

Au sens du présent Règlement Sportif, le masculin générique utilise par souci de concision s'applique au sexe féminin.

Under the present Sporting Regulations, terms referring to natural persons are applicable to both genders.

PRINCIPES GENERAUX

GENERAL PRINCIPLES

1 CONDITIONS GENERALES

La FIA organise les Championnats de Rallyes Tout-Terrain et Bajas Tout-Terrain qui sont la propriété de la FIA. Le terme « Championnats » inclut automatiquement le Championnat du Monde de Rallye-Raid, la Coupe du Monde des Bajas Tout-Terrain de la FIA et les Coupes Régionales des Bajas Tout-Terrain de la FIA.

Le présent Règlement Sportif a pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des épreuves des Championnats ainsi que pour les épreuves candidates aux Championnats.

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

Leur application est recommandée pour toutes les épreuves Tout-Terrain hors Championnats FIA.

Un calendrier des épreuves sera publié par la FIA pour les Championnats concernés.

1.1 APPLICATION

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

1.1.2 Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les manufacturiers de pneus, fabricants d'équipements homologués et fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec un véhicule en compétition, sont considérés comme des participants à l'épreuve au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

1.1.3 Dans des cas très exceptionnels, la FIA peut accorder des dérogations à ce règlement. Aucune dérogation ne sera accordée lorsque la demande concerne les règlements de sécurité et/ou les performances des véhicules. **Tout article du Règlement Particulier qui est susceptible de modifier le présent règlement sans dérogation est nul et non avenu.**

1.1.4 Le directeur de course (qui doit être approuvé par la FIA) est chargé de l'application du présent règlement et du Règlement Particulier avant et pendant le déroulement de l'épreuve. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application du présent règlement ou du Règlement Particulier.

Si, pendant la compétition, un, plusieurs ou tous les équipages sont directement concernés par une telle application, le directeur de course doit émettre et publier une notification correspondante adressée au(x) concurrent(s) concerné(s).

Sauf en cas de force majeure, le directeur de course doit s'assurer que l'itinéraire est respecté.

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

1 GENERAL CONDITIONS

The FIA organises Cross-Country Rally and Cross-Country Bajas Championships which are the property of the FIA. The word "Championships" automatically includes the FIA World Rally-Raid Championship, the FIA World Cup for Cross-Country Bajas and the FIA Regional Cups for Cross-Country Bajas.

The purpose of the present Sporting Regulations is to establish the framework of regulations applicable to the organisation of the events counting towards the Championships, as well as candidate events for these Championships.

All Championships are governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code) and these regulations, which consist of articles applicable to one or more of the specific Championships.

Their application is recommended for all non-FIA Championships Cross-Country events.

A calendar of the events will be issued by the FIA for the relevant Championships.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All drivers, competitors and officials participating in the Championships undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations and the Supplementary Regulations of each event.

1.1.2 For the purposes of the current Sporting Regulations, the tyre manufacturers, manufacturers of homologated equipment and fuel suppliers or any suppliers connected with competitive vehicles are considered as event participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code, and as such must adhere to the obligations imposed on them and abide by the decisions of the sporting authority.

1.1.3 In very exceptional cases, the FIA may grant waivers to these regulations. No waiver will be granted when the request concerns safety regulations and/or the performance of the vehicles. **Any article in the Supplementary Regulations which might change these regulations without a waiver is void.**

1.1.4 The Clerk of the Course (to be approved by the FIA) is charged with the application of these regulations and the Supplementary Regulations before and during the running of the event. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the Supplementary Regulations.

If, during the competition, a single, several or all crews are directly affected by any such application, the Clerk of the Course must issue and publish a corresponding notification addressed to the competitor/s concerned.

Except in a case of force majeure, the Clerk of the Course must ensure that the itinerary is respected.

1.1.5 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

- | | |
|--|---|
| <p>1.1.6 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue dans le Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 11.9 du Code).</p> | <p>1.1.6 Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty according to the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions. (Art. 11.9 of the Code).</p> |
| <p>1.2 LANGUE OFFICIELLE</p> <p>Les différents documents, et notamment les Règlements Particuliers et les Additifs éventuels, doivent être rédigés au moins en anglais. Les documents rédigés dans la langue du pays organisateur restent à l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur.</p> | <p>1.2 OFFICIAL LANGUAGE</p> <p>The various documents, and in particular the Supplementary Regulations and any Bulletins, must be written at least in English. Documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the Organiser.</p> |
| <p>1.3 INTERPRETATION</p> <p>En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FIA pourra prendre une décision. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle.</p> | <p>1.3 INTERPRETATION</p> <p>Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FIA has the authority to decide. During the event the Stewards will decide on any dispute.</p> |
| <p>1.4 DATE D'APPLICATION</p> <p>Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2021 et après cette date, les modifications entrent en vigueur à la date de sa publication sur le site web de la FIA.</p> | <p>1.4 DATE OF APPLICATION</p> <p>These regulations come into force on 30 décembre 2021 and after this date amendments come into force on the date of their publication on the FIA website.</p> |
| <p>2. DEFINITIONS</p> | <p>2 DEFINITIONS</p> |
| <p>2.1 ASN</p> <p>Autorité Sportive Nationale reconnue par la FIA.</p> | <p>2.1 ASN</p> <p>National Sporting Authority recognised as such by the FIA.</p> |
| <p>2.2 DEBUT DE L'EPREUVE</p> <p>L'épreuve Tout-Terrain (TT) débute le jour des vérifications administratives. La partie compétitive de l'épreuve débute lors du premier contrôle horaire (CH0).</p> | <p>2.2 BEGINNING OF THE EVENT</p> <p>The Cross-Country (CC) event begins on the day of administrative checks. The competition element of the event begins at the first time control (TC0).</p> |
| <p>2.3 ADDITIF</p> <p>Document écrit officiel destiné à clarifier ou compléter le Règlement Particulier de l'épreuve tel que défini à l'Annexe II-2. Un Additif ne peut pas changer ou amender le Règlement Sportif Rallyes Tout-Terrain de la FIA. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FIA.</p> | <p>2.3 BULLETIN</p> <p>An official written document intended to clarify or complete the Supplementary Regulations of the event as detailed in Appendix II-2. A bulletin cannot change or amend the FIA Cross-Country Rally Sporting Regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.</p> |
| <p>2.4 BIVOUAC (PARC D'ASSISTANCE)</p> <p>Zone située entre les contrôles horaires à l'arrivée d'une Étape et le départ de la suivante, où tous les concurrents se regroupent et où l'assistance est autorisée. Cette zone est indiquée dans le Roadbook.</p> | <p>2.4 BIVOUAC (SERVICE PARK)</p> <p>A zone situated between the time controls at the finish of one leg and the start of the next, where all competitors regroup and where service is authorised. This zone is indicated in the Roadbook.</p> |
| <p>2.5 BRIEFING</p> <p>Un briefing est une réunion au cours de laquelle l'organisateur fournira des informations supplémentaires aux équipages. Des séances d'information peuvent être organisées à l'appréciation des organisateurs. Lors du premier briefing d'une épreuve, la participation d'au moins un membre de l'équipage est obligatoire. La date, l'heure et les exigences concernant la participation doivent être spécifiées dans le Règlement Particulier. Toute information délivrée ayant une incidence sur l'itinéraire, l'horaire ou le règlement doit être confirmée par écrit au moyen d'un Additif.</p> | <p>2.5 BRIEFING</p> <p>A briefing is a meeting where the Organiser will provide additional information to the crews. Briefings may be held at the Organiser's discretion.</p> <p>At the first briefing of an event, the participation of at least one crew member is compulsory. The date, time and attendance requirements must be specified in the Supplementary Regulations. Any information delivered which in any way affects the itinerary, timing or regulations must be confirmed by a written Bulletin.</p> |
| <p>2.6 COMMUNICATION</p> | <p>2.6 COMMUNICATION</p> |

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

2.7 ZONES DE CONTROLE

La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.8 EQUIPAGE

Un équipage est composé de deux personnes, pour les véhicules T5 d'un minimum de deux et d'un maximum de quatre personnes, à bord de chaque camion et désignées comme pilote et copilote(s). Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant l'épreuve. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence internationale de compétition de pilote ainsi que d'un permis de conduire automobile valide pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve et le véhicule engagé dans celle-ci. Si aucun concurrent ne figure sur la demande d'engagement, le pilote sera considéré comme étant également le concurrent et doit détenir les deux licences correspondantes.

2.9 EPREUVE TOUT-TERRAIN (EPREUVE)

Une épreuve Tout-Terrain est une épreuve sportive dont l'itinéraire couvre le territoire d'un ou plusieurs pays. Il existe trois types d'épreuves Tout-Terrain : le Rallye Tout-Terrain Marathon (Marathon), le Rallye Tout-Terrain et la Baja Tout-Terrain (Baja).

2.10 DECISION

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

2.11 FIA

La mention FIA renvoie au Département des Rallyes de la FIA.

2.12 PASSEPORT TECHNIQUE FIA

Document délivré par une ASN et authentifié/validé par le Délégué Technique de la FIA à la première épreuve du Championnat auquel participe le véhicule.

2.13 FIN DE L'EPREUVE

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

2.14 HALTE DE REPOS (AU COURS DE LA NUIT)

Un arrêt de l'épreuve entre deux Etapes sans condition de parc fermé.

2.15 ETAPE

Chaque partie compétitive de l'épreuve séparée par une halte de repos ou un regroupement pour la nuit. Si une Spéciale de Qualification est organisée la veille au soir de l'Étape 1, elle sera considérée comme Section 1 de l'Étape 1.

2.16 PENALITE D'ETAPE

Une pénalité d'Étape, exprimée en heures et minutes, a pour objet de permettre à un concurrent de rester dans la compétition alors qu'autrement il serait disqualifié pour avoir manqué certains contrôles ou ne pas s'être présenté dans les délais impartis.

Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course or the Stewards.

2.7 CONTROL AREAS

The area between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control area.

2.8 CREW

A crew is made up of two persons, for T5 vehicles a minimum of two and a maximum of four persons, on board each truck and nominated as driver and co-driver(s). Unless otherwise stated, either member of the crew may drive during the event and each one must hold an International driver's competition licence and a valid driving licence for automobiles for the current year, which is valid for the event and the vehicle entered in the event.

If no competitor is listed on the entry application, the driver is deemed also to be the competitor and must hold the two corresponding licences.

2.9 CROSS-COUNTRY EVENT (EVENT)

A Cross-Country Event is a sporting event, the itinerary of which covers the territory of one or more countries. There are three types of Cross-Country Events: Cross-Country Marathon Rally (Marathon), Cross-Country Rally and Cross-Country Baja (Baja).

2.10 DECISION

A document issued by the Stewards to announce their findings following an inquiry, hearing or investigation.

2.11 FIA

Any mention of the FIA refers to the FIA Rally Department.

2.12 FIA TECHNICAL PASSPORT

A document issued by an ASN and authenticated/validated by the FIA Technical Delegate at the first Championship event in which the vehicle takes part.

2.13 END OF THE EVENT

The event ends upon the posting of the Final Classification. The competition element of the event finishes at the final time control.

2.14 HALT (OVERNIGHT)

A halt of the event between two legs with no parc fermé conditions.

2.15 LEG

Each competitive part of the event separated by an overnight halt or overnight regroup. If a Qualifying Stage is organised on the evening before Leg 1, this shall be Section 1 of Leg 1.

2.16 LEG PENALTY

A Leg Penalty, expressed in hours and minutes, is used to enable a competitor to remain in the competition when they would otherwise not be classified due to failing to visit certain controls or to report within the time limits imposed.

2.17 TEMPS MAXIMUM

Le temps maximum est le temps cible maximal, calculé par l'organisateur, dans lequel l'équipage doit valider divers contrôles.

2.18 ZONE RESERVEE AUX MEDIAS

Une zone établie uniquement pour les médias en divers emplacements.

2.19 ZONE DE NEUTRALISATION

Une zone à l'intérieur d'un Secteur Sélectif, dans laquelle les concurrents arrivent puis repartent, séparés par le même intervalle de temps à la seconde exacte.

Aucune intervention sur le véhicule n'est autorisée en dehors de celles prévues par le présent règlement.

2.20 NOTIFICATION

Document écrit officiel établi et publié par le directeur de course informant, le cas échéant, un(des) concurrent(s) de l'application du présent règlement et/ou du Règlement Particulier du rallye.

2.21 HEURE OFFICIELLE

Heure à utiliser lors de l'épreuve par l'organisateur et spécifiée dans le Règlement Particulier.

2.22 VOITURE OUVREUSE DE LA FIA

L'équipage de la voiture ouvreuse de la FIA veille à ce que le parcours soit praticable, les waypoints corrects et le Roadbook précis.

2.23 PARC FERME

Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur le véhicule n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.24 ASSISTANCE INTERDITE

L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides autres que ceux fournis par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence d'une ou plusieurs personnes à proximité de la voiture.

2.25 IMPULSION

Signal enregistré et transmis par le NAV-GPS, qui permet de localiser et mesurer instantanément la vitesse aux fins notamment de contrôler les distances et les vitesses maximum autorisées. Conformément au mode de fonctionnement permanent du NAV-GPS, une impulsion est enregistrée dans le NAV-GPS.

2.26 SPECIALE DE QUALIFICATION (SQ)

Une Spéciale de Qualification est un Secteur Sélectif permettant d'établir l'ordre de départ de l'épreuve.

2.27 PC DU RALLYE (PC)

Le PC est le centre administratif d'une épreuve. Pendant les parties compétitives, c'est également le lieu à partir duquel le Directeur de Course exerce ses fonctions (Contrôle du Rallye).

2.17 MAXIMUM TIME

The maximum time is the maximum target time, calculated by the Organiser, within which the crew must validate various controls.

2.18 MEDIA ZONE

A zone established only for the media at various locations.

2.19 NEUTRALISATION ZONE

A zone within a Selective Section, in which competitors arrive and leave separated by the same interval, timed to the second.

No intervention on the vehicle is allowed apart from that specified in these regulations.

2.20 NOTIFICATION

An official written document issued and published by the Clerk of the Course informing, as appropriate, (a) competitor(s) of the application of these regulations and/or the rally supplementary regulations.

2.21 OFFICIAL TIME

Time to be used during the event by the Organiser and specified in the Supplementary Regulations.

2.22 FIA OPENING CAR

The FIA Opening Car crew checks that the planned route of an event is passable, that the waypoints are correct and that the Roadbook is accurate.

