately calibrating their distance meters, in order to bring themselves into line with the distance meter used by the Organisers during the Road Book measurements.

#### **4.3. Starting procedure**

The starting sequence will follow the starting list published on the official notice board. The cars will start at one-minute intervals.

Preliminary unofficial results will be published at the end of the first leg. The starting sequence on the second leg can be changed to the order of results after the first leg. The possibility to change starting sequence must then be published in the Supplementary Regulations.

#### **4.4. Publishing of results**

Provisional, Official and Final results will be published on the official notice board at the end of the event, as mentioned in the programme. In addition, results can also be published on the internet. The results published on the internet will be those published on the official notice board at the same time or later.

#### **4.5. Time Card**

At the start of the Rally, each crew will receive a Time Card showing the times allowed to cover the distance between two consecutive Time Controls. This card will be returned to the Organisers at the end of the first leg and a new time card will be handed out at the start of the second leg, at the end of which it will be finally returned to the Organisers. The Time Card is considered as an Appendix to the Regulations.

Each crew is solely responsible for its Time Card.

The Time Card must be made available for inspection on demand, especially at control posts, where it must be presented in person by a member of the crew for stamping.

Losing the Time Card, or any correction of, or amendment to it, unless otherwise approved by the appropriate marshal, will be penalised.

Les points de contrôle de départ des spéciales de régularité doivent correspondre aux informations contenues dans le carnet de contrôle.

L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles ainsi que de la vérification de l'exactitude des pointages effectués par les commissaires préposés au contrôle horaire dans le carnet de contrôle.

Tout défaut de présentation, et donc de pointage, à un poste de contrôle horaire, un poste de contrôle horaire d'un regroupement, un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape ou un poste de contrôle de passage sera pénalisé.

Il incombe donc à l'équipage de présenter son carnet de contrôle aux commissaires au bon moment et de vérifier que l'heure y a été correctement inscrite.

Le commissaire de poste est la seule personne autorisée à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un tampon.

#### **4.6. Circulation**

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

#### **4.7. Embouteillages, accidents, obstructions**

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

#### **4.8. Réparations**

Les réparations peuvent être autorisées soit à tout moment pendant le rallye soit uniquement dans les zones restreintes. Ces informations figurent dans le Règlement particulier. Les réparations ne sont pas autorisées dans le Parc Fermé. Le non-respect des conditions de réparation sera pénalisé.

#### **4.9 Comportement anti-sportif et déloyal**

Sous peine de pénalité, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, il est interdit aux équipages de :

The Regularity Stages starting Control Points must correspond to the information contained in the Time Card.

The crew has the sole responsibility for submitting the Time Card at the various controls and checking the accuracy of the timing stamps administered by the Time Control marshals on the Time Card.

Failure to get a stamp from a Time Control station, a Regrouping Time Control station, a Time Control station at the finish of a leg, or in a Passage Control Station, will be penalised.

It is therefore up to the crew to submit its Time Card to the marshals at the correct time and to check that the time has been entered correctly.

The post marshal is the only person permitted to enter the time on the Time Card and this must be done by hand or with a stamp.

#### **4.6. Traffic**

The event will take place on roads open to normal traffic. If some sections of the itinerary use roads closed to normal traffic, a specific mention of this will be made in the Road Book. Competitors will have to run exclusively on the roads indicated in the Road Book and must respect the traffic code regulations on pain of a penalty, which may go as far as exclusion from the event.

#### **4.7. Traffic jams, accidents, obstructions**

Any bottlenecks, accidents or obstructions on the roads must be overcome by the participants by their own means, with full respect of the traffic rules, and there will not be any neutralisation time period for this kind of incident.

#### **4.8. Repairs**

Repairs can be allowed either at any time throughout the rally or only in restricted areas. This information is mentioned in the Supplementary Regulations. Repairs are not allowed in the Parc Fermé. Non-compliance with repair conditions will be penalised.

#### **4.9. Unsportsmanlike and unfair behaviour**

At the risk of a penalty, which may go as far as exclusion from the event, crews are prohibited from:

- bloquer intentionnellement le passage des voitures de compétition ou de les empêcher de dépasser ; et/ou
- se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif ou déloyale ;
- de recevoir de l'extérieur des informations sur l'emplacement des contrôles secrets sur une Spéciale de Régularité.

Ceci s'applique aux équipages ainsi qu'à leurs équipes d'assistance.

L'exclusion est prononcée par les Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course.

#### 4.10. Parc Fermé

Chaque voiture doit entrer dans le Parc Fermé peu de temps après les contrôles administratifs et techniques. L'emplacement du Parc Fermé est précisé dans les documents remis par l'Organisateur.

Toutes les voitures doivent rester dans le Parc Fermé jusqu'au départ de la course.

Si une voiture doit quitter le Parc Fermé avant le départ de la course, elle pourra le faire avec l'accord du Directeur de Course.

Une voiture qui quitte le Parc Fermé sans cet accord se verra infliger une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la course.

Les nuits entre les étapes quotidiennes, les voitures resteront dans le Parc Fermé dans lequel elles entreront dès qu'elles terminent une étape.

Après la première étape, un équipage a 15 minutes pour quitter le Parc Fermé.

Un équipage est autorisé à entrer dans le Parc Fermé pour la deuxième étape 15 minutes avant son heure de départ comme indiqué sur la liste de départ figurant sur le panneau d'affichage officiel.

Dans le Parc Fermé, les voitures demeureront fermées et sous la supervision des Organisateurs.

Les Organisateurs devraient être informés de toute réparation nécessaire et les commissaires superviseront les travaux de réparation ; une fois ceux-ci achevés, la voiture sera à nouveau fermée.