2.23 PARC FERME

An area in which any operation, checking, tuning or repair on the vehicle is not allowed unless expressly provided for by these regulations and where only authorised officials are admitted.

2.24 PROHIBITED SERVICE

The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in competing vehicles, or the presence of person(s) in the vicinity of the vehicle.

2.25 PULSE SIGNAL

Signal recorded and transmitted by NAV-GPS to locate and instantaneously measure speed for purposes including checking distances and maximum authorized speeds. Conforming to the permanent functioning mode of the NAV-GPS, a pulse signal is recorded in the NAV-GPS.

2.26 QUALIFYING STAGE (QS)

A QS is a Selective Section, serving to establish the start order for the following sections.

2.27 RALLY HEADQUARTERS (HQ)

The HQ is the administrative centre of an event. During the competition elements, it is also the location from which the Clerk of the Course carries out his tasks (Rally Control).

2.28 RECONNAISSANCES

La présence d'un concurrent, ou de toute personne liée à un concurrent, sur une partie quelconque de l'itinéraire d'une épreuve.

2.29 REGROUPEMENT

Arrêt prévu par les organisateurs pouvant se faire en régime de parc fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper les véhicules restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre. Pour les épreuves organisées conjointement avec une autre compétition (nationale, zone, restreinte, etc.), les véhicules de la FIA doivent être rassemblés dans une zone séparée.

2.30 ZONE D'ASSISTANCE ELOIGNEE

Une zone d'assistance sur un secteur de liaison ou dans un Secteur Sélectif autre que le parc d'assistance ou le bivouac.

2.31 SECTEURS DE LIAISON

Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées pour les Secteurs Sélectifs.

2.32 MISE AU POINT

Une mise au point peut être organisée afin que les concurrents puissent tester leurs véhicules. La mise au point fait partie de l'épreuve mais ne relève pas de la partie compétitive.

2.33 SECTION DE L'EPREUVE (SECTION)

Chaque partie de l'épreuve séparée par un regroupement.

2.34 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est indiqué dans le présent règlement.

2.35 SECTEUR SELECTIF (SS)

Epreuve de vitesse chronométrée sur les routes, pistes, terrains non fermés au public pour l'épreuve.

2.36 EPREUVE SUPER SPECIALE (ESS)

Toute variante par rapport au déroulement d'un Secteur Sélectif tel que décrit dans le présent règlement et détaillé dans le Règlement Particulier de l'épreuve et identifié comme tel dans l'itinéraire.

2.37 EQUIPE

Une équipe est composée du concurrent, de l'équipage et du personnel de soutien.

2.38 CARTON DE POINTAGE

Carnet destiné à recueillir les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle ainsi que les inscriptions portées lors des contrôles de passage prévus sur l'itinéraire.

2.39 ZONE TECHNIQUE

Une zone dans laquelle les commissaires techniques peuvent effectuer des contrôles techniques.

2.40 ESSAIS

La présence de véhicules Tout-Terrain conduits de manière compétitive, lorsqu'en dehors d'une épreuve Tout-Terrain. Des essais ne peuvent pas être

2.28 RECONNAISSANCE

The presence of a competitor, or anyone connected with a competitor, on any part of the itinerary of an event.

2.29 REGROUP

A stop scheduled by the Organiser which may be under parc fermé conditions, having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the vehicles still in the event. The stopping time may vary from crew to crew. For events running in conjunction with another competition (National, Zone, Restricted, etc.), FIA vehicles must be gathered in a separate area.

2.30 REMOTE SERVICE ZONE

A service zone on a road section or in a Selective Section other than the Service Park or Bivouac.

2.31 ROAD SECTIONS

The parts of an itinerary which are not used for Selective Sections.

2.32 SHAKEDOWN

A shakedown may be organised so that competitors can test their vehicles. The shakedown is part of the event but not one of the competitive elements.

2.33 SECTION OF THE EVENT (SECTION)

Each part of the event separated by a regroup.

2.34 SERVICE

Any work on a competing vehicle except where limited in these regulations.

2.35 SELECTIVE SECTION (SS)

Timed speed test on roads/open country not closed to the public for the event.

2.36 SUPER SPECIAL STAGE (SSS)

Any variation from the running of a Selective Section as described in these regulations and detailed in the event Supplementary Regulations and identified as such in the itinerary.

2.37 TEAM

A team is made up of the competitor, the crew and support personnel.

2.38 TIMECARD

A card intended for the entry of times recorded at the different control points and entries made by Passage Controls scheduled on the itinerary.

2.39 TECHNICAL ZONE

A zone for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.

2.40 TEST

The presence of competitively driven Cross-Country vehicles, when outside a Cross-Country event. No test

organisés après le début des vérifications administratives.

2.41 ZONE DE TRANSFERT

Secteur routier avec un temps imparti entre deux portions d'un Secteur Sélectif. L'heure de départ idéale de la portion suivante du Secteur Sélectif sera obtenue en additionnant l'heure d'arrivée et le temps de transfert.

Les mêmes règles que sur les Secteurs de Liaison s'appliquent, y compris en matière d'Assistance lorsque la zone de transfert emprunte le même parcours que les véhicules d'assistance. Cette possibilité doit être précisée dans le Règlement Particulier.

2.42 WAYPOINT (WP)

Un waypoint (WP) est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de waypoints.

2.43 AIRE DE TRAVAIL

L'Aire de Travail est définie au sein d'un Bivouac par l'espace compris entre le panneau de début de zone, situé avant le CH d'Arrivée d'Étape, jusqu'au panneau de sortie de zone, situé après le CH de Départ de l'Étape suivante.

Cette zone inclut :

- les CH Départ et Arrivée d'Étape ;
- la zone de ravitaillement carburant ;
- l'Aire de Travail elle-même ;
- les voies de circulation.

must be organised after the begin of the administrative checks.

2.41 TRANSFER ZONE

Road section with an Allotted Time between two parts of a Selective Section. The start of the following part of the Selective Section will be at a target start time, determined by adding the transfer time to the arrival time of the previous part.

The regulations that apply are the same as Road Section, including Service when the Transfer Zone follows the same route as the service vehicles. This possibility must be specified in the Supplementary Regulations.

2.42 WAYPOINT (WP)

A waypoint is a geographical point defined by coordinates of longitude and latitude. There are several types of waypoints.

2.43 WORKING AREA

The Working Area is defined as the area between the start of the zone sign, located before the Leg Finish TC, and the zone exit sign, located after the next Leg Start TC.

This zone includes:

- the Leg Start and Finish TCs;
- the refuelling zone;
- the Working Area itself;
- the traffic lanes.

CHAMPIONNATS ET POINTS

3 EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

3.1 ATTRIBUTION DE POINTS AUX CHAMPIONNATS

Se reporter au règlement de chaque Championnat

3.1.3 Attribution de points réduits

Dans le cas où l'une des épreuves comptant pour un Championnat ne pourrait se dérouler complètement, les points seront attribués sur la base du classement final.

- La totalité des points si 75 % ou plus de la longueur minimale des Secteurs Sélectifs prévue au titre du présent règlement ont été parcourus,
- La moitié des points si 50 % ou plus mais moins de 75 % de la longueur minimale des Secteurs Sélectifs prévue au titre du présent règlement ont été parcourus,
- Un tiers des points si entre 25 % ou plus mais moins de 50 % de la longueur minimale des Secteurs Sélectifs prévue au titre du présent règlement ont été parcourus,
- Aucun point ne sera attribué si moins de 25 % de la longueur minimale des Secteurs Sélectifs prévue au titre du présent règlement ont été parcourus.

Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur ou inférieur. Dans des circonstances exceptionnelles, la FIA peut décider d'appliquer un principe différent pour l'attribution de points réduits.

CHAMPIONSHIPS AND POINTS

3 CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

3.1 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS

Refer to each Championship regulations

3.1.3 Attribution of reduced points

Should one of the rallies counting towards a Championship not be able to be run in its entirety, the points shall be awarded based on the final classification.

- Full points if 75% or more of the minimum length of Selective Sections according to these regulations has been run.
- Half points if 50% or more but less than 75% of the minimum length of Selective Sections according to these regulations has been run.
- One third of points if 25% or more but less than 50% of the minimum length of Selective Sections according to these regulations has been run.
- No points will be awarded if less than 25% of the minimum length of Selective Sections according to these regulations has been run.

Any decimals will be rounded up or down to the next whole number. In exceptional circumstances, the FIA may decide to apply a different principle for the attribution of reduced points.

Cet article ne s'applique pas aux points d'Etape.

3.2 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

3.2.1 Le classement sera établi en tenant compte des critères requis pour chaque Championnat. Les vainqueurs des différents Championnats seront le pilote, le copilote et l'équipe et/ou le constructeur ayant accumulé le plus grand nombre de points pour leur Championnat respectif.

3.2.2 Les titres seront décernés si au moins 50% des épreuves prévues au calendrier initial ont été effectivement disputées, avec un minimum de trois.

4 EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

4.1 PILOTES ET COPILOTES

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

4.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxième places, puis de troisième places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leur Championnat respectif, comptant uniquement les épreuves ayant servi à constituer leur total de points.

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

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

4.2 CONSTRUCTEURS ET/OU EQUIPES (LE CAS ECHEANT)

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

4.2.1 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans toutes les épreuves du Championnat pour chaque Constructeur ou équipe, en ne tenant compte que de la meilleure place par épreuve pour chaque Constructeur ou équipe.

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

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

5 CRITERES POUR LES PILOTES PRIORITAIRES

5.1 PILOTES PRIORITAIRES FIA POUR LES RALLYES TOUT-TERRAIN

La FIA publie une liste des pilotes prioritaires Rallyes Tout-Terrain comprenant au minimum :

- Tous les pilotes de véhicules engagés au Championnat du Monde de Rallye-Raid de la FIA pour la saison en cours ;

This article does not apply to the Leg points.

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIPS CLASSIFICATIONS

3.2.1 The classification will be established taking into account the criteria required for each Championship. The winners of the various Championships will be the driver, co-driver and team and/or manufacturer having accumulated the highest number of points in their respective Championship.

3.2.2 Titles will be awarded if at least 50% of the events scheduled on the initial calendar have been run, with a minimum of three.

4 DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP

4.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS

For drawing up the final and/or provisional classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and co-drivers who have scored the same points total shall be:

4.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications of their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total.

4.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications of their respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all the drivers and/or co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13rd places, and so on.

4.1.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying drivers and co-drivers, based on whatever other considerations it thinks appropriate.

4.2 MANUFACTURERS AND/OR TEAMS (WHERE APPLICABLE)

The rule for deciding between registered manufacturers or registered teams which have scored the same points total shall be as follows:

4.2.1 According to the greater number of highest places achieved in all events of the Championship for each manufacturer or team, considering only the highest place per event for each manufacturer or team.

4.2.2 According to the number of 9th places, 10th places, etc., one 9th place being worth more than any number of 10th places and so on.

4.2.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying manufacturers or teams based on whatever other considerations it thinks appropriate.

5 CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS

5.1 FIA PRIORITY DRIVERS FOR CROSS-COUNTRY RALLIES

The FIA publishes a list of priority drivers for Cross-Country Rallies including at least :

- All drivers of vehicles entered in the FIA World Rally-Raid Championship for the current season;

- Tous les pilotes de voitures T1 Ultimate engagées sur une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA lors de la saison en cours ;
- Les 3 premiers des Coupes du Monde des Rallyes Tout-Terrain et des Bajas Tout-Terrain des deux saisons précédentes ;
- Les 3 premiers des Championnats des Groupes T3 et T4 organisés dans le cadre des Coupes du Monde des Rallyes Tout-Terrain et des Bajas Tout-Terrain de la saison précédente.

La FIA peut ajouter ou retirer un pilote de la liste de priorité à son appréciation.

6 CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

6.1 MARATHON TOUT-TERRAIN

Un Marathon est une épreuve avec une distance moyenne minimale de 240 km de Secteurs Sélectifs par Etape (le cas échéant) et un kilométrage total minimum de 2500 km pour les Secteurs Sélectifs.

6.2 RALLYE TOUT-TERRAIN

Un Rallye Tout-Terrain d'un Championnat ne doit pas durer plus de 7 jours (vérifications administratives et techniques comprises), dont 5 jours de compétition sur une distance totale de Secteurs Sélectifs d'au moins 1200 km.

6.3 BAJA TOUT-TERRAIN

Une Baja de Championnat est une épreuve courte qui ne doit pas durer plus de 4 jours (vérifications administratives et techniques et Spéciale de Qualification facultative comprises), dont 2 jours de compétition et une distance totale de Secteurs Sélectifs d'au moins 350 km.

Une Baja de Coupe Régionale doit avoir une distance totale de Secteurs Sélectifs d'au moins 200 km.

6.4 LONGUEUR D'UN SECTEUR SELECTIF

Aucun Secteur Sélectif ne peut dépasser 500 km.

6.5 REPOS OU REGROUPEMENTS

Après une durée de conduite prévue supérieure à 12 heures, un repos ou un regroupement de 6 h minimum est obligatoire. Une halte de repos prévue ou un regroupement de 24 h minimum est obligatoire après 10 Étapes de l'épreuve.

6.6 TYPE DE TERRAIN SUR LES SECTEURS SELECTIFS

6.6.1 Le type de terrain (p. ex. terre, désert, etc.) sur les Secteurs Sélectifs doit être indiqué dans le Règlement Particulier, une répartition approximative en pourcentage devant être donnée pour chacun d'eux.

6.6.2 Chaque type de terrain correspondra à des spécifications de sécurité comme suit :

- **Type de sécurité A** – S'applique aux Secteurs Sélectifs se déroulant en plein désert et dans des dunes/hors piste
- **Type de sécurité B** – S'applique aux Secteurs Sélectifs se déroulant uniquement sur des routes et/ou pistes en terre

Le type de sécurité peut être précisé soit pour l'épreuve, soit par étape.

- All drivers of T1 Ultimate cars entered on a FIA World Rally-Raid Championship event for the current season;
- First 3 in the two previous seasons World Cups for Cross-Country Rallies and Cross-Country Bajas standings;
- First 3 in the Groups T3 and T4 Championships organised within the previous season World Cups for Cross-Country Rallies and Cross-Country Bajas.

The FIA may add or withdraw a driver from the priority list at its discretion.

6 EVENTS CHARACTERISTICS

6.1 CROSS-COUNTRY MARATHON

A Marathon is an event with a minimum average distance for the Selective Sections of 240 km (if any) per Leg and a minimum total distance for the Selective Sections of 2500 km.