Ceci vaut également après l'arrivée des véhicules à l'issue de la dernière étape quotidienne, qui est d'ordinaire également l'arrivée de l'épreuve.

- deliberately blocking the passage of competing cars or preventing them from overtaking; and/or
- behaving in an unsportsmanlike or unfair manner;
- receiving external help on the positions of the secret controls in a Regularity Stage.

This applies to the crews and their service teams.

Exclusion is declared by the stewards after a proposal from the Clerk of the Course.

#### 4.10. Parc Fermé

Every car has to enter the Parc Fermé soon after administrative and technical checks. Location of the Parc Fermé is detailed in documents handed out by Organiser.

All cars have to stay in the Parc Fermé until the start of the race.

In the event that a car has to leave the Parc Fermé before the start of the race, it has to be with the agreement of the Clerk of the Course.

A car that leaves the Parc Fermé without this agreement will be penalised, which may go as far as exclusion from the race.

During the overnight stay between the daily legs, the cars will remain in the Parc Fermé, which they will enter as soon as they finish a leg.

After the first leg, a crew has 15 minutes to leave the Parc Fermé.

A crew is allowed to enter the Parc Fermé for the second leg 15 minutes before the starting time indicated on the starting list posted on the official notice board.

In the Parc Fermé, the cars will remain locked and under the supervision of the Organisers.

Should any repairs be necessary, the Organisers must be notified and the marshals will supervise the repair work, upon the completion of which the car will again be locked.

This also occurs after the arrival of the vehicles at the finish of the last daily leg, which is usually also the end of the event.

Après leur arrivée à l'issue de l'épreuve, les véhicules demeureront dans le Parc Fermé sous la supervision des Organisateurs tant que le délai de 30 minutes pour la présentation d'une réclamation n'aura pas expiré.

Seuls les Commissaires Sportifs sont autorisés à déclarer le Parc Fermé terminé et à libérer les véhicules.

#### **4.11 Retard maximum à un contrôle horaire**

Le retard maximum autorisé pour qu'un véhicule se présente à un contrôle horaire est de trente (30) minutes plus tard que son heure idéale.

Ce retard total vaut pour chaque étape quotidienne.

Toute voiture se présentant une minute plus tard que son retard maximum autorisé est considérée comme ayant trouvé le poste de contrôle fermé et est par conséquent pénalisée.

Il convient de préciser très clairement que toute minute de retard à un contrôle horaire réduit d'une minute le retard maximum autorisé pour tous les autres contrôles horaires restants de la même étape. Par exemple, un retard de 2 minutes au contrôle horaire 2, un retard de 1 minute au contrôle horaire 4 et un retard de 3 minutes au contrôle horaire 7 signifient que pour tous les contrôles horaires restants, de la même étape quotidienne, le retard total maximum autorisé n'est plus que de 24 minutes,  $2+1+3 = 6$  minutes ayant été déduites des 30 minutes initiales.

#### **5. Pour la protection de l'environnement naturel**

Toute personne impliquée dans une épreuve E-Rallye de Régularité est tenue de démontrer que la protection de l'environnement est au cœur de ses préoccupations, évitant dès lors tout acte ou toute omission susceptible d'une quelconque manière de mettre en péril ou de contaminer les zones avoisinantes ou de générer du bruit inutilement.

Les précautions à prendre sont notamment les suivantes :

- Etudier et réduire l'impact sur l'environnement lors d'une épreuve E-Rallye de Régularité, avant, pendant et après son déroulement. Les activités secondaires sont également concernées.
- Utiliser, dans la mesure du possible, des

After the arrival of the cars at the finish of the event, they will remain in the Parc Fermé under the supervision of the Organisers until the 30-minute time period for submitting protests has expired.

Only the Stewards are authorised to declare the Parc Fermé over and release the vehicles.

#### **4.11. Maximum permitted delay in a Time Control**

The maximum total permitted delay for a vehicle to be present at a Time Control station is thirty (30) minutes later than its ideal time.

This total delay is referred to in each daily leg. Any car passing one minute more than this maximum total permitted delay is considered as having arrived after the closing of the Time Control station and, consequently, will be penalised.

It is necessary to make absolutely clear that every minute of delay at one Time Control station will reduce by one minute the maximum total permitted delay for all the remaining Time Control stations of the same daily leg. For example, a delay of 2 minutes at Time Control 2, plus a delay of 1 minute at Time Control 4, plus a delay of 3 minutes at Time Control 7 means that for all the remaining Time Controls of the same daily leg, the maximum total permitted delay is now only 24 minutes because the initial 30 minutes have already been reduced by  $2+1+3 = 6$  minutes.

#### **5. For the protection of the natural environment:**

All persons involved in an E-Rally Regularity event are required to demonstrate their strong commitment to environmental protection by avoiding acts or omissions which would in any way disrupt or contaminate the surrounding areas or generate unnecessary noise.

Precautions to be taken include the following:

- Consider, and reduce, the environmental impact when involved in an E-Rally Regularity event before, during and after the event. This also includes ancillary activities.
- Use eco-labelled products in all activities, if

produits porteurs du label écologique pour toutes les activités.