6.2 CROSS-COUNTRY RALLY

A Championship Cross-Country Rally must last no more than seven days (including administrative checks and scrutineering) with five days of competition and a total distance for the Selective Sections of at least 1200 km.

6.3 CROSS-COUNTRY BAJA

A Championship Baja is an event that must last no more than four days (including administrative checks, scrutineering, and an optional Qualifying Stage), with two days of competition and a total distance for the Selective Sections of at least 350 km.

A Cross-Country Regional Cup Baja must have a total distance for the Selective Sections of at least 200 km.

6.4 LENGTH OF SELECTIVE SECTION

No Selective Section may exceed 500 km.

6.5 HALTS OR REGROUPS

After a scheduled driving time of more than 12 hours, a rest halt or a regroup of at least 6 hours is compulsory. A scheduled rest halt or a regroup of at least 24 hours is compulsory after 10 legs of the event.

6.6 ROUTE TERRAIN ON SELECTIVE SECTIONS

6.6.1 The route terrain (e. g. gravel, desert, etc.) of the Selective Sections must be stated in the Supplementary Regulations, giving an approximate percentage split of each terrain type.

6.6.2 The terrain type will be described by the following safety specifications.

- **Safety Type A** – Applies to Selective Sections run over open desert and dunes/off-track
- **Safety Type B** – Applies to Selective Sections run only on gravel roads and/or tracks

The Safety Type may be described either for the event or per leg.

OFFICIELS**7 OFFICIELS ET DELEGUES****7.1 COMMISSAIRES SPORTIFS**

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

7.2 DELEGUES DE LA FIA

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA et chacun d'eux rédigera un rapport relatif à ses responsabilités sur l'épreuve :

7.2.1 Délégué Sportif de la FIA

Le Délégué Sportif de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FIA. Le Délégué Sportif de la FIA peut également avoir le rôle d'observateur de la FIA.

7.2.2 Délégué Technique de la FIA

Le Délégué Technique de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera le commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques. Si aucun Délégué Technique de la FIA n'est désigné, le commissaire technique en chef sera seul responsable.

7.2.3 Autres délégués de la FIA, voir Annexe IX.**7.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS (CRO)**

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

L'horaire du CRO doit être détaillé dans le Règlement Particulier et affiché sur le tableau d'affichage officiel.

VEHICULES ADMISSIBLES, EQUIPEMENT ET PNEUS**8. VEHICULES ADMISSIBLES AUX EPREUVES TOUT-TERRAIN DE LA FIA****8.1 RESUME**

Les épreuves Tout-Terrain sont ouvertes aux véhicules d'un poids total maximum en charge inférieur ou égal à 3500 kg pour les Groupes T1, T2, T3 et T4 et supérieur à 3500 kg pour le Groupe T5, dûment munis d'un certificat d'immatriculation en cours de validité et conforme au véhicule présenté. Ces véhicules doivent répondre aux normes de sécurité imposées par la convention internationale sur la circulation routière, ainsi qu'aux normes de sécurité

OFFICIALS**7 OFFICIALS AND DELEGATES****7.1 STEWARDS**

The panel of Stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Chairman and one member shall be appointed by the FIA and be of a different nationality from that of the organising country (ASN). The third member shall be appointed by the ASN of the country organising the event. There must be a permanent communication link between the Stewards and the Clerk of the Course. During the running of the event at least one of the Stewards must be in the vicinity of event HQ.

7.2 FIA DELEGATES

The following delegates may be appointed by the FIA and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the event:

7.2.1 FIA Sporting Delegate

The FIA Sporting Delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FIA officials and delegates. The FIA Sporting Delegate may also have the role of an FIA Observer.

7.2.2 FIA Technical Delegate

The FIA Technical Delegate(s) will liaise with the Clerk of the Course and will be the Chief Scrutineer responsible for all technical matters. If no FIA Technical Delegate is assigned, the Chief Scrutineer will be responsible.

7.2.3 Other FIA Delegates see Appendix IX.**7.3 COMPETITOR RELATIONS OFFICER(S) (CRO)**

The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running of the event to the competitors/crews. There must be at least one CRO at each event who must be easily identifiable by the competitors/crews.

The schedule for the CRO must be detailed in the Supplementary Regulations and posted on the official notice board.

ELIGIBLE VEHICLES, EQUIPMENT AND TYRES**8 VEHICLES ELIGIBLE TO ENTER FIA CROSS-COUNTRY EVENTS****8.1 SUMMARY**

Cross-Country events are open to vehicles with a maximum gross weight of up to 3500 kg for Groups T1, T2, T3 and T4, and greater than 3500 kg for Group T5, in due possession of a valid registration certificate and in conformity with the vehicle being presented. These vehicles must comply with the safety specifications laid down by the International Convention on Road Traffic, as well as the safety specifications laid down by the FIA regulations and by these CC Rally Sporting Regulations.

imposées par les règlements de la FIA et le présent Règlement Sportif Rallyes Tout-Terrain.

8.2 GROUPES ET CLASSES DE VEHICULES

Les organisateurs doivent inclure les groupes et classes comme suit.

La classe T1.U n'est pas admissible dans les épreuves en dehors du Championnat du Monde FIA de Rallye-Raid.

Le Groupe T5 n'est pas admissible dans les bajas et les épreuves uniquement constituées de secteurs sélectifs de type B.

8.2 GROUPS/CLASSES OF VEHICLES

Organisers must include the following group and classes.

The T1.U class is not admissible in events outside the FIA World Rally-Raid Championship.

Group T5 is not eligible for bajas and rallies only made of type B selective sections.

Group Groupe	Class Classe	Vehicle Véhicule
T1	T1.U	Prototype Cross-Country Cars "Ultimate" complying with 2022 Appendix J, Art. 285 <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes « Ultimate » conformes à l'Annexe J 2022, Art. 285</i>
	T1.1	Prototype Cross-Country Cars 4x4 complying with 2022 Appendix J, Art. 285 <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes 4x4 conformes à l'Annexe J, Art. 285</i>
		Prototype Cross-Country Cars 4x4 complying with 2009 Appendix J, Art. 285 (see Art. 8.4) <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes 4x4 conformes à l'Annexe J 2009, Art. 285 (voir Art. 8.4)</i>
		Prototype Cross-Country Cars 4x4 with central or rear engine with a FIA Technical Passport drawn up before 31/12/2005 (see Art. 8.6.2) <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes 4x4 à moteur central ou arrière avec un passeport technique FIA établi avant le 31/12/2005 (voir Art. 8.6.2)</i>
		Series Production Cross-Country Cars with expired homologation, complying with 2022 Appendix J, Art. 284 (see Art. 8.6.1) <i>Voitures Tout-Terrain de Série à l'homologation expirée, conformes à l'Annexe J 2022, Art. 284 (voir Art. 8.6.1)</i>
	T1.2	Prototype Cross-Country Cars 4x2 complying with 2022 Appendix J, Art. 285 <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes 4x2 conformes à l'Annexe J 2022, Art. 285</i>
		Prototype Cross-Country Cars 4x2 complying with 2009 Appendix J, Art. 285 (see Art. 8.4) <i>Voitures Tout-Terrain Prototypes 4x2 conformes à l'Annexe J 2009, Art. 285 (voir Art. 8.4)</i>
T1.3	Vehicles complying with "SCORE" regulations (see Art. 8.5) <i>Véhicules conformes à la réglementation « SCORE » (voir Art. 8.5)</i>	
T2		Series Production Cross-Country Cars complying with 2022 Appendix J, Art. 284 and Appendix IV to these sporting regulations <i>Voitures Tout-Terrain de Série conformes à l'Annexe J 2022, Art. 284 et à l'Annexe IV du présent Règlement Sportif</i>
		Series Production Cross-Country Cars complying with 2021 ASO Dakar Auto regulations and Appendix IV to these sporting regulations <i>Voitures Tout-Terrain de Série conformes au règlement ASO Dakar Auto 2021 et à l'Annexe IV du présent Règlement Sportif</i>
T3		Lightweight Prototype Cross-Country Vehicles complying with 2022 Appendix J, Art. 286 <i>Véhicules Tout-Terrain Prototypes légers conformes à l'Annexe J 2022, Art. 286</i>
T4		Modified Production Cross-Country Side-by-Side (SSV) Vehicles complying with 2022 Appendix J, Art. 286A <i>Véhicules "Side-by-Side" (SSV) Tout-Terrain de Série Modifiés conformes à l'Annexe J 2022, Art. 286A</i>
		Modified Production Cross-Country Side-by-Side (SSV) Vehicles complying with 2021 ASO Dakar Auto regulations <i>Véhicules "Side-by-Side" (SSV) Tout-Terrain de Série Modifiés conformes au règlement ASO Dakar Auto 2021</i>
T5		Prototype Cross-Country Trucks complying with 2022 Appendix J, Art. 287 <i>Camions Tout-Terrain Prototypes conformes à l'Annexe J 2022, Art. 287</i>
		Prototype Cross-Country Trucks complying with 2021 ASO Dakar Auto regulations <i>Camions Tout-Terrain Prototypes conformes au règlement ASO Dakar Auto 2021</i>

8.3 PASSEPORT TECHNIQUE FIA

Avant sa validation par le Délégué Technique de la FIA, l'utilisation de la version la plus récente du passeport technique de la FIA vierge est obligatoire (disponible sur demande de l'ASN à la FIA). Après avoir effectué une pré-inspection complète du véhicule, l'ASN doit notifier ses remarques éventuelles à l'emplacement réservé à cet effet. Un rapport écrit doit être établi suite à cette pré-inspection et envoyé au Délégué Technique au plus tard à la date de publication de la liste officielle des engagés pour l'épreuve comptant pour le Championnat dans lequel le véhicule a été inscrit. Pour les véhicules des Groupes T1, T3 et T4, l'ASN doit déclarer les informations suivantes concernant le moteur : type et numéro de série, véhicule d'origine. Le tampon de l'ASN, la date ainsi que le nom (en majuscules) et la signature de l'inspecteur de l'ASN doivent figurer sur le passeport technique.

Le Délégué Technique de la FIA identifiera le véhicule présenté avec des marquages et/ou plombages qui ne doivent être enlevés en aucune circonstance. De plus, les marquages liés au passeport technique ne doivent être enlevés en aucune circonstance.

Ce passeport doit pouvoir être présenté à tout moment aux commissaires techniques et les caractéristiques techniques déclarées ne doivent pas être modifiées en cours d'épreuve.

Le Véhicule ne peut être engagé que dans le groupe pour lequel le Passeport Technique FIA a été délivré.

8.4 DISPOSITIONS POUR LES VEHICULES T1

Les véhicules T1 conformes aux règlements techniques de l'Annexe J 2009 et de l'année en cours sont admissibles aux conditions suivantes :

- 8.4.1** Ils doivent avoir un passeport technique de la FIA en cours de validité. La FIA ne délivrera plus de passeport technique FIA pour les véhicules construits conformément à l'Annexe J 2009. Les véhicules construits conformément à l'Annexe J 2009 et titulaires d'un passeport technique de la FIA seront admissibles jusqu'à nouvel ordre. Pour ces véhicules, à l'exception de l'arceau de sécurité, tous les équipements de sécurité doivent être homologués et/ou conformes à la réglementation de la FIA en vigueur.
- 8.4.2** Une voiture avec châssis de type 2009, disposant déjà d'un passeport technique FIA en cours de validité, peut être équipée d'un moteur conforme au Règlement Technique FIA de l'année en cours, doté d'une bride pour "moteur standard" (Tableau Art. 8.4.5) si le pilote ne figure pas sur la liste de priorité tout-terrain de la FIA.
- 8.4.3** Si le pilote figure sur la liste de priorité tout-terrain de la FIA, le moteur doit être équipé d'une bride valide pour "moteurs prototypes" (Tableau "Brides à air").
- 8.4.4** Les moteurs à essence suralimentés sont autorisés. Pour les moteurs à essence suralimentés dans les véhicules T1 conformes aux règlements techniques de l'Annexe J 2009, une approbation écrite préalable de la FIA est requise.

8.3 FIA TECHNICAL PASSPORT

Before being validated by the FIA Technical Delegate, the use of the most recent version of the blank FIA technical passport is compulsory (available upon request from the ASN to the FIA). After a complete pre-inspection of the vehicle, the ASN must write any comments in the location reserved for this purpose. A written report following this pre-inspection, must be established and sent to the FIA Technical Delegate no later than the date of publication of the official entry list of the event counting towards the Championship in which the vehicle has been entered. For vehicles of Groups T1, T3 and T4, the ASN must report the following information regarding the engine: type and serial number, original vehicles. The stamp of the ASN, the date and the name (in capital letters) and signature of the ASN inspector must appear on the technical passport.

The FIA Technical Delegate will identify the presented vehicle with markings and/or seals that must under no circumstance be removed. In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

This passport must be presented to the scrutineers when requested and the technical specifications declared must not be modified during the event.

The vehicle can only be entered for the group for which the FIA Technical Passport has been issued.

8.4 PROVISIONS FOR T1 VEHICLES

T1 vehicles conforming to the technical regulations of Appendix J 2009 and of the current year are eligible under the following conditions:

- 8.4.1** They must have a valid FIA Technical Passport. The FIA will no longer issue an FIA Technical Passport for a vehicle manufactured in accordance with Appendix J 2009. Vehicles manufactured in accordance with Appendix J 2009 and holding an FIA Technical Passport will be eligible until further notice. For these vehicles, except the roll cage, all safety equipment must be homologated and/or in conformity with the current FIA regulations.
- 8.4.2** A car using a 2009 type chassis, and already in possession of a valid FIA Technical Passport, may be equipped with an engine complying with the FIA Technical Regulations of the current year, fitted with a restrictor for "standard engines" (Table Art. 8.4.5) if the driver is not on the FIA CC priority drivers list.
- 8.4.3** If the driver is on the FIA Cross-Country priority drivers list, the engine must be equipped with a restrictor valid for prototype engines" (see Chart "Air Restrictors").
- 8.4.4** Supercharged petrol engines are allowed. For supercharged petrol engines in T1 vehicles conforming to the technical regulations of Appendix J 2009 a prior written approval by FIA is required.

8.4.5 Le tableau suivant est applicable :

8.4.5 The following table will be applicable:

Air Restrictors Brides à air		
Petrol Essence	T1.1	T1.2
Prototype	32	
Standard (vehicle in conformity with Appendix J 2022) <i>Standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2022)</i>	37	
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L <i>V8 culbuté standard sup. 5.4L</i>	37	37.2
Diesel	T1.1	T1.2
Supercharged prototype <i>Prototype suralimenté</i>	35	
Standard single supercharged stage (vehicle in conformity with Appendix J 2022) <i>Suralimenté simple étage standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2022)</i>	39	38
Standard double supercharged stage (vehicle in conformity with Appendix J 2022) <i>Suralimenté double étage standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2022)</i>	38	
<p><u>Note concerning the standard diesel supercharged engines:</u> Any engine which has at least one cylinder that is able to take air from more than one compressor, and even if it is not at the same time, is considered a double stage supercharged engine. In all cases, the FIA reserves the right to judge if a supercharged engine is a single stage or double stage type.</p> <p><u>Note concernant les moteurs diesel standards suralimentés :</u> <i>Tout moteur, dont un cylindre au moins peut admettre de l'air de plus d'un compresseur, et même si ce n'est pas au même moment, est considéré comme un moteur à suralimentation double étage.</i> <i>Dans tous les cas, la FIA se réserve le droit de juger si un moteur suralimenté est du type simple ou double étage.</i></p>		

Table 8.4.5 / Tableau 8.4.5

8.4.6 Groupe T1 – Poids minimum (kg)

8.4.6 Group T1 – Minimum Weight (kg)

Normally Aspirated Engines and Supercharged Diesel Engines <i>Moteurs atmosphériques et moteurs diesel suralimentés</i>			
Over <i>Au-dessus de</i> cm³	Up to and including <i>Jusqu'à et incluant</i> cm³	T1.1	T1.2
2000	2250	1400	1280
2250	2500	1475	1310
2500	2750	1475	1340
2750	3000	1550	1370
3000	3250	1550	1400
3250	3500	1625	1430
3500	3750	1625	1460
3750	4000	1700	1490
4000	4250	1700	1580
4250	4500	1775	1580
4500	4750	1775	1580
4750	5000	1850	1580
5000	5250	1850	1580
5250	5500	1925	1655 / 1580*
5500	5750	1925	1655 / 1580*
5750		2000	1730 / 1580*
* only for standard engines fitted with a restrictor diameter decreased by 1.0 mm from that specified in <i>Table 8.4.5</i> * uniquement pour les moteurs standard équipés d'une bride d'un diamètre inférieur d'1,0 mm par rapport à celui spécifié au <i>Tableau 8.4.5</i>			
Supercharged Petrol Engines <i>Moteurs essence suralimentés</i>			
Over <i>Au-dessus de</i> cm³	Up to and including <i>Jusqu'à et incluant</i> cm³	T1.1	T1.2
0	5950	1850	1580
T1.1 complying with T1+ specifications <i>T1.1 répondant à la définition T1+</i>		2000	
T1.U class vehicles <i>Véhicules de la classe T1.U</i>		2000	

Table 8.4.6 / Tableau 8.4.6

8.5 VEHICULES "SCORE"

- 8.5.1** Un véhicule conforme à la réglementation "Score" peut être accepté en Groupe T1, à condition que le concurrent apporte la preuve que son véhicule est reconnu par l'organisation "SCORE International". Le véhicule doit être pourvu d'un scellé d'inspection de sécurité conformément à l'Article GT2 du règlement régi par cette organisation.
- 8.5.2** L'admissibilité du véhicule devra être soumise à l'approbation de la FIA qui devra être obtenue au préalable. Il incombe au concurrent de veiller à ce que cette approbation soit demandée par écrit avant la réunion du Groupe de Travail Technique de la FIA précédant la première épreuve de la FIA à laquelle le concurrent souhaite participer.
- 8.5.3** Tous les équipements de sécurité doivent être homologués et/ou être en conformité avec les règlements de la FIA, à l'exception de l'armature de sécurité qui doit être conforme à la réglementation "SCORE". Le moteur doit être équipé d'une bride conforme à l'Article 8.4.5.

8.6 DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

- 8.6.1** Les véhicules de série n'étant plus homologués en Groupe T2 peuvent être acceptés en Groupe T1 avec une sécurité et une préparation de niveau T2. Les véhicules doivent respecter intégralement l'Article 284 de l'Annexe J (Groupe T2).
- 8.6.2 Véhicule 4x4 à moteur central ou arrière**
Si un véhicule à 4 roues motrices dispose d'un passeport technique FIA établi avant le 31/12/2005, indiquant clairement la position du moteur, il peut être accepté même s'il possède un moteur situé en arrière du milieu de l'empattement.
- 8.6.3 Groupes T3 et T4**
Seuls les moteurs à essence atmosphériques ou à essence suralimentés sont autorisés. Les moteurs à essence suralimentés doivent être équipés d'une bride à air :
- d'un diamètre intérieur de 27 mm maximum pour les véhicules du Groupe T3,
- d'un diamètre intérieur de 25 mm maximum pour les véhicules du Groupe T4.

8.7 VEHICULES ASO "DAKAR"

- 8.7.1** Un véhicule conforme à la réglementation Dakar Auto 2021 d'Amaury Sport Organisation (ASO) peut être accepté en Groupes T2, T4 et T5, à condition que le concurrent apporte la preuve que son véhicule dispose d'un passeport ASO émis avant le 31/12/2021 et en cours de validité. Le véhicule doit être pourvu d'un scellé d'inspection de sécurité conformément aux articles applicables du règlement de cette organisation.
- 8.7.2** L'admissibilité du véhicule devra être soumise à l'approbation de la FIA, qui devra être obtenue au préalable. Il incombe au concurrent de veiller à ce que cette approbation soit demandée par écrit au Département Technique de la FIA au moins deux semaines avant la clôture des engagements du premier rallye de la FIA auquel le concurrent souhaite participer.
- 8.7.3** Tous les équipements de sécurité des véhicules du Groupe T4 doivent être en conformité avec les règlements de la FIA, à l'exception de l'armature de sécurité qui doit être conforme à l'article T4P4.1 du règlement Dakar Auto 2021 d'ASO.

8.5 SCORE VEHICLES

- 8.5.1** A vehicle complying with the "SCORE" regulations may be accepted in Group T1, on condition that the competitor provides evidence that his vehicle is recognised by the "SCORE International" organisation. The vehicle must bear a safety inspection seal according to Article GT2 of the regulations governed by this organisation.
- 8.5.2** The eligibility of the vehicle shall be subject to the approval, to be obtained in advance, of the FIA. It is the competitor's responsibility to ensure that such approval is applied for in writing before the FIA Technical Working Group meeting preceding the first FIA event in which the competitor wishes to take part.
- 8.5.3** All safety equipment must be homologated and/or in conformity with the FIA regulations, other than the roll cage, which must comply with the "SCORE" regulations. The engine must be equipped with a restrictor conforming to Article 8.4.5.

8.6 ADDITIONAL PROVISIONS

- 8.6.1** Series production vehicles which are no longer homologated in Group T2 may be authorised to take part in Group T1 with a T2 safety and preparation level. Vehicles must fully respect Appendix J, Article 284 (Group T2).
- 8.6.2 4-Wheel Drive Vehicle with Central or Rear Engine**
If a 4-wheel drive vehicle has an FIA Technical Passport drawn up before 31/12/2005, clearly indicating the position of the engine, it may be accepted even if it has an engine situated to the rear of the middle of the wheelbase.
- 8.6.3 Groups T3 and T4**
Only atmospheric petrol or supercharged petrol engines are allowed. Supercharged petrol engines must be fitted with an air restrictor with:
- a maximum inner diameter of 27 mm for Group T3 vehicles,
- a maximum inner diameter of 25 mm for Group T4 vehicles.

8.7 ASO "DAKAR" VEHICLES

- 8.7.1** A vehicle complying with the 2021 Amaury Sport Organisation (ASO) Dakar Auto regulations may be accepted in Groups T2, T4 and T5, on condition that the competitor provides evidence that his vehicle has a valid ASO passport issued before 31/12/2021. The vehicle must bear a safety inspection seal in accordance with the relevant articles of the regulations of this organisation.
- 8.7.2** The eligibility of the vehicle shall be subject to the approval, to be obtained in advance, of the FIA. It is the competitor's responsibility to ensure such approval is applied for in writing before the FIA Technical Department at least two weeks before the closing date for entries of the first FIA rally in which the competitor wishes to take part.
- 8.7.3** All Group T4 vehicles safety equipment must be in conformity with the FIA regulations, except the roll cage, which must comply with Article T4P4.1 of the 2021 ASO Dakar Auto regulations.

9 EQUIPEMENT ELECTRONIQUE

- 9.1.1** Tout moyen de communication radio ou électronique, ou tout autre dispositif non expressément autorisé dans le présent règlement ou dans le Règlement Particulier est interdit à bord des véhicules.
- 9.1.2** Les antennes séparées, les dispositifs mains libres (par ex. pavés tactiles, tablettes numériques), les câbles de données, le réseau Wi-Fi, Bluetooth ou autres, y compris toute forme de transmission de données, sont interdits.
- 9.1.3** Les montres GPS, tout autre instrument connecté à Internet et tout dispositif de stockage de données sont interdits à bord du véhicule de compétition.
- 9.1.4** Les numéros de téléphone, de portable ou de téléphone satellite qui se trouvent à bord doivent être communiqués aux organisateurs lors des vérifications administratives.
- 9.1.5** Les téléphones doivent être rangés dans une boîte à l'intérieur de l'habitacle et être facilement accessibles au pilote et au copilote lorsqu'ils sont assis avec leur harnais attaché.
- 9.1.6** Pendant les Secteurs Sélectifs, les téléphones ne peuvent être utilisés que de l'extérieur du véhicule et doivent être éteints à d'autres moments.
- 9.1.7** L'utilisation du téléphone sur les secteurs de liaison est autorisée. En utilisant le téléphone sur la voie publique, le code de la route national doit être observé.

10 PNEUS**10.1 PILOTES PRIORITAIRES ENGAGES AVEC DES VEHICULES DU GROUPE T1**

- 10.1.1** Pour les pilotes prioritaires FIA engagés avec des véhicules du Groupe T1, un seul dessin de pneus est autorisé pour chaque pilote prioritaire.
- 10.1.2** Lors des vérifications techniques, le dessin doit être déposé et les concurrents doivent nommer et donner les dessins du type de pneumatiques (dessins et dimensions). Seuls ces pneus, moulés et non retallés, peuvent être utilisés pendant l'épreuve.
- 10.1.3** Un dessin est associé à chaque dimension et si les pneus droits et gauches sont différents, leurs dessins doivent être symétriques.
- 10.1.4** Lorsqu'aucun Secteur Sélectif n'est prévu, des pneus au dessin non autorisé peuvent être utilisés sur les secteurs de liaison si une zone de montage est prévue par l'organisateur.

10.2 DISPONIBILITE DES PNEUS

Les véhicules T1 à 2 roues motrices et T5 doivent utiliser des pneumatiques d'un catalogue commercial d'un fabricant de pneumatiques.

10.3 PNEUS MOULES

Tous les véhicules doivent être équipés de pneus moulés. La retaille manuelle ou la modification de la sculpture spécifiée ne sont pas autorisées.

10.4 MONTAGE DES PNEUS

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

10.5 TRAITEMENT DES PNEUMATIQUES

Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit. Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.

9 ELECTRONIC EQUIPMENT

- 9.1.1** Any radio or electronic means of communication, or any other device not expressly permitted in these regulations or in the Supplementary Regulations, is forbidden on board the vehicles.
- 9.1.2** Separate antennas, hands-free devices (e. g. Touch pads, Digital Tablets), data cables, Wi-Fi, Bluetooth and similar, including all forms of data transmission, are prohibited.
- 9.1.3** GPS and smart watches, any other instrument connected to the internet and all data storage devices are forbidden on board the competition vehicle.
- 9.1.4** Any numbers of telephones, mobile phones or satellite phones carried on board must be given to the Organiser during the administrative checks.
- 9.1.5** The telephones must be stored in a box inside the cabin and be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.
- 9.1.6** During Selective Sections telephones may only be used from outside the vehicle and must be switched off at other times.
- 9.1.7** The use of the telephone on road sections is permitted. If the telephone is used while driving on public roads, the national Highway Code must be observed.

10 TYRES**10.1 PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH GROUP T1 VEHICLES**

- 10.1.1** For FIA Priority Drivers entered with Group T1 vehicles, a single tyre pattern is authorised for each priority driver.
- 10.1.2** During scrutineering the pattern must be registered and the competitor must name and provide drawings of the type of tyre (patterns and dimensions). Only these tyres, which must be moulded and uncut, may be used during the event.
- 10.1.3** A pattern is associated with each dimension and, if left tyres are different from right tyres, their patterns must be symmetrical.
- 10.1.4** When no Selective Sections are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections if a tyre fitting zone has been arranged by the Organiser.

10.2 AVAILABILITY OF TYRES

Two-wheel drive T1 and T5 vehicles must use tyres from a tyre manufacturer's commercial catalogue.

10.3 MOULDED TYRES

All vehicles must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is not permitted.

10.4 TYRE FITTING

The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

10.5 TREATMENT OF TYRES

Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited. Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited.

10.6 CONTROLES DES PNEUS

À tout moment pendant l'épreuve, des contrôles pourront être réalisés pour vérifier la conformité des pneus.

10.7 ZONES DE CONTROLE / MARQUAGE DES PNEUMATIQUES

10.7.1 Une zone de marquage des pneumatiques/roues et de lecture des codes à barres devra être établie après le contrôle horaire de sortie des parcs d'assistance ou zones d'assistance éloignées autorisées.

La zone de marquage des pneus doit figurer dans le Roadbook et être signalée par le panneau de contrôle FIA approprié (voir Annexe I).

10.7.2 L'équipage doit arrêter son véhicule et attendre les instructions des commissaires techniques et/ou commissaires. En l'absence de commissaires techniques ou de commissaires, l'équipage peut quitter la zone sans s'arrêter. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneus, un membre de l'équipe pour chaque équipage peut accéder à cette zone.

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

11 CAMERAS VIDEO EMBARQUEES**11.1 CAMERAS DU PROMOTEUR OU DE L'ORGANISATEUR**

Si l'organisateur ou le Promoteur du Championnat (le cas échéant) le requiert, le véhicule de compétition doit avoir à son bord une caméra embarquée ou un autre dispositif d'enregistrement. Ces derniers seront installés par l'organisateur ou le Promoteur du Championnat et approuvés par le commissaire technique. Ces caméras seront identifiées par un autocollant et devront être montées dans la voiture lors des vérifications techniques.

11.2 CAMERAS DE L'EQUIPE

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

11.2.2 Les concurrents qui souhaitent utiliser une caméra devront fournir les informations suivantes à l'organisateur ou au Promoteur (le cas échéant) au moins une semaine avant le départ :

Nom du concurrent, numéro de la voiture, adresse du concurrent et utilisation des séquences enregistrées.