- Avant de participer à l'épreuve, planifier les modalités d'action afin de prévenir les accidents environnementaux.
- Les Organisateurs, les commissaires et les participants sont priés de ne pas jeter ni laisser le long de l'itinéraire des objets ou du matériel tels que bouteilles ou emballages en métal ou en plastique, restes de nourriture, pneus de secours, vieilles pièces de rechange, etc. La règle consiste à laisser les espaces que l'on quitte ou dans lesquels on se trouve plus propres qu'on ne les a trouvés.
- Il convient d'éviter de générer du bruit en accélérant ou freinant brusquement ou en klaxonnant inutilement.
- La pollution des espaces alentours avec des liquides de toute nature, tels que huiles, carburants, etc. lors des opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules est totalement interdite.
- Tous les véhicules devraient respecter strictement la législation concernant les normes de bruit en vigueur dans le pays de l'épreuve.
- Le personnel préposé aux stations de contrôle horaire ou aux stations de contrôle de passage devrait disposer d'une quantité suffisante de sacs de collecte des déchets et, lorsqu'il quitte les lieux, ne pas laisser d'objets ou de matériel utilisé dans le cadre de ses fonctions, tels que bandes d'étiquetage, plaques, matériel auxiliaire de tout type, déchets alimentaires et emballages.
- Dans les zones de regroupement, une attention particulière devrait être accordée au maintien de la propreté des espaces et à la collecte des déchets. Dans ces espaces en particulier, la règle qui veut que les lieux soient laissés plus propres qu'à l'arrivée devrait être strictement appliquée.
- Tous les carburants ou liquides nocifs pour l'environnement qui pourraient avoir fui durant les opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules doivent être recueillis dans un récipient approprié et l'espace pollué nettoyé avec soin.
- Le tri des déchets est obligatoire.

## **6. Spéciales de régularité, postes de contrôle horaire et points de pénalité**

Les Spéciales de Régularité sont indiquées dans le Road Book et sont placées le long de certains secteurs de liaison de l'itinéraire, entre deux postes de contrôle horaire consécutifs. Elles auront lieu sur des routes ouvertes à la circulation. Selon le programme de course, les Spéciales de Régularité peuvent également avoir

possible.

- Before taking part, plan how to act to prevent environmental accidents.
- Organisers, marshals and participants should not throw away or leave on site any objects or materials, such as bottles, metal, plastic packaging materials, leftover food, spare tyres, old spares, etc., along the entire itinerary of the event. The general rule is the obligation to leave the spaces used cleaner than they were upon arrival.
- Avoid making unnecessary noise by sudden acceleration or hard braking or by using the horn of the car unnecessarily.
- The pollution of the spaces from liquids of any kind, such as oils, fuels, etc. when refuelling and during any vehicle repairs, is strictly prohibited.
- All vehicles should adhere strictly to the legislation regarding noise standards in force in the country of the event.
- The personnel manning the Time Control stations or Passage Control stations should have a sufficient number of waste collection bags and, on their departure from the point of operation, should not leave behind any object or material used for the execution of their duties, such as labelling strips, plates, all kinds of auxiliary materials, and food waste and packaging.
- In the Regrouping Areas, Particular attention should be paid to maintaining the cleanliness of the space and collecting rubbish. In these spaces specifically, the rule of leaving the spaces used cleaner than they were upon arrival should be strictly applied.
- Any environmentally harmful liquids or fuels that may have leaked during the refuelling and repair of the vehicles must be collected in a suitable container and the polluted space cleaned with care.
- Waste separation is mandatory.

## **6. Regularity Stages, Time Control Stations And Penalty Points**

The Regularity Stages are indicated in the Road Book and are located along some of the itinerary road sections, between two consecutive Time Control stations. These will take place on roads that are open to public traffic. Depending on the race programme, Regularity Stages can also take place on closed roads, for example a circuit.

lieu sur des routes fermées, par exemple un circuit.

Les équipages doivent couvrir la longueur totale de chaque Spéciale de Régularité en conduisant leur véhicule à une(des) vitesse(s) "constante(s)" imposée(s) par les Organisateurs. Dans le cas où, pour une raison quelconque, cette vitesse doit être réduite ou si un arrêt momentané doit être effectué, ces pertes doivent être récupérées dès que possible, sans commettre d'infraction aux règles de la circulation, et leur vitesse moyenne doit être ramenée au niveau exact de la vitesse "constante" imposée.

Le point de départ et le point d'arrivée de chaque Spéciale de Régularité seront clairement signalés dans le Road Book (également à l'aide de coordonnées GPS) dans lequel les distances exactes entre ces points sont également indiqués. En outre, l'emplacement de ces points pourra également être indiqué sur le bord de la route, au moyen de panneaux FIA standardisés.

La procédure de départ est définie par l'Organisateur dans le Règlement particulier. L'ordre de départ peut être manuel ou automatique (départ automatique).

Un ou plusieurs points intermédiaires secrets de contrôle horaire seront situés le long de chaque Spéciale de Régularité et la précision du chronométrage pour le calcul de la vitesse moyenne atteinte sera d'au moins 1/10<sup>ème</sup> de seconde. Sur la base de la distance exacte qui sépare ces points de contrôle horaire secrets et des relevés horaires correspondants des passages des véhicules, la vitesse moyenne atteinte sera calculée soit entre les points de contrôle horaire, soit du point de départ de la Spéciale de Régularité jusqu'à chacun d'entre eux. Tout écart par rapport à la vitesse "constante" obligatoire sera pénalisé conformément au barème des pénalités ci-après.

Les distances exactes entre les points de départ des spéciales de régularité et les points de contrôle horaire secrets correspondants doivent être inscrites dans un document confidentiel, dont une copie sera remise par le Directeur de Course au Président du Collège des Commissaires Sportifs, avant le début de chaque étape quotidienne. Sur la base de ce document et des imprimés des contrôles horaires secrets, tout différend concernant l'exactitude des pénalités imposées peut être réglé par les Commissaires Sportifs.