11.2.3 Les officiels de la FIA peuvent récupérer de l'enregistrement à tout moment. Cet enregistrement peut être utilisé par les officiels de la FIA.

11.3 FIXATION

11.3.1 Les fixations doivent être conformes à l'Article 283-2 de l'Annexe J.

11.3.2 Le non-respect de ces conditions entraînera le refus de départ du véhicule.

11.4 APPROBATION

11.4.1 Toutes les positions des caméras et les fixations utilisées doivent être présentées et approuvées lors des vérifications techniques d'avant le départ de la compétition.

10.6 CONTROL OF TYRES

At any time during the event, controls may be carried out to check the conformity of the tyres.

10.7 TYRE MARKING / CONTROL ZONES

10.7.1 A wheel/tyre marking and barcode reading zone must be established after the Time Control "OUT" of the authorised service parks or remote service zones.

The tyre marking zone must appear in the Roadbook and be marked with the appropriate FIA control sign (see Appendix I).

10.7.2 The crew must stop its vehicle and wait for the instructions of the scrutineers and/or marshals. In the absence of scrutineers or marshals, the crew may leave the zone without stopping. For the sole purpose of assisting the tyre marking procedure, one team member for each crew may access this zone.

10.7.3 A wheel/tyre mark checking zone must be established at the entrance of the authorised service parks and remote service zones.

11 ON-BOARD VIDEO CAMERAS**11.1 PROMOTER'S OR ORGANISER'S CAMERAS**

If required by the Organiser or Championship Promoter (if applicable), the competition vehicle must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the Organiser or Championship Promoter and approved by the scrutineer.

These cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering.

11.2 TEAM CAMERAS

11.2.1 The competitor of any car which carries an on-board camera must have the prior agreement of the Organiser or Promoter (if any). Authorised cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering.

11.2.2 Competitors wishing to use a camera must supply the following information to the Organiser or Promoter (if any) at least one week before the start:

Competitor's name, car number, competitor's address and use of footage.

11.2.3 The FIA officials may recover the footage at any time. The footage may be used by the FIA officials.

11.3 MOUNTING

11.3.1 The mountings shall comply with Article 283-2 of Appendix J.

11.3.2 Non-compliance with these criteria will lead to the vehicle not being authorised to take the start.

11.4 APPROVAL

11.4.1 All camera positions and mountings used must be shown and approved during scrutineering before the start of the competition.

- 11.4.2** Une fois l'installation du système de caméra validée par les commissaires techniques, il est strictement interdit au concurrent de manipuler directement les fixations de la caméra.
- 12 SYSTEME DE SUIVI DE SECURITE ET EQUIPEMENT DE NAVIGATION (NAV-GPS)**
- 12.1 SYSTEME DE SUIVI DE SECURITE**
- 12.1.1** Pour les épreuves des Championnats, tous les véhicules doivent être équipés du(des) système(s) de suivi de sécurité fourni(s) par l'organisateur. Pour toutes les autres épreuves Tout-Terrain, l'utilisation d'un système de suivi pour la sécurité est fortement recommandée.
- 12.1.2** L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système. Toute interférence avec le ou les système(s) pendant l'épreuve doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.
- 12.2 SYSTEME DE NAVIGATION (NAV-GPS)**
- 12.2.1** Les concurrents sont obligés d'être équipés d'un ou deux systèmes(s) de navigation (NAV-GPS) téléchargés avec les waypoints donnés par l'organisateur. Lorsqu'un équipage utilise deux NAV-GPS, il doit indiquer lequel doit être considéré comme officiel par écrit aux vérifications techniques. Si le NAV-GPS officiel est en panne, le second NAV-GPS devient automatiquement le NAV-GPS officiel.
- 12.2.2** Le NAV-GPS peut être inspecté par un officiel en tout point durant l'épreuve.
- 12.2.3** A la fin de chaque Etape, le NAV-GPS peut être inspecté pour validation des waypoints et contrôle de la vitesse. Les données seront vérifiées par le fournisseur, qui informera immédiatement de toute irrégularité le directeur de course et les Commissaires Sportifs.
- 12.3. CONNEXION DES SYSTEMES**
- 12.3.1** Sauf indication contraire dans le règlement du Championnat ou le Règlement Particulier, les spécifications du connecteur d'alimentation standard sont définies à l'Annexe VI.
- 12.3.2** Il est de la responsabilité du concurrent de veiller à ce que le(s) système(s) de suivi de sécurité et le NAV-GPS demeurent en permanence connectés et allumés, l'antenne étant connectée en permanence durant toute la compétition.
Tout équipage ne respectant pas cette règle, ou tout constat de non-fonctionnement du fait de l'équipage, sera signalé au directeur de course et l'équipage en question se verra infliger une pénalité d'au moins 15 minutes, qui pourra être augmentée à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
- 12.4 ODOMETRE GPS**
- Sauf indication contraire dans le règlement du Championnat ou le Règlement Particulier, les concurrents peuvent utiliser un odomètre GPS. Aucune fonction autre que la mesure (kilomètres, heures, vitesses, cap) ne peut être intégrée dans l'odomètre GPS.
- 13 DATA LOGGING ET ACQUISITION DE DONNEES**
- 13.1 CONTROLE DES PERFORMANCES**
- 13.1.1** Tout véhicule sélectionné par la FIA peut être équipé d'un système GPS d'acquisition de données de la FIA
- 11.4.2** Once the installation of the camera system has been validated by the scrutineers, it is strictly forbidden for the competitor to manipulate the mountings of the camera.
- 12 SAFETY TRACKING SYSTEM AND NAVIGATION SYSTEM (NAV-GPS)**
- 12.1 SAFETY TRACKING SYSTEM**
- 12.1.1** In Championships events, all vehicles must only be fitted with the Safety Tracking System(s) provided by the Organiser. For all other Cross-Country events, the use of a Safety Tracking System is strongly recommended.
- 12.1.2** The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by each Organiser. Any interference with the system(s) during the event will result in the competitor being reported to the Stewards.
- 12.2 NAVIGATION SYSTEM (NAV-GPS)**
- 12.2.1** Competitors are obliged to be equipped with one or two Navigation System(s) (NAV-GPS) downloaded with the waypoints given by the Organiser. When a crew uses two NAV-GPS, it must indicate in writing, at scrutineering, which of the two will be considered as the official one. If the official NAV-GPS is inoperative, the second NAV-GPS automatically becomes the official one.
- 12.2.2** The NAV-GPS may be inspected by an official at any point during the event.
- 12.2.3** At the end of each Leg the NAV-GPS may be inspected for validation of waypoints and speeding violations. The data will be checked by the provider, who will immediately report any irregularities to the Clerk of the Course and the Stewards.
- 12.3 CONNECTION OF THE SYSTEMS**
- 12.3.1** If not specified differently in the Championship regulations or Supplementary Regulations, the specifications for the standard power connector are laid down in Appendix VI.
- 12.3.2** It is the competitor's responsibility to ensure that the Safety Tracking System(s) and the NAV-GPS always remain permanently connected and switched on with the antenna connected throughout the duration of the competition.
Any crew that fails to do so, or if it is noted that the any of the systems is not in operation through the fault of the crew, will be reported to the Clerk of the Course and will incur a penalty of at least 15 minutes, which may be increased at the discretion of the Stewards.
- 12.4 GPS TRIP METER**
- If not specified differently in the Championship regulations or Supplementary Regulations, it is optional for the competitors to use a GPS-based Trip Meter. No functions others than measuring (kilometres, times, speeds, course) may be integrated into the GPS Trip Meter.
- 13 DATA LOGGING AND DATA ACQUISITION**
- 13.1 PERFORMANCE MONITORING**
- 13.1.1** Any vehicle selected by the FIA after the publication of the entry list may be equipped with an FIA GPS Data

<p>après la publication de la liste des engagés afin de contrôler ses performances lors de toutes les épreuves inscrites aux calendriers de la FIA.</p> <p>13.1.2 Le système d'acquisition des données de la FIA est obligatoire pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tous les véhicules T1 équipés d'un moteur à essence turbocompressé (voir Annexe J, Art. 285.5.1.1.c). Le moteur utilisé doit être sélectionné dans la liste en Annexe VIII et la pression de suralimentation doit toujours être conforme aux valeurs des paramètres contenus dans le tableau de l'Annexe VIII pour le moteur sélectionné. La procédure d'ajout d'un moteur dans cette liste est précisée à l'Annexe VIII. - Tous les véhicules T1 équipés d'un moteur diesel turbocompressé dont les pilotes figurent sur la liste de priorité FIA telle que définie à l'Article 5.1. <p>13.1.3 À tout moment, la FIA peut imposer toutes conditions nécessaires (techniques et/ou sportives), à sa propre appréciation, afin de répondre à cet objectif de limitation de performances.</p> <p>13.2 ENREGISTREUR DE DONNEES D'ACCIDENTS</p> <p>Un enregistreur de données d'accident (ADR) conforme à la Norme FIA 8872-2018 "Enregistreur de données d'accident" (répertorié dans la Liste Technique n°88) doit être installé dans les voitures T1 fabriquées à partir de 2016 qui participent à toute épreuve des Championnats. L'ADR doit être installé conformément à la Spécification d'installation de l'ADR de la FIA et au manuel d'utilisation du fabricant. Les concurrents ne se conformant pas à cette exigence seront signalés aux Commissaires Sportifs.</p> <p>13.3 CAMERA DE SURVEILLANCE EMBARQUEE (OBSC)</p> <p>13.3.1 Les véhicules sélectionnés par la FIA peuvent être équipés d'une OBSC de la FIA pour surveiller toutes les activités à l'intérieur du véhicule pendant toutes les épreuves inscrites au calendrier des Championnats.</p> <p>13.3.2 Le refus d'un concurrent d'équiper son véhicule d'une OBSC sera signalé aux Commissaires Sportifs et le concurrent ne sera pas autorisé à prendre le départ ou sera immédiatement disqualifié.</p> <p>13.3.3 Il est interdit aux membres de l'équipe ou à des tiers de toucher, interférer avec ou déplacer un tel appareil.</p> <p>13.3.4 Il peut être demandé aux équipes de fournir à la caméra une source d'alimentation permettant un enregistrement en continu lorsque le véhicule est en mouvement.</p> <p>13.3.5 Seuls les représentants officiels nommés par la FIA et agréés par le directeur de course et/ou les Commissaires Sportifs peuvent télécharger ou utiliser les images de cette caméra.</p> <p>13.3.6 Les enregistrements de cette caméra peuvent être utilisés lors de toute enquête ultérieure.</p>	<p>Logger to monitor its performances during any event entered on the FIA calendars.</p> <p>13.1.2 The FIA data acquisition system is compulsory for :</p> <ul style="list-style-type: none"> - All T1 vehicles fitted with a turbocharged petrol engine (see Appendix J Art. 285.5.1.1.c). The engine used must be selected from the list in Appendix VIII and the supercharging pressure must always comply with the parameter values contained in the table of Appendix VIII for the engine selected. The procedure for adding an engine to this list is specified in Appendix VIII. - All T1 vehicles with turbocharged diesel engines whose drivers are on the FIA priority list as defined in Article 5.1. <p>13.1.3 At any time, the FIA may impose any necessary conditions (technical and/or sporting), at its own discretion, to meet this objective of limiting performance.</p> <p>13.2 ACCIDENT DATA RECORDER</p> <p>An Accident Data Recorder (ADR) complying with FIA Standard 8872-2018 "Accident Data Recorder" (listed in Technical List no. 88) must be installed in T1 cars manufactured from 2016 that participate in any Championship event. The ADR must be installed in accordance with the FIA ADR Installation Specification and manufacturer user's manual.</p> <p>Competitors failing to comply with this requirement will be reported to the Stewards.</p> <p>13.3 ON-BOARD SURVEILLANCE CAMERA (OBSC)</p> <p>13.3.1 Vehicles selected by the FIA may be equipped with an FIA OBSC to monitor all activities inside the vehicle during all events entered on the Championships calendar.</p> <p>13.3.2 A competitor's refusal to equip its vehicle with an OBSC will be reported to the Stewards and the competitor will not be allowed to start or will be immediately disqualified.</p> <p>13.3.3 Team members or third parties are forbidden to touch, interfere with or move any such device.</p> <p>13.3.4 Teams may be required to provide a power source to the camera which enables continuous recording when the vehicle is moving.</p> <p>13.3.5 Only official representatives appointed by the FIA who have the specific approval of the Clerk of the Course and/or Stewards may download or use the footage from this camera.</p> <p>13.3.6 Recordings from this camera may be used during any subsequent investigation.</p>
DOCUMENTS STANDARD	STANDARD DOCUMENTS
<p>14 DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA</p> <p>14.1 GENERALITES</p> <p>Le format et la procédure applicable aux documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doivent être respectés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Règlement Particulier (format imprimé et/ou électronique) • Additifs (format imprimé et/ou électronique) • Guide de l'épreuve (format électronique) • Itinéraire (format imprimé et électronique) 	<p>14 FIA STANDARDISED DOCUMENTS</p> <p>14.1 GENERAL</p> <p>The format and procedure of the following documents as specified in Appendix II must be followed:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supplementary Regulations (electronic and/or printed format) • Bulletins (electronic and/or printed format) • Event Guide (electronic format) • Itinerary (electronic and printed format)

- Roadbook (format imprimé et/ou électronique)
- Carton de pointage (format imprimé)
- Listes des engagés (format électronique)
- Listes des partants et résultats de l'épreuve (format imprimé et/ou électronique)
- Roadbook Médias (format imprimé et/ou électronique)

Les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les Additifs et les décisions doivent être publiés sur un tableau d'affichage officiel numérique ou physique, avec l'heure de publication.

L'utilisation d'un panneau d'affichage numérique est obligatoire.

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

14.2 ROADBOOK / ITINERAIRE

- 14.2.1** Tous les équipages reçoivent un Roadbook contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire. L'itinéraire obligatoire de rallye est défini dans le Roadbook par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, **par le tracé, s'il existe**. Tout écart sera signalé aux Commissaires sportifs. Le Roadbook peut également être uniquement ou partiellement électronique et faire partie du NAV-GPS.
- 14.2.2** En cas de divergence, autres que les limitations de vitesse, entre le Roadbook et le NAV-GPS, les informations fournies par le Roadbook prévaudront.
- 14.2.3** Les organisateurs doivent publier le Roadbook une fois par jour. Si l'organisateur décide de publier le Roadbook la veille, les concurrents doivent recevoir le Roadbook contenant les notes relatives au jour suivant au plus tard à 18h00.
- 14.2.4** Si un organisateur décide de publier le Roadbook avant le début d'une étape et de l'imprimer avant de recevoir les commentaires, qu'il y a dix modifications ou moins, le Roadbook sera distribué à chaque concurrent 20 minutes avant son heure de départ. Si plus de dix modifications sont apportées, le Directeur de Course, peut prolonger cette période. Cela sera communiqué lors du briefing des concurrents de la veille et par voie d'additif.
- 14.2.5** Si ce n'est par voie électronique, il sera accusé réception du Roadbook par émargement et le Roadbook demeurera la propriété du concurrent.
- 14.2.6** Seuls sont autorisés dans le véhicule le Roadbook officiel, les modifications effectuées par la voiture ouvreuse de la FIA, qui pourront être intégrées dans le Roadbook, et les notes personnelles résultant d'un précédent passage (quel que soit le sens) lors du Rallye en cours.
- 14.2.7** Il est interdit de transporter toutes cartes (papier ou numérique) dans le véhicule, à l'exception de celles distribuées par les organisateurs. Aucune note ne sera autorisée sur les cartes.
- 14.2.8** Dans un Secteur Sélectif, il est interdit d'utiliser une route avec revêtement (asphalte, béton) autre que celles indiquées dans le Roadbook. Si un équipage suit une route revêtue et rejoint à nouveau le parcours du Secteur Sélectif en un autre point, il est réputé s'être retiré de l'Etape.
- 14.2.9** Toute infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs.

- Roadbook (printed and/or electronic format)
- Timecard (printed format),
- Entry lists (electronic format)
- Start lists and results of the event (electronic and/or printed format)
- Media Roadbook (electronic and/or printed format)

Official documents such as provisional and final classifications and results, bulletins and decisions must be published on a digital and/or physical official notice board, along with the time of publication.

The use of a digital notice board is mandatory.

Documents which are published electronically shall not be amended once published on the Organiser's website unless all competitors and officials are informed, and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

14.2 ROADBOOK / ITINERARY

- 14.2.1** All crews will receive a Roadbook containing a detailed description of the compulsory itinerary. The compulsory itinerary of the Rally is defined in the Roadbook by the road direction diagrams and between the road direction diagrams, **by the defined road/track if it exists**. Any deviation will be reported to the Stewards. The Roadbook may be also only or partially in electronic format and can be part of the NAV-GPS.
- 14.2.2** If there is a divergence, other than speed limits, between the Roadbook and the NAV-GPS, the information given by the Roadbook will prevail.
- 14.2.3** Organisers must issue the Roadbook one day at a time. If the organiser decides to issue the Roadbook on the previous day, the competitors must receive the Roadbook including the notes for the next day at the latest at 18:00 hrs.
- 14.2.4** If an organisers decides to issue the Roadbook on the day of the leg concerned, has printed it without the modifications (if any) and has ten modifications or less, the Roadbook will be distributed to each competitor 20 minutes prior to their start time. If more than ten modifications are issued, the Clerk of the Course, may extend this period. This will be communicated at the previous day's competitors' briefing and by bulletin.
- 14.2.5** A Roadbook receipt, if not in electronic format, will be acknowledged by signature and the Roadbook will remain the property of the competitor.
- 14.2.6** It is authorised to carry in the vehicle only the official Roadbook, the modifications done by the FIA Opening Car, which may be integrated into the Roadbook, and personal notes resulting from a previous passage (in whatever direction) in the current rally.
- 14.2.7** It is forbidden to carry any map (paper or digital) in the vehicle except for those supplied by the Organiser. No notes may be made on the maps.
- 14.2.8** In a Selective Section, it is always forbidden to use a surfaced (asphalt, concrete) road other than those indicated in the Roadbook. If a crew follows a surfaced road and re-joins the route of the Selective Section at a different point, it is deemed to have retired from the leg.
- 14.2.9** Any infringement will be reported to the Stewards.

14.3 CARTON DE POINTAGE

- 14.3.1** Un nouveau carton de pointage sera fourni au moins au départ de chaque Etape.
- 14.3.2** Chaque équipage est responsable :
- de son carton de pointage ;
 - de la présentation du carton de pointage aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
 - de toute inscription portée sur le carton de pointage.
- 14.3.3** Seul l'officiel préposé au contrôle concerné sera autorisé à porter des inscriptions sur le carton de pointage, excepté pour les champs portant l'indication "for competitor's use".
- 14.3.4** La perte d'un carton de pointage entraînera une pénalité de 10 minutes et sera signalée aux Commissaires Sportifs.
- 14.3.5** En cas d'absence d'inscription ou de signature à n'importe quel contrôle de passage, d'absence de pointage à un contrôle horaire, ou de non-remise du carton de pointage à chaque contrôle, le directeur de course peut utiliser l'enregistrement électronique (GPS) et les documents officiels pour une enquête. Il décidera du passage correct des contrôles et appliquera la pénalité conformément à l'Article 49.2.
- 14.3.6** Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carton de pointage de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels de l'épreuve, fera l'objet d'une enquête du directeur de course.
- 14.3.7** Si un concurrent abandonne l'épreuve, il doit remettre son carton de pointage à un officiel à la première occasion possible.
- 14.3.8** Un concurrent qui abandonne une Etape mais entend prendre un nouveau départ doit remettre son carton de pointage immédiatement à son arrivée au contrôle horaire de fin d'Etape.

ASSURANCE**15 COUVERTURE D'ASSURANCE****15.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE**

Le Règlement Particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, du Promoteur (le cas échéant), de la FIA et des officiels de l'épreuve (description des risques et des montants couverts).

15.2 PRIME D'ASSURANCE

- 15.2.1** Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, les frais médicaux et son évacuation/rapatriement sanitaire vers un hôpital européen.
- 15.2.2** Si des assurances particulières, autres que celles ci-dessus, liées aux réglementations en vigueur dans le(s) pays traversé(s) par l'épreuve sont obligatoires, elles devront être détaillées dans le Règlement Particulier et incluses dans les droits d'engagement.
- 15.2.3** Les couvertures financières des contrats cités ci-dessus, leurs limites, le nom, l'adresse et les contacts de la (les) compagnie(s) d'assurance ainsi que le(s) numéro(s) de contrat(s) doivent figurer au Règlement Particulier.
- 15.2.4** La police d'assurance (au minimum en anglais) sera communiquée aux concurrents sur demande.

14.3 TIMECARDS

- 14.3.1** A Timecard will be issued at least at the start of each leg.
- 14.3.2** Each crew is responsible for:
- its Timecard;
 - submitting the Timecard at the controls and the accuracy of the entries;
 - any entries made on the Timecard.
- 14.3.3** The appropriate control official is the only person allowed to make entries on the Timecard, except for the sections marked "for competitor's use".
- 14.3.4** The loss of a Timecard will incur a penalty of 10 minutes and be reported to the Stewards.
- 14.3.5** In case of the absence of the entries or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the Timecard at each control, the Clerk of the Course may use the electronic recording (GPS) and the official documents for an inquiry. He will decide on the correct passage of the controls and will apply the penalty according to Article 49.2.
- 14.3.6** Any divergence between the times entered on the crew's Timecard and those entered on the official documents of the event will form the subject of an inquiry by the Clerk of the Course.
- 14.3.7** Should a competitor retire from the Event he must hand in his Timecard to an official at the earliest possible moment.
- 14.3.8** A competitor who retires from a Leg but intends to re-start must hand in his Timecard immediately on the time control at the end of the leg.

INSURANCE**15 INSURANCE COVER****15.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER**

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the Organiser. The certificate shall name the competitors, the Promoter (if any), the FIA and the officials of the event (description of the risks and sums covered).

15.2 INSURANCE PREMIUM

- 15.2.1** The insurance premium, which must be included in the entry fee, must guarantee full cover for civil liability towards third parties (public liability), medical costs and evacuation/repatriation on medical grounds to a European hospital.
- 15.2.2** If special insurance other than that described above, connected with the regulations in force in the country or countries crossed by the event, is obligatory, it must be detailed in the Supplementary Regulations and included in the entry fees.
- 15.2.3** The insurance premiums of the above-mentioned contracts, their limits, the name, address and contact details of the insurance company (or companies), as well as the contract numbers, must be included in the Supplementary Regulations.
- 15.2.4** The insurance policy (at least in English) will be forwarded to competitors on request.

- 15.2.5** Un document reprenant les prestations couvertes et exclues sera joint au Règlement Particulier ou remis aux participants lors des vérifications administratives.
- 15.3 PERIODE D'ASSURANCE**
- 15.3.1** L'assurance prend effet au minimum à partir des vérifications administratives et techniques de l'épreuve et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants, à savoir le plus tardif :
- Délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition par les Commissaires Sportifs,
 - Fin des vérifications techniques d'après épreuve,
 - Fin de la remise des prix.
- 15.3.2** Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet de l'épreuve pendant toute la durée de l'épreuve. Pendant cette durée, les concurrents ayant abandonné ou disqualifiés continuent à être couverts par l'assurance, à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée ou le port d'embarquement le plus proche, par la route la plus directe, depuis leur lieu d'abandon ou de disqualification.
- 15.4 BENEFICIAIRES**
- 15.4.1** Les concurrents et leur personnel d'assistance, les membres de l'organisation, ses prestataires et leurs préposés ainsi que les officiels de l'épreuve.
- 15.4.2** Evacuation, transfert et/ou rapatriement du bénéficiaire :
- Si l'état de santé du bénéficiaire conduit l'équipe médicale de l'épreuve à décider de son évacuation, transfert ou rapatriement, l'organisateur prend en charge le transport.
- Ce transport a lieu par tout moyen approprié (véhicule sanitaire léger, ambulance, avion de ligne régulière, avion sanitaire, etc.) et, si nécessaire, sous surveillance médicale.
- Seul l'intérêt médical du bénéficiaire et le respect des règlements sanitaires en vigueur sont pris en considération pour le choix du moyen utilisé pour ce transport.
- 15.4.3** Frais médicaux (dont frais d'hospitalisation) engagés : Lorsque des frais médicaux ont été engagés avec l'accord préalable de l'équipe médicale de l'épreuve, l'organisateur prend en charge les honoraires médicaux, les frais de médicaments prescrits par un médecin ou un chirurgien, les frais d'hospitalisation décidés par l'équipe médicale dont le montant doit être précisé dans le règlement de l'épreuve.
- Les frais médicaux (et donc d'hospitalisation) engagés après l'évacuation/le rapatriement en Europe restent intégralement à la charge du bénéficiaire.
- 15.5 RESPONSABILITE CIVILE**
- 15.5.1** L'organisateur souscrit auprès d'une compagnie d'assurance une police d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux épreuves sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation nationale en vigueur et au Règlement Sportif Rallyes Tout-Terrain.
- 15.5.2** La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant à l'épreuve.
- 15.5.3** L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve de mise au point et pour les concurrents parcourant l'itinéraire de l'épreuve, depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin de l'épreuve ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront
- 15.2.5** A document listing the services covered and services not covered will be detailed in the Supplementary Regulations or be issued to the participants during the administrative checks.
- 15.3 PERIOD OF INSURANCE COVER**
- 15.3.1** The insurance cover will come into effect at least from the administrative checking and scrutineering for the event and end upon the expiry of one of the following time limits, whichever is the later:
- time limit for protests or appeals or the end of any hearing by the Stewards.
 - end of the post-event scrutineering.
 - end of the prize-giving.
- 15.3.2** The beneficiaries are covered by the insurance while on the course of the event, throughout the duration of the event. During that time, competitors who have retired or been disqualified continue to be covered by insurance, if they join the finish control or the nearest port of embarkation via the most direct route from the location where they have retired or been disqualified.
- 15.4 BENEFICIARIES**
- 15.4.1** The competitors and their service personnel, the members of the organisation, its service providers and their personnel and the officials of the event.
- 15.4.2** Evacuation, transfer and/or repatriation of the beneficiary:
- If the beneficiary's state of health is such that the event medical team decides to order his evacuation, transfer or repatriation, the Organiser takes care of the transport.
- This transport takes place by any appropriate means (light medical vehicle, ambulance, plane from a regular airline, medical plane, etc.) and, if necessary, under medical supervision.
- Only the medical interest of the case and the respect of the health regulations in force are taken into consideration in choosing the means of transport.
- 15.4.3** Medical (including hospitalisation) costs incurred: When medical costs have been incurred with the prior agreement of the event medical team, the Organiser takes care of the medical fees, the cost of medication prescribed by a doctor or surgeon, and the costs of hospitalisation decided by the medical team, the amount of which must be specified in the regulations of the event.
- Medical (and therefore hospitalisation) costs incurred after evacuation/repatriation to Europe remain entirely at the expense of the beneficiary.
- 15.5 PUBLIC LIABILITY COVER**
- 15.5.1** From an insurance company, the Organiser takes out a Civil Liability Insurance Policy, specific to sporting events with motorised land vehicles, in accordance with the national legislation in force and the Cross-Country Rally Sporting Regulations.
- 15.5.2** 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 event.
- 15.5.3** The insurance cover must be in effect at least during the Shakedown and then, for competitors running within the itinerary of the event, from the start of the first competition element until the end of the event or the moment of permanent retirement or disqualification. Vehicles having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

15.5.4 Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la Responsabilité Civile du concurrent à l'égard des tiers, dans la limite des montants couverts, par sinistre, précisés dans le règlement.

Ledit contrat a ainsi pour objet de garantir en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenus au cours de l'épreuve les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :

- aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux tiers (autres que concurrents), aux agents de l'Etat ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre ;
- aux concurrents du fait des dommages corporels et des dégâts vestimentaires qu'ils pourraient se causer entre eux ; il est important de noter que cette garantie ne couvre pas les dommages matériels ;
- aux pilotes à l'égard de leurs coéquipiers et passagers du fait d'incidents pendant toute la durée de l'épreuve.

15.5.5 Ce contrat d'assurance ne couvre en aucun cas le vol des véhicules, des pièces détachées ou de tout autre bien. Ainsi, en cas de vol survenant dans un pays traversé par l'épreuve, la responsabilité de l'organisateur ne pourra être recherchée.

15.5.6 Cette police ne couvre que le trajet officiel de l'épreuve, indiqué par l'organisateur. Les véhicules disqualifiés ou ayant abandonné continueront à être couverts à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée de l'épreuve ou le port le plus proche par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou de disqualification.