Le planning de l'épreuve doit prévoir un système

The crews must cover the total length of each Regularity Stage, driving their vehicles at a "steady" speed (or speeds) imposed by the Organisers. In cases in which, for some reason, this speed has to be reduced or a momentary stop has to be made, these losses must be recovered as soon as possible, without breaching the traffic rules, and their average speed must be brought back to the exact level of the imposed "steady" speed.

The starting and finishing points of each Regularity Stage are clearly marked in the Road Book (also with GPS coordinates) in which the exact distances between these points are also indicated. Additionally the location of these points could also be marked on the roadside by means of standardised FIA signs.

The starting procedure is defined by the Organiser in the Supplementary Regulations. The starting order can be manual or automatic (auto-start).

One or more intermediate secret Timing Control points will be located along each Regularity Stage, and the timing accuracy for the calculation of the achieved average speed will be 1/10 of a second. On the basis of the exact distance that separates these secret Timing Control points and the corresponding time readings of the vehicle "passings", the achieved average speed will be calculated, either between the Timing Control points or from the starting point of the Regularity Stage up to each one of them. Any divergence from the obligatory "steady" speed will be penalised in accordance with the penalty scale below.

The exact distances between the starting points of the Regularity Stages and the corresponding secret Timing Control points must be listed in a confidential document, a copy of which will be handed over by the Clerk of the Course to the Chairman of the Panel of Stewards before the start of every daily leg. On the basis of this document, and of the secret Timing Control print-outs, any dispute regarding the accuracy of the imposed penalties can be settled by the Stewards.

The planning of the event must provide a system

selon lequel les entrées des véhicules sur les Spéciales de Régularité devraient être réglementées en fonction d'intervalles de temps égaux d'un véhicule à l'autre, allant de 30 secondes à 2 minutes.

Les chronomètres embarqués et autres instruments semblables, ainsi que tout type d'appareil GPS, sont autorisés.

Le départ de l'épreuve sera donné à l'aide du drapeau de départ au concurrent occupant la première place sur la liste de départ figurant sur le panneau d'affichage officiel, devant le poste de contrôle horaire n° 1 (Contrôle Horaire 1). Tous les autres concurrents suivront la première voiture à une minute d'intervalle.

Les véhicules participants se rendront d'un contrôle horaire à l'autre en suivant strictement l'itinéraire indiqué dans le Road Book. Tous les contrôles horaires doivent être indiqués dans le Road Book et également sur place au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA. Le temps d'arrêt dans toute zone de contrôle horaire est limité au temps nécessaire pour effectuer les opérations de contrôle. Les contrôles horaires doivent être opérationnels au moins 30 minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée de la première voiture. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront de fonctionner après l'heure d'arrivée prévue de la dernière voiture plus 30 minutes, délai maximum total admissible.

La procédure de pointage commence au moment où les voitures passent le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire. Entre le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire et l'emplacement du poste de contrôle, il est interdit à la voiture de s'arrêter ou d'être conduite à une vitesse anormalement lente. Le chronométrage réel et son enregistrement sur le carnet de contrôle correspondent au moment exact où le carnet de contrôle est remis par l'équipage aux commissaires du poste de contrôle horaire. Pour zéro (0) point de pénalité routière, ce moment doit correspondre à la minute exacte du temps cible ou à la minute précédente. Par exemple, si l'heure d'arrivée cible est 11h34, le carnet de contrôle doit être remis aux commissaires à tout moment entre 11h33m01s et 11h34m59s. Dans le cas contraire, le concurrent recevra des points de pénalité routière pour une arrivée anticipée équivalant à soixante (60) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Pour une arrivée tardive équivalant à dix (10) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ pour une "Spéciale de Régularité", la procédure suivante

according to which the entries of the participating vehicles into Regularity Stages should be regulated in equal time spaces from one vehicle to the next, ranging from 30 seconds to 2 minutes.

On-board chronometers and other similar instruments, along with all types of GPS devices, are permitted.

The event will be started by the starting flag signal given to the competitor in first place on the starting list posted on the official notice board, in front of Time Control No. 1 station (Time Control 1). All other competitors will follow the first car, starting at one-minute intervals.

The participating vehicles will move from one Time Control to the next Time Control strictly following the itinerary indicated in the Road Book. All Time Controls shall be indicated in the Road Book and also at the actual position by FIA-approved standardised signs. The stopping time within any Time Control area is limited to the time needed to carry out the control operations. Time Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the scheduled time of the arrival of the first car. Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease operating after the scheduled time of the arrival of the last car plus 30 minutes, which is the maximum total permissible delay.

The check-in procedure begins at the precise moment the cars pass the Time Control area entry sign. Between the Time Control area entry sign and the location of the control post, the car is forbidden to stop or to be driven at an abnormally slow speed. The actual timing and its recording on the Time Card corresponds to the exact moment at which the Time Card is handed by the crew to the Time Control station marshals. For zero (0) road penalty points, this moment must correspond to the exact minute of the target time or to the minute preceding it. For example, if the target arrival time is 11 hr 34 min, the Time Card must be given to the marshals at any time between 11.33.00 and 11.34.59. Outside these times, the competitor will receive road penalty points equal to sixty (60) penalty points per minute or fraction of a minute for early arrival and ten (10) penalty points per minute or fraction of a minute for late arrival. When a Time Control is followed by a start control for a "Regularity Stage", the following procedure shall be applied: the Time Control marshal will enter on the Time Card the arrival check-in time of the car to the Time Control station and also the "provisional"

est appliquée : le commissaire préposé au contrôle horaire inscrit dans le carnet de contrôle l'heure d'arrivée de la voiture au poste de contrôle horaire et également l'heure de départ "provisoire" de la "Spéciale de Régularité" qui doit être, au moins, une minute après l'heure d'arrivée.