15.5.7 En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration par écrit, dans un délai de 24 heures, auprès du directeur d'épreuve, du chargé des relations avec les concurrents, ou directement à l'organisateur. Devront y être mentionnées les circonstances de l'accident et les coordonnées des témoins.

15.6 ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENT

Les concurrents doivent se renseigner auprès de leur ASN pour connaître les garanties accordées par leur licence de pilote. Il leur est également recommandé de souscrire des assurances complémentaires auprès de l'assureur de leur choix.

Lorsqu'ils participent à des compétitions hors de leur pays, les équipages doivent avoir souscrit une police d'assurance internationale couvrant leur évacuation/rapatriement en cas d'accident, si nécessaire.

15.5.4 The entry fees include the insurance premium covering the competitor's Civil Liability towards third parties, within the limit of the sums covered, per incident, specified in the regulations.

Thus, in the event of an accident, fire or explosion occurring during the event, the purpose of the said contract is to cover the financial consequences of civil liability that may be incumbent on:

- the competitors in case of physical injury or material damage caused to third parties (other than competitors), to public sector employees or to any other public body taking part in the spectator supervision service;
- the competitors in case of physical injury or damage to clothing that they might cause to one another; it is important to note that this insurance does not cover material damage;
- the drivers with regard to their co-drivers and passengers in case of incidents throughout the duration of the event.

15.5.5 This insurance contract on no account covers the theft of vehicles, of spare parts or of any other property. Thus, in the event of theft occurring in a country crossed by the event, the Organiser cannot be held liable.

15.5.6 This policy covers only the official route of the event, indicated by the Organiser. Vehicles that have retired or been disqualified will continue to be covered, provided that they join the finish control of the event or the nearest port via the most direct route from the location where they have retired or been disqualified.

15.5.7 In case of accident, the competitor or his representative must make a written statement to the Race Director, the competitor relations officer, or directly to the Organiser, within 24 hours. This statement must mention the circumstances of the accident and the contact details of the witnesses.

15.6 INDIVIDUAL ACCIDENT INSURANCE

Competitors must obtain information from their ASN concerning the cover afforded by their racing driver's licence. They are also recommended to take out additional insurance with an insurance company of their choice.

When competing outside their countries, crews must have taken out an international insurance policy covering their evacuation/repatriation, if necessary, after an accident.

ENGAGEMENTS

16 PROCEDURE D'ENGAGEMENT

16.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT (DEMANDE D'ENGAGEMENT)

16.1.1 Tout détenteur de licence de compétition de la FIA souhaitant participer à une épreuve doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat de l'épreuve, avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le Règlement Particulier.

16.1.2 Le bulletin d'engagement doit être accompagné d'une copie de la licence de concurrent valable.

ENTRIES

16 ENTRY PROCEDURE

16.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)

16.1.1 Any FIA competition licence-holder wishing to take part in an event must send the due entry fee and the completed entry form to the event secretariat before the closing date, as specified in the Supplementary Regulations.

16.1.2 The entry form must be accompanied by a copy of the valid competitor's licence.

<p>16.1.3 Acceptation de l'engagement Nonobstant l'Article 3.14 du Code, qui autorise l'organisateur d'une compétition à refuser un engagement, aucun organisateur ne peut refuser l'engagement d'un concurrent qui a obtenu au moins 30 % du total des points obtenus par le leader du classement provisoire du championnat ; pour la première compétition de l'année, le classement final du championnat de l'année précédente s'applique.</p> <p>16.1.4 Nombre minimal d'engagements Dans le Règlement Particulier, l'organisateur peut indiquer le nombre minimum d'automobiles engagées requis. Si ce nombre n'est pas atteint, l'organisateur peut annuler la compétition après avoir obtenu l'approbation de la FIA.</p> <p>16.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer le véhicule déclaré sur le bulletin d'engagement par un autre de même classe.</p> <p>16.3 AUTORISATIONS DE L'ASN Les concurrents, pilotes et copilotes étrangers doivent présenter une autorisation en application de l'Art. 3.9.4 du Code.</p> <p>16.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE</p> <p>16.4.1 Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à la clôture des engagements. Seul le concurrent engagé dans l'épreuve pourra en faire la demande.</p> <p>16.4.2 Après la clôture des engagements, un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des organisateurs avant le début des vérifications administratives ; • des Commissaires Sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des partants. <p>Seule la FIA peut autoriser le remplacement de tous les membres d'équipage.</p> <p>16.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du Règlement Particulier de l'épreuve.</p> <p>17 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS</p> <p>17.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS Les dates de clôture des engagements pour chaque épreuve individuelle doivent être respectées, quelles que soient les dates limites d'inscription aux Championnats.</p> <p>17.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS La date de clôture des engagements standard sera fixée au plus tard 10 jours avant le début des vérifications administratives. Exceptionnellement, la FIA peut autoriser les inscriptions tardives.</p> <p>18 DROITS D'ENGAGEMENT</p> <p>18.1 ACCEPTATION DU BULLETIN D'ENGAGEMENT</p>	<p>16.1.3 Acceptance of Entry Notwithstanding Article 3.14 of the Code, which authorises the Organiser of a Competition to refuse an Entry, no Organiser may refuse the Entry of a Competitor who has scored at least 30% of the total points obtained by the leader of the provisional Championship classification; for the first Competition of the year, the final classification of the previous year's Championship will apply.</p> <p>16.1.4 Minimum Number of Entries In the supplementary regulations, the Organiser may state the minimum number of entered automobiles required. If that number is not reached, the Organiser may cancel the competition after obtaining the FIA's approval.</p> <p>16.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM A competitor may freely replace the vehicle declared on the entry form with another from the same class, up to the moment of scrutineering.</p> <p>16.3 ASN AUTHORISATIONS Foreign competitors, drivers and co-drivers must present an authorisation according to Art. 3.9.4 of the Code.</p> <p>16.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)</p> <p>16.4.1 A change of competitor is permitted up to the close of entries. Only the competitor entered in the event will be allowed to make this request.</p> <p>16.4.2 After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:</p> <ul style="list-style-type: none"> • the Organiser, before the start of the administrative checks; • the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the start list. <p>Only the FIA may authorise the replacement of all crew members.</p> <p>16.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations, and the Supplementary Regulations of the event.</p> <p>17 ENTRY CLOSING DATES</p> <p>17.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES Closing dates for entries in each individual event must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines.</p> <p>17.2 ENTRY CLOSING DATES The standard closing date for entries must be no later than 10 days before the beginning of administrative checks. Exceptionally the FIA may authorise late entries.</p> <p>18 ENTRY FEES</p> <p>18.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM</p>
---	---

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

18.2 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- aux candidats dont l'engagement aura été refusé ;
- en cas d'annulation de l'épreuve.

18.3 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT

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

18.4 EXIGENCE SUPPLEMENTAIRE POUR LES DROITS D'ENGAGEMENT

Quand un transfert (aérien, maritime, ferroviaire ou autre) est inclus dans le déroulement de l'épreuve, il doit être inclus dans le montant total des droits d'engagement. L'utilisation de routes à péage pendant l'épreuve doit être mentionnée dans le Règlement Particulier.

An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees or by a receipt issued by the competitor's ASN.

18.2 REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees will be refunded in full:

- to candidates whose entry has not been accepted;
- in the case of the event not taking place.

18.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the Supplementary Regulations.

18.4 ADDITIONAL REQUIREMENT FOR ENTRY FEES

When a transfer (by air, sea, rail or other means) is included in the running of the event, it must be included in the total sum of the entry fees. The use of toll roads during the event must be mentioned in the Supplementary Regulations.

IDENTIFICATION DES VEHICULES ET PUBLICITE

19 NUMEROS DE COURSE

Se reporter au règlement de chaque Championnat.

20 PUBLICITE

Se reporter au règlement de chaque Championnat.

21 IDENTIFICATION DES PILOTES ET COPILOTES

Se reporter au règlement de chaque Championnat.

VEHICLES IDENTIFICATION AND ADVERTISING

19 COMPETITION NUMBERS

Refer to each Championship regulations

20 ADVERTISING

Refer to each Championship regulations

21 DRIVER'S AND CO-DRIVER'S IDENTIFICATION

Refer to each Championship regulations

VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

22 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

22.1 HORAIRE

Les pilotes et copilotes participant à l'épreuve doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

22.2 DOCUMENTS REQUIS

Lors des contrôles administratifs, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :

- Licence du concurrent
- Licences du pilote et du copilote
- Permis de conduire en cours de validité du pilote et du copilote
- Pièces d'identité du pilote et du copilote
- Autorisation de l'ASN pour les concurrents et/ou pilotes étrangers
- Toutes les informations du formulaire d'engagement
- Certificat d'immatriculation du véhicule
- Passeport Technique FIA

Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple : certificat d'assurance du véhicule) doit être mentionné dans le Règlement Particulier.

23 VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART

23.1 GENERALITES

23.1.1 Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur véhicule muni de ses plaques rallye et numéros de rallye aux vérifications techniques.

23.1.2 Les véhicules peuvent être présentés lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le Règlement Particulier.

23.1.3 Les vérifications techniques sont d'ordre tout à fait général : marque et modèle du véhicule, conformité apparente avec le groupe dans lequel il a été engagé, conformité des éléments de sécurité, conformité du véhicule avec le Code de la Route, etc.

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

23.1.5 Le concurrent doit présenter la fiche d'homologation FIA d'origine complète du véhicule et/ou le Passeport Technique FIA.

23.1.6 Changement de classe/groupe

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

23.1.7 Si les vérifications techniques sont suivies d'un régime de parc fermé, un membre de l'équipe pourra conduire le véhicule dans ce parc.

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

22 ADMINISTRATIVE CHECKS

22.1 TIME SCHEDULE

Drivers and co-drivers taking part in the event must report to the administrative checks in accordance with the timetable published in the Supplementary Regulations. Fines for lateness will be detailed in the Supplementary Regulations.

22.2 DOCUMENTS REQUIRED

During the administrative checks the following original and valid documents will be checked:

- competitor's licence
 - driver's and co-driver's competition licences
 - driver's and co-driver's valid driving licence
 - driver's and co-driver's passports or identification
 - ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers
 - completion of all details on the entry form
 - Vehicle registration papers
 - FIA Technical Passport
- Any other documents which an Organiser wishes to examine (e.g. vehicle insurance cover certificate) must be listed in the Supplementary Regulations.

23 SCRUTINEERING BEFORE THE START

23.1 GENERAL

23.1.1 Only those crews which have passed the administrative checks may present themselves with their vehicle equipped with its rally plates and rally numbers at scrutineering.

23.1.2 Vehicles may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

23.1.3 Scrutineering will be of a general nature, checking the make and model of the vehicle, apparent conformity with the group in which it is entered, conformity of the safety items, conformity of the vehicle with the Highway Code, etc.

23.1.4 At scrutineering, competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head retaining device, intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

23.1.5 The competitor must show the vehicle's complete original FIA homologation form and/or FIA Technical Passport.

23.1.6 Change of classes/groups

At the time of scrutineering, if a vehicle as presented does not correspond to the group and/or class in which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate class recommended by the FIA Technical Delegate or the Chief Scrutineer or refuse it definitively.

23.1.7 If scrutineering is followed by a parc fermé, a member of the team may take the vehicle into that parc.

23.2 HORAIRE

- 23.2.1** Un horaire pour les vérifications techniques, incluant le plombage des composants et le contrôle du poids des véhicules sera publié dans le Règlement Particulier ou dans un Additif.
- 23.2.2** Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications techniques au-delà des limites prévues par le règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

24 PLOMBAGE ET MARQUAGE**24.1 EXIGENCES GENERALES**

- 24.1.1** Le bloc moteur, le châssis et le GPS seront marqués lors des vérifications techniques et associés à un équipage en particulier.
- 24.1.2** Seuls les composants ayant été marqués ou plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors de l'épreuve. Ces composants devront rester plombés.
- 24.1.3** Toute intervention délibérée sur toute marque ou tout scellé est strictement interdite et sera signalée aux Commissaires Sportifs.

24.2 REMPLACEMENT DE PIECES

- 24.2.1** Les concurrents peuvent changer **un** bloc moteur par véhicule, ce qui entraîne une pénalité de 50 heures. Pour les véhicules T2, se reporter également à l'Annexe IV.
- 24.2.2** A l'exception de ce qui précède, le même bloc moteur et le même châssis doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à la fin de l'épreuve.
- 24.2.3** Un NAV-GPS défectueux peut être remplacé avec la permission du Délégué Technique de la FIA.

25 VERIFICATIONS PENDANT L'EPREUVE**25.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES**

Des vérifications d'éléments de sécurité, vêtements y compris, et sur le véhicule, peuvent être effectuées à tout moment pendant l'épreuve à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FIA ou du commissaire technique en chef, après que les Commissaires Sportifs en ont été informés.

25.2 VERIFICATIONS DANS LE PARC FERME

Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé par les commissaires techniques.

25.3 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

- 25.3.1** Le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule pendant toute la durée de l'épreuve et devrait être en mesure de fournir tout document officiel connexe.
- 25.3.2** Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant l'épreuve jusqu'à la fin de l'épreuve ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages. Si elles sont absentes, ou si une fraude est découverte, cela sera signalé aux Commissaires Sportifs.
- 25.3.3** Il appartient également au concurrent de vérifier la bonne remise en place de tout élément du véhicule manipulé au cours des contrôles effectués.
- 25.3.4** Les bavettes doivent toujours être en place et être conformes à l'article 283.19 de l'Annexe J. Dans le cas exceptionnel de secteurs sélectifs se déroulant

23.2 TIMETABLE

- 23.2.1** A timetable for scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of vehicles, shall be issued in the Supplementary Regulations or in a Bulletin.
- 23.2.2** Any crew reporting to scrutineering outside the time limits prescribed in the regulations will not be allowed to start, except in a case of force majeure duly recognised as such by the Stewards.

24 SEALING AND MARKING**24.1 GENERAL REQUIREMENTS**

- 24.1.1** The engine block, chassis and GPS will be marked during scrutineering and associated with a specific crew.
- 24.1.2** Only those components which have been marked or sealed at initial scrutineering may be used throughout the event. Such components must remain in their sealed state.
- 24.1.3** Deliberate interference with any mark or seal is strictly prohibited and all such occurrences will be reported to the Stewards.

24.2 REPLACEMENT OF PARTS

- 24.2.1** Competitors may change **one** engine block per vehicle, which entails a penalty of 50 hours. For T2 vehicles, refer also to Appendix IV.
- 24.2.2** Other than above, the same engine block and bodyshell must be used from passing scrutineering until the finish of the event.
- 24.2.3** A faulty NAV-GPS may be replaced with permission from the FIA Technical Delegate.