Lorsque deux ou plusieurs voitures arrivent à un poste de contrôle horaire à la même minute, leurs heures de départ provisoires pour "la Spéciale de Régularité" suivent une séquence d'intervalles d'une minute, selon leur ordre d'arrivée au contrôle horaire. Après avoir terminé la procédure du contrôle horaire, chaque véhicule doit être conduit jusqu'au point où le commissaire préposé au départ de la "Spéciale de Régularité" est situé. A cet endroit, la voiture recevra le signal de départ au moment même où débute la minute de son heure de départ "provisoire". Si nécessaire, le commissaire préposé au départ peut modifier cette heure de départ "provisoire" et une nouvelle heure de départ peut être inscrite dans le carnet de contrôle, le commissaire préposé au départ devant l'approuver par émargement. Par exemple, si l'heure de départ "provisoire" inscrite pour la Spéciale de Régularité est 11h32m, le commissaire préposé au départ donnera le signal de départ exactement à 11h32m00s. Dans le cas où un obstacle imprévu rendrait le départ de la voiture difficile ou dangereux à ce moment, le commissaire préposé au départ le donnera la minute suivante, c'est-à-dire à 11h33m00 (ou plus tard), en notant son approbation dans le carnet de contrôle, et donnera le signal de départ exactement à cette nouvelle heure. La voiture doit partir immédiatement et atteindre dès que possible la vitesse "constante" imposée pour cette Spéciale de Régularité ; par la suite, la voiture doit rouler en conservant cette vitesse constante jusqu'à la fin de la "Spéciale de Régularité", comme indiqué dans le Road Book et sur le bord de la route à l'aide des panneaux de signalisation approuvés par la FIA.

D'autres emplacements peuvent être autorisés pour les points de départ des Spéciales de Régularité, à condition que les Organisateurs les décrivent en détail dans le Règlement particulier.

#### **7. Tableau des pénalités**

- Pour chaque écart d'un dixième (1/10) de seconde par rapport au temps correct calculé nécessaire à la voiture pour se rendre d'un point de contrôle horaire de régularité à l'autre de la Spéciale de Régularité : Un (1) point de pénalité (Art. 6).
- Arrivée anticipée à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de

start time for the "Regularity Stage", which is at least one minute after the arrival check-in time.

Where two or more cars arrive at a Time Control station in the same minute, their provisional start times for the "Regularity Stage" will follow a sequence of one-minute intervals, in the order of their arrival in the Time Control. Having completed the Time Control procedure, each car must be driven to the point where the starting marshal for the "Regularity Stage" is located. At this point, the car will receive the starting signal at the exact moment that the minute of its "provisional" starting time begins. If necessary, the starting marshal can change this "provisional" starting time and a new starting time can be entered on the Time Card, endorsed by the starting marshal's signature. For example, if the entered "provisional" starting time for the Regularity Stage is 11 hr 32 min, the starting marshal will give the starting signal at exactly 11:32:00. Should an unforeseen event make the car's start difficult or dangerous at this moment, the starting marshal will change it to the next minute, i.e. 11:33:00 (or later), making an endorsement on the Time Card, and will give the starting signal exactly at this new time. The car must depart immediately and as soon as possible it must reach the "steady" speed imposed for that particular Regularity Stage following which the car must move continuously, keeping this speed steady until the end of the "Regularity Stage" as marked in the Road Book and possibly indicated at the roadside by the FIA-approved standardised signal.

Alternative set-ups of the Regularity Stages starting points can be approved, provided that the Organisers describe these in detail in the Supplementary Regulations.

#### **7. Table of penalties**

- For every one tenth (1/10) of a second divergence from the calculated correct time of the car's movement from one Regularity Timing Control point to the next along the Regularity Stage: One (1) penalty point (Art. 6).
- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives early at a Time Control station:

minute : Soixante (60) points de pénalité (Art. 6).

- Arrivée tardive à un poste de contrôle horaire
  - pour chaque minute ou fraction de minute : Dix (10) points de pénalité (Art. 6).
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 30 minutes : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve (Art. 4.11).
- Non présentation à un poste de contrôle horaire, à un poste de contrôle horaire de regroupement ou à un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.
- Non présentation au départ d'une Spéciale de Régularité ou écart délibéré par rapport à l'itinéraire du Road Book : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.
- Tentative pour recevoir ou communiquer des informations concernant les positions des postes de chronométrage secrets sur les épreuves de régularité : Exclusion de l'épreuve.
- Changement non autorisé d'un membre de l'équipage : Exclusion de l'épreuve.
- Perte du carnet de contrôle : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.
- Correction/amendement apporté(e) au carnet de contrôle : Exclusion de l'épreuve (Art. 4.5).
- Blocage délibéré de la route ou comportement anti-sportif : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve (Art. 4.9).
- Les véhicules seront classés sur la base de la somme des points de pénalité accumulés lors des Spéciales de Régularité et des "secteurs de liaison" (pénalités routières). Le véhicule avec le moins de points de pénalité au total occupera la meilleure position.

### **7.1. Rectification de la pénalité d'exclusion dans des cas particuliers**

Si un concurrent connaît un problème tel qu'un accident, un incident mécanique ou autre et doit s'arrêter pendant une étape (excepté la dernière), il peut demander de prendre un nouveau départ lors de la prochaine étape. Pour ce faire, une demande écrite doit être adressée au Directeur de Course au moins 30 minutes avant la réunion des Commissaires Sportifs lors de laquelle la liste de départ de l'étape suivante est approuvée.

Sixty (60) penalty points (Art. 6).

- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives late at a Time Control station: Ten (10) penalty points (Art. 6).
- Where the check-in delay in one Time Control station or the accumulated delays in some or all of the Time Control stations of the same daily leg exceed 30 minutes: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as exclusion from the event (Art 4.11).
- Failure to check in at one Time Control station or at one Regrouping Time Control station or at the finish of a leg Time Control station: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as exclusion from the event.
- For a no-show at the start of a Regularity Stage or any deliberate deviation from the Road Book itinerary: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as exclusion from the event.
- Where an attempt is made to receive or to communicate information regarding the positions of the secret timing posts along the Regularity Stages: Exclusion from the event.
- For the unauthorised change of a member of the crew: Exclusion from the event.
- For loss of the Time Card: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as exclusion from the event.
- For making a correction/amendment on the Time Card: Exclusion from the event (Art. 4.5).
- For deliberately blocking the road or for unsportsmanlike behaviour: Penalty at the Stewards' discretion, going as far as exclusion from the event (Art. 4.9).
- Vehicles will be classified on the basis of the sum of penalty points accumulated from the Regularity Stages and from the "Connecting Sections" (road penalties). The vehicle with the fewest total penalty points will be in the best position.

### **7.1. Rectification of the penalty of exclusion in particular cases**

If a competitor encounters any problems such as a crash, mechanical issue or other and has to stop during one leg (except the last one), he is allowed to ask to restart at the next leg. A written request needs to be submitted to the Clerk of the Course at least 30 minutes before the Stewards' meeting that approves the starting list for next leg.

Si le motif de l'arrêt est un accident ou un problème mécanique, la voiture doit être contrôlée par un commissaire technique au moins 30 minutes avant son heure de départ officielle pour la prochaine étape. Sur proposition du commissaire technique, principalement pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course est autorisé à arrêter définitivement la voiture.

Un équipage qui prend le départ dans des conditions de rectification se verra infliger une pénalité équivalente à la somme des points de pénalité marqués par le concurrent le plus mal classé lors de l'étape en cours, augmentés de 10 %. Le concurrent a le droit de figurer au classement final.

### **7.2. Ex æquo**

Si plusieurs voitures ont le même nombre de points, les positions relatives seront déterminées en fonction des résultats des Spéciales de Régularité en comparant les nombres de premières places, deuxièmes places, etc. obtenues ; sinon les voitures concernées resteront à la même place.

### **8. Engagements**

Les bulletins d'engagement doivent être soumis à l'adresse officielle de l'Organisateur.

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

Les informations détaillées concernant les membres de l'équipage doivent être confirmées au moins 7 jours avant les vérifications administratives.

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

Les Organismes se réservent le droit de refuser toute demande d'engagement à leur appréciation. Ce droit est soumis aux conditions de l'Article 3.14 du CSI et à l'Article 8A des Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA.

Un membre d'équipage ne peut être remplacé qu'avant les contrôles administratifs et cela doit être approuvé par l'Organisateur.

Seuls les Commissaires Sportifs de l'épreuve peuvent autoriser le remplacement de tout

If the reason for the stop is a crash or a mechanical issue, the car has to be checked by a technical marshal at least 30 minutes before his official starting time for the next leg. On the proposal of the technical marshal, typically for safety reasons, the Clerk of the Course is allowed to definitively stop the car.

A crew that starts in rectification conditions will receive a penalty equal to the sum of the penalty points of the worst-classified competitor during the actual leg plus 10%. The competitor is entitled to be included in the final classification.

### **7.2. Dead Heat**

When cars have the same number of points, the relative positions will be determined according to the results of the Regularity Stages by comparing the most first places, most second places and so on; otherwise the cars involved will stay in the same position.

### **8. Entry**

The Entry Forms must be sent to the official organiser's address.

The submission of the entry form will constitute proof that the entrant and the crew members have agreed to respect all the regulations applicable to the event.

Details of the crew members must be confirmed at least seven (7) days before the administrative checks.

The Organisers will inform the applicants of the acceptance, or not, of their entry applications by email or fax, at the latest two (2) days after receipt of the completed and financially settled application.

The Organisers reserve the right to reject any entry application at their discretion. This right is subject to the conditions of Article 3.14 of the ISC and Article 8A of the General Prescriptions applicable to all FIA Championships.

A crew member may only be replaced before the administrative checks, upon approval of the Organiser.

Only the Stewards of the event can approve the replacement of any crew member after the

membre d'un équipage après la publication de la liste des participants.

Une voiture ne pourra être remplacée qu'avec l'accord de l'Organisateur et après acceptation des Commissaires Sportifs. Une voiture remplacée ne peut prendre le départ sans être contrôlée par le commissaire technique et approuvée par le délégué technique de la FIA.

Un concurrent qui souhaite remplacer une voiture ou un membre d'équipage doit soumettre une demande au Chargé des relations avec les concurrents.

Le remplacement d'une voiture ou d'un membre d'équipage ne peut être effectué dans les 30 minutes précédant le départ officiel de l'épreuve.

### **9. Sponsors des concurrents**

Tout participant sponsorisé par une société commerciale, dont les marques "XXX" figureront sur la voiture et/ou sur les vêtements de l'équipage, est obligé de le déclarer aux Organismes au moment de la soumission de son bulletin d'engagement pour obtenir leur approbation.

L'objectif est d'éviter toute publicité de produits ou de services non conformes aux buts de l'épreuve et, plus en général, du sport automobile et/ou aux limitations définies par la FIA.

### **10. Publicité de l'épreuve**

Tous les participants, en s'inscrivant à l'épreuve, autorisent les Organismes à utiliser librement leurs noms et les noms des membres de leur équipage ainsi que les données des véhicules dans les rapports d'épreuve, communiqués de presse et tout matériel publicitaire.

Ils donnent également leur consentement pour tout matériel publicitaire qui pourra être publié par les Organismes et qui contiendra une référence à leurs noms et aux données de leurs voitures.

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

- Road Book
- Règlement particulier
- Numéros de compétition
- Cartes d'identification des équipages

publication of the participants' list.

A car may be replaced only if approved by the Organiser and accepted by the Stewards of the event. A replaced car cannot start without being checked by the technical marshal and approved by the FIA technical delegate.

A competitor who wants to replace a car or crew member has to submit a request to the Competitors Relation Officer.

A replacement of a car or crew member cannot be made within 30 minutes of the official start of the event.

### **9. Participants' Supporters**

Any participant who is supported by a commercial firm, the "XXX" trademarks of which will be displayed on his car and/or on the crew's clothing, is obliged to declare this to the Organisers, requesting their approval when submitting the entry form.

The reasoning behind this is to avoid any advertising of products or services that are not in line with the aims of the event or, more generally, with the motor sport targets and/or the limitations defined by the FIA.

### **10. Event Publicity**

By entering the event, all participants authorise the Organisers to make free use, in event reports, press releases, and any publicity materials, of their names, as well the names of their crew members and their car's data.

They also declare their consent in respect of any publicity material that may be issued by the Organisers in which reference may be made to their names and their car's data.

The Organisers will provide the participants with various materials and services as follows:

- Road Book
- Supplementary Regulations
- Competition numbers
- Crew identification cards

## 11. Conditions particulières – Plaques de rallye

Tout amendement ou ajout au présent règlement, toute clarification ou information essentielle aux participants publié(e) après la publication du Règlement particulier sera communiqué(e) au moyen d'Annonces ou d'Additifs officiels datés et numérotés.

Ils seront distribués à tous les participants qui devront en accuser réception par émargement et seront ensuite affichés sur le panneau d'affichage officiel.

Dans le cas où il serait impossible d'appliquer cette procédure, en raison des circonstances, les Organisateurs feront de leur mieux pour informer tous les participants à l'aide de tout moyen à leur disposition.

Tout point non prévu dans le présent règlement sera soumis à la décision des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

Lors des vérifications administratives, le Comité d'Organisation fournira à chaque équipage deux (2) plaques de rallye et les numéros de compétition qui devront être visibles sur la voiture dans une zone de 40 cm x 60 cm ou une zone circulaire équivalente et devraient être clairement affichés de chaque côté de la voiture.

## 12. Numéros de compétition

Les participants se verront attribuer leur numéro de participation durant les vérifications administratives. Celui-ci devra demeurer intact et être clairement visible pendant toute la durée de l'épreuve. Le nom de l'épreuve et les logos des Organisateurs et des sponsors figureront également sur les panneaux des portières sur lesquelles se trouve le numéro de compétition.

Une Annexe au présent règlement précisera les emplacements du véhicule sur lesquels ce matériel publicitaire et ces indications doivent être affichés.

## 13. Classements

A la fin de chaque épreuve, les classements suivants seront établis :

Les points seront attribués comme suit :

1<sup>er</sup> : 10 points  
2<sup>ème</sup> : 8 points  
3<sup>ème</sup> : 6 points  
4<sup>ème</sup> : 5 points  
5<sup>ème</sup> : 4 points  
6<sup>ème</sup> : 3 points

## 11. Specific Terms – Rally Plates

Any amendment or addition to these regulations, as well as any clarification or information essential to the participants that is issued after the publication of the Supplementary Regulations, will be communicated by officially numbered and dated Bulletins or Informative Announcements.

These will be distributed to all participants, who will sign their acknowledgement, and will then be posted on the official notice board.

Where this procedure is impossible to apply, because of the circumstances, the Organisers will do their best to inform all the participants using any available means.

Any issue not prescribed in these regulations is subject to the decisions of the Stewards of the Event.

During the administrative checks, the Organising Committee will provide each crew with two (2) rally plates and their competition numbers, which must be displayed on the cars in an area covering 40 cm x 60 cm, or an equivalent circular area, and should be clearly displayed on each side of the car.

## 12. Competition Numbers

Participants will be allocated their participation numbers during the administrative check and these should remain intact and clearly visible throughout the event. The side door signs bearing the competition number will also contain the name of the event and the logos of the Organisers and Sponsors.

An Appendix to the present regulations will specify the correct places on the vehicle on which this indicative and advertising material should be posted.

## 13. Classifications

At the end of each event, the following classifications will be established:

Points will be allocated as follows:

1<sup>st</sup>: 10 points  
2<sup>nd</sup>: 8 points  
3<sup>rd</sup>: 6 points  
4<sup>th</sup>: 5 points  
5<sup>th</sup>: 4 points  
6<sup>th</sup>: 3 points

7<sup>ème</sup> : 2 points  
8<sup>ème</sup> : 1 point.

Le titre sera attribué aux pilotes/copilotes ayant marqué le plus grand nombre de points, en tenant compte des résultats de toutes les épreuves de la Coupe, moins 2 (n-2). Toutefois, les points des pilotes/copilotes d'au moins deux épreuves seront pris en compte.

Pour toutes les épreuves, les points de Coupe seront attribués uniquement si trois (3) concurrents au moins ont pris le départ de la course.

#### 14. Tests de consommation et d'éco-conduite

Les tests de consommation et d'éco-conduite ne font pas partie de la Coupe E-Rallye de Régularité et ne seront pas pris en considération pour les résultats de la Coupe. Si un Organisateur décide d'organiser le test de l'Indice de consommation d'énergie, il est libre de créer son propre règlement. S'il utilise la réglementation de la FIA, il est tenu de le faire dans le respect des paragraphes figurant dans un règlement distinct de la FIA.

#### 15 Ex æquo :

##### a) Pilotes et copilotes

Pour départager des pilotes ou copilotes ayant marqué exactement le même nombre total de points, la règle sera la suivante :

- en fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc., obtenues aux classements des Compétitions prises en compte ;

- en fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements de toutes les Compétitions auxquelles aura pris part chacun des pilotes ou copilotes totalisant le même nombre de points ;

- en cas de nouvel ex æquo, la FIA/CCENE décidera quel est le vainqueur sur la base de toute autre considération qui lui semblera appropriée.

##### b) Constructeurs

Pour départager des constructeurs ayant obtenu exactement le même nombre total de points, la règle sera la suivante :

- en fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans le nombre de Compétitions prises en compte en ne considérant qu'une seule place pour chacun d'eux ;

7<sup>th</sup>: 2 points  
8<sup>th</sup>: 1 point.

The title will be awarded to the drivers/co-drivers having scored the highest number of points, taking into account the results of all the events in the Cup, minus 2 (n-2). However, the drivers'/co-drivers' points from at least two events will be taken into account.

For all events, points will be awarded for the Cup only if a minimum of three (3) competitors have started the race.

#### 14. Consumption and eco-driving tests

Consumption and eco-driving tests are not part of the E-Rally Regularity Cup and shall not be considered for the Cup results. Should an Organiser decide to run the Energy Consumption Index test, they are free to create their own regulations. If they use the FIA regulations they are obliged to hold this test in full compliance with the paragraphs stated in separate FIA regulations.

#### 15 Dead Heat:

##### a) Drivers and co-drivers

The rule for deciding between drivers or co-drivers who have scored exactly the same total number of points shall be:

- according to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the classifications of the Competitions taken into account;

- according to the greater number of highest places achieved in the classifications of all the Competitions in which each of the drivers or co-drivers with the same points scored has taken part;

- in the case of a further tie, the FIA/ENECC itself will decide the winner, on the basis of whichever other considerations it deems fit.

##### b) Manufacturers

The rule for deciding between manufacturers that have scored exactly the same total number of points shall be as follows:

- according to the greater number of highest places achieved in the number of Competitions taken into account considering only one place for each of them;

- en fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans toutes les Compétitions auxquelles les constructeurs ex æquo ont pris part, en tenant compte d'une seule place pour chacun d'eux ;

- en fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans toutes les Compétitions auxquelles les constructeurs ex æquo ont pris part ;

- si un constructeur a obtenu plus d'une place dans la même Compétition, les points de ces places seront additionnés ;

- en cas de nouvel ex æquo, la FIA/CCENE décidera quel est le vainqueur sur la base de toute autre considération qui lui semblera appropriée.

## **16. Récompenses de la FIA**

Les récompenses de la FIA seront attribuées aux pilotes et copilotes ayant participé à au moins deux épreuves, dans des pays différents, de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA, si le calendrier de la Coupe comprend trois épreuves ou plus.

### **a) Coupes pour Pilotes et Copilotes**

Deux Trophées au pilote et au copilote vainqueurs ayant obtenu le plus grand nombre de points.

### **b) Coupes des Constructeurs**

Les constructeurs se conformeront aux exigences figurant à l'Article 2 ci-dessus.

- Une Coupe pour le constructeur (même échelle de points que celle définie ci-dessus - voir Article 13).

Pour la Coupe des Constructeurs, seule la voiture/marque de voiture la mieux classée dans chaque épreuve pourra marquer des points.

## **18. 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 et des équipages, de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts). Le montant couvert devrait être libellé en dollars ou en euros.

### **18.1. Couverture de responsabilité civile**

**18.1.1** La prime d'assurance qui doit être

- according to the greater number of highest places achieved in all Competitions in which the tied manufacturers have taken part, taking into account only one place for each of them;

- according to the greater number of highest places achieved in all the Competitions in which the tied manufacturers have taken part;

- if a manufacturer has achieved more than one place in the same Competition, points for these places will be added together;

- in the case of a further tie, the FIA/ENECC itself will decide the winner, on the basis of whatever other considerations it deems fit.

## **16. FIA Awards**

The FIA awards will be allocated to the drivers and co-drivers who have taken part in a minimum of two events, in different countries, in the FIA E-Rally Regularity Cup, if the Cup calendar contains three or more events.

### **a) Drivers and Co-Drivers' Cups**

Two Trophies for the winning driver and co-driver with the highest number of points.

### **b) Manufacturers' Cups**

Manufacturers shall comply with requirements stated in Article 2 above.

- One Cup to the manufacturer (the same scale of points as that defined above - see Article 13).

For the Manufacturers' Cup, only the best-placed car/make of car in each event can score points.

## **18. Insurance cover**

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the Organisers.

The certificate shall name the competitors and crews, the FIA and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in USD or Euros.

### **18.1. Public liability cover**

**18.1.1.** The insurance premium which must be

comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

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

**18.1.3.** L'assurance devra être effective au moins pendant la mise au point ou les essais libres et la spéciale de Qualification et pour les équipages parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification.

Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

**18.2. Exclusion de la couverture**

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

----(\*\*\*\*)----

included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

**18.1.2.** Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other person or legal entity taking part in the rally.

**18.1.3.** The insurance cover must at least be in effect during the shakedown or Free Practice and the Qualifying Stage and then, for crews running within the itinerary of the rally, from the start of the first competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or disqualification.

Cars having retired and restarted shall not be considered to have permanently retired.

**18.2. Exclusion of cover**

The service vehicles and cars used for reconnaissance are not covered by the insurance policy of the rally.

----(\*\*\*\*)----