25 CHECKS DURING THE EVENT**25.1 ADDITIONAL CHECKS**

Checks on safety items, including clothing, as well as on the vehicle, may be carried out at any time during the event at the sole discretion and upon the instruction of the FIA Technical Delegate or Chief Scrutineer, with the knowledge of the Stewards.

25.2 CHECKS IN PARC FERME

Technical checks may be carried out within the parc fermé by the scrutineers.

25.3 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

- 25.3.1** The competitor is responsible for the technical conformity of his vehicle throughout the event and should be able to provide any related official document.
- 25.3.2** Should identification marks be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-event scrutineering until the end of the event or until it is allowed by these regulations to cut the seals. Should they be missing, or any fraud discovered, this will be reported to the Stewards.
- 25.3.3** It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the vehicle which has been handled during checking is reinstalled correctly.
- 25.3.4** Mud flaps must always be in place and compliant with Article 283.19 of Appendix J. In the exceptional case of selective sections running **solely on sand**, and only

exclusivement sur du sable, et uniquement lorsque cela est spécifié dans le Règlement Particulier, les bavettes sont facultatives.

26 CONTROLE FINAL

26.1 PARC FERME FINAL

26.1.1 Après les formalités d'arrivée, les véhicules doivent être placés dans le parc fermé où ils devront rester jusqu'à leur libération par les Commissaires Sportifs.

26.1.2 Le classement provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le Règlement Particulier (ou dans un Additif) dès que possible après que le dernier véhicule aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

26.2. SELECTION DES VEHICULES

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

26.3 FICHE D'HOMOLOGATION

La fiche d'homologation FIA d'origine complète/le Passeport technique FIA et tous les autres certifications/documents nécessaires doivent être disponibles pour le contrôle final.

when specified in the supplementary regulations, mud flaps are optional.

26 FINAL CHECKS

26.1 FINAL PARC FERME

26.1.1 After the finish formalities, vehicles must be placed in a parc fermé where they must remain until released by the Stewards.

26.1.2 The Provisional Classification shall be published at the time specified in the Supplementary Regulations (or in a Bulletin), which shall be as soon as practical after the last vehicle has checked in at the final control, even if final scrutineering remains in progress.

26.2 SELECTION OF VEHICLES

Post-event scrutineering involving the dismantling of a vehicle may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest or upon the recommendation of the Clerk of the Course and/or the FIA Technical Delegate (Chief Scrutineer) to the Stewards.

26.3 HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form/FIA Technical Passport and all other necessary certifications/documents must be available for final checks.

CONDUITE ET RECONNAISSANCES

27 COMPORTEMENT

27.1 REGLES GENERALES

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

27.1.2 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de Secteur Sélectif (excepté uniquement pour faire demi-tour).

27.1.3 Il est interdit de bloquer intentionnellement un concurrent qui suit ou de l'empêcher de dépasser.

27.1.4 Lorsque les véhicules sont soumis au régime de parc fermé, ils ne peuvent être déplacés que par les équipages et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser un véhicule à la main.

27.1.5 Un véhicule incapable de se mouvoir par ses propres moyens peut être remorqué ou poussé par un autre concurrent FIA toujours en course. Exceptionnellement, sur les Secteurs Sélectifs, les véhicules peuvent être remorqués ou poussés par toute personne pour être ramenés sur le parcours de l'épreuve ou dégager la route.

27.1.6 Dans la zone de contrôle au départ d'une Etape ou au départ d'un Secteur Sélectif, le véhicule peut être poussé au travers de la zone par l'équipage et les commissaires.

27.1.7 Il est interdit de transporter un véhicule par quelque moyen que ce soit (camion, remorque, etc.), sauf en cas d'abandon dans une étape tel que prévu à l'Article 50.1.7.

27.1.8 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le Règlement Particulier de l'épreuve l'autorise.

27.1.9 Sur un secteur de liaison qui est une route publique, un véhicule de compétition ne peut être conduit que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement.

DRIVING CONDUCT AND RECONNAISSANCE

27 BEHAVIOUR

27.1 GENERAL RULES

27.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

27.1.2 Crews must always drive in the direction of the Selective Section (except solely to turn round).

27.1.3 It is prohibited to deliberately block a competitor or prevent them from overtaking.

27.1.4 When vehicles are subject to parc fermé rules, they may be moved only by crews and officials; at all other times anyone may push a vehicle by hand.

27.1.5 A vehicle unable to move under its own means may be towed or pushed by another FIA competitor still in the competition. Exceptionally, on Selective Sections vehicles may be towed or pushed by anybody in order to bring them back onto the event route or to clear the event route.

27.1.6 In a control zone at the start of a Leg or the start of a Selective Section, the vehicle may be pushed through the zone by the crew and marshals.

27.1.7 It is forbidden to transport a vehicle by any means (truck, trailer, etc.), except in the case of a retirement in a leg with regard of Art. 50.1.7.

27.1.8 Exhibition driving may be performed only when permitted by the Supplementary Regulations of the event.

27.1.9 On a road section that is a public road, a competition vehicle may only be driven on four freely rotating wheels and tyres.

Tout véhicule non conforme à cet article sera considéré comme ayant abandonné l'Etape.

27.1.10 Toute violation de ces règles sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

27.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT L'EPREUVE/CODE DE LA ROUTE

27.2.1 Tout au long de l'épreuve, les deux membres de l'équipage doivent respecter le code de la route national.

27.2.2 En cas d'infraction au code de la route commise par un équipage participant à l'épreuve, les policiers ou les officiels ayant constaté l'infraction doivent en informer l'auteur, de la même manière que pour les usagers de la route normaux.

27.2.3 Si la police ou les officiels décident de ne pas arrêter le pilote ayant commis l'infraction, ils peuvent néanmoins demander l'application des sanctions prévues par la réglementation applicable, sous réserve de ce qui suit :

- que la notification de l'infraction soit faite par la voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement provisoire ;
- que les déclarations soient suffisamment détaillées pour que l'identité du pilote auteur de l'infraction puisse être établie hors de tout doute et que le lieu et le moment de l'infraction soient précis.

27.2.4 Pénalités pour infractions durant la partie compétitive de l'épreuve :

a) Première infraction :

Excès de vitesse : Une amende de 25 € par km/h au-delà de la limite de vitesse, infligée par le directeur de course ;

Autre qu'un excès de vitesse : Une pénalité sera infligée par les Commissaires Sportifs.

b) Deuxième infraction :

Excès de vitesse : Une amende de 50 € par km/h au-delà de la vitesse limite, infligée par le directeur de course ;

Autre qu'un excès de vitesse : Une pénalité sera infligée par les Commissaires Sportifs.

c) Troisième infraction : Une pénalité de 5 minutes infligée par le directeur de course ;

d) Quatrième infraction : Disqualification infligée uniquement par les Commissaires Sportifs.

27.3 VITESSE MAXIMALE PENDANT L'EPREUVE

27.3.1 Les vitesses maximales pour les groupes sont les suivantes :

Groupe	Vitesse maximale
T1	170 km/h
T2	170 km/h
T3	135 km/h
T4	125 km/h
T5	140 km/h

Il est de la responsabilité de l'équipage de respecter cette limite avec une tolérance de 3 km/h.

La tolérance est appliquée uniquement pour les deux premiers signaux d'impulsion avec une vitesse excessive dans les 10 minutes.

Tout dépassement de la vitesse maximale pendant l'épreuve sera pénalisé conformément à l'Article 37.2.6.

Any vehicle not complying with this article will be considered as having retired in this leg.

27.1.10 Any infringements will be reported to the Stewards, who may impose a penalty up to disqualification.

27.2 EXCESSIVE SPEEDING DURING THE EVENT/TRAFFIC LAWS

27.2.1 Throughout the event, both crew members must observe the national traffic laws.

27.2.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the event, the police officers or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

27.2.3 Should the police or the officials decide against stopping the driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the applicable regulations, subject to the following:

- that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the provisional classification;
- that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise.

27.2.4 Penalties for infringements during the competition element of the event:

a) First infringement :

Speeding: a fine of €25 per kph over the speed limit, applied by the Clerk of the Course;

Other than speeding: a penalty will be applied by the Stewards.

b) Second infringement :

Speeding: a fine of €50 per kph over the speed limit, applied by the Clerk of the Course;

Other than speeding: a penalty will be applied by the Stewards.

c) Third infringement: a 5-minute time penalty applied by the Clerk of the Course;

d) Fourth infringement: disqualification applied only by the Stewards.

27.3 MAXIMUM SPEED DURING THE EVENT

27.3.1 The maximum speed for the groups is as follows:

Group	Maximum Speed
T1	170 kph
T2	170 kph
T3	135 kph
T4	125 kph
T5	140 kph

It is the crew's responsibility to abide by this limit, with a tolerance of 3 kph.

The tolerance is applied only for the first two pulse signals with excessive speed within 10 minutes.

Any exceeding of the maximum speed during the event will be penalised according to Article 37.2.6.

28 RECONNAISSANCES

Dès la publication du Règlement Particulier, la présence d'un concurrent, ou de toute autre personne en lien avec un concurrent, sur toute partie de l'itinéraire d'une épreuve est interdite.

Tout pilote ayant figuré sur la liste des Pilotes prioritaires Tout-Terrain de la FIA de l'année en cours ou des cinq années précédentes, ou son copilote ou représentant, et qui souhaite se rendre dans une zone qui peut être utilisée pour un Secteur Sélectif de toute épreuve doit obtenir la permission écrite de l'organisateur qui informera la FIA.

Le concurrent ne respectant pas cette réglementation sera signalé aux Commissaires Sportifs.

MISE AU POINT**29 EXIGENCES POUR LA MISE AU POINT****29.1 GENERALITES**

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

29.2 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

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

29.2.2 Pour l'application de l'Art. 27.2, l'épreuve de mise au point est considérée comme faisant partie de l'épreuve.

29.3 DECHARGE

Tout passager à bord du véhicule pendant la mise au point qui n'est pas engagé dans l'épreuve doit avoir signé une décharge fournie par les organisateurs.

29.4 EXIGENCES TECHNIQUES

Avant la mise au point, les véhicules doivent passer les vérifications techniques. Pour les véhicules donnés, les pièces mentionnées dans le présent règlement doivent être marquées ou plombées.

29.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT

Un concurrent dont le véhicule tombe en panne lors de l'épreuve de mise au point devra néanmoins participer à la cérémonie de départ (s'il y a lieu).

29.6 EQUIPEMENT DU PILOTE ET DU PASSAGER A BORD

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

29.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT

Toute assistance ne pourra être effectuée que dans le parc d'assistance principal ou dans une zone d'assistance éloignée, sauf autorisation contraire dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

28 RECONNAISSANCE

As from the publication of the Supplementary Regulations, the presence of a competitor, or anyone connected with a competitor, on any part of the itinerary of an event is prohibited.

Any driver who has been on the FIA Cross-Country Priority Drivers list for the current year or in the previous five years, or his co-driver or representative, and who wishes to visit an area which might be used for a Selective Section of any event, must obtain written permission from the Organiser, who will inform the FIA.

Failure to respect these rules will result in the competitor being reported to the Stewards.

SHAKEDOWN**29 SHAKEDOWN REQUIREMENTS****29.1 GENERAL**

A shakedown stage may be organised for the purpose of being both a media and a promotional opportunity and for competitors to trial their vehicles. It is optional for the Organiser to include the shakedown in the event programme.

29.2 RUNNING OF SHAKEDOWN

29.2.1 The shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the event and shall include all the appropriate safety measures. The stage should be representative of the event.

29.2.2 For the application of Art. 27.2 the shakedown is part of the event.

29.3 DISCLAIMER

Any passenger on board the vehicle during the shakedown who is not entered for the event must have signed a disclaimer provided by the Organiser.

29.4 TECHNICAL REQUIREMENTS

Before the shakedown, the vehicles must pass scrutineering. For applicable vehicles, parts mentioned in these regulations must be marked or sealed.

29.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN

A competitor whose vehicle breaks down during the shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start (if any).

29.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD

During the shakedown, any person on board must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised.

29.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN

Service may be carried out only in the main service park or any Remote Service Zone, unless otherwise permitted in the Supplementary Regulations of the event.

29.8 PNEUS POUR MISE AU POINT

Pour la mise au point, les pneus ne compteront pas pour la quantité totale. Le type de pneus est laissé à l'appréciation des concurrents.

29.8 TYRES FOR SHAKEDOWN

Shakedown tyres will not count for the overall quantity (if applicable). The type of tyres is left to the discretion of the competitors.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS**STARTS AND RE-STARTS****30 CEREMONIE DE DEPART**

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique de l'épreuve.

L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le Règlement Particulier. Si un équipage dans son véhicule de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste de l'épreuve, conformément à l'horaire de départ qui lui aura été attribué, à condition que les Commissaires Sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

30 CEREMONIAL START

A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the event.

The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the Organiser.

The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the Supplementary Regulations. Were a crew in its competing vehicle is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the event at its allocated start time, provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time.

31 DEPART DE LA COMPETITION**31 START OF THE COMPETITION****31.1 ZONE DE DEPART**

Avant le départ de la partie compétitive de l'épreuve, les organisateurs peuvent rassembler tous les véhicules concurrents dans une zone de départ, dans laquelle les véhicules doivent être conduits avant le départ aux conditions indiquées dans le Règlement Particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le Règlement Particulier. Aucune assistance n'est autorisée dans la zone de départ.

31.1 START AREA

Before the start of the competition element of the event, the Organiser may assemble all the competing vehicles in a starting area, into which vehicles must be driven a maximum of 4 hours before the start time as detailed in the Supplementary Regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the Supplementary Regulations. No service is allowed in the start area.

31.2 RETARD MAXIMUM LORS D'UN DEPART

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 30 minutes au départ d'une Etape ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette Etape et sera considéré comme ayant abandonné l'Etape.

31.2 MAXIMUM LATENESS AT A START

Any crew reporting more than 30 minutes late at the start of a Leg shall not be allowed to start that Leg and will be deemed to have retired from the Leg.

32 ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES**32 START ORDER AND INTERVALS****32.1 ORDRE DE DEPART DE L'ETAPE 1****32.1 START ORDER LEG 1**

32.1.1 Les concurrents disposant de véhicules T1 prendront le départ de l'Etape 1 en groupe en fonction de la position de leurs pilotes au classement actuel du Championnat Pilotes.

32.1.1 The competitors with T1 vehicles will start Leg 1 in a group in accordance with the position of their drivers in the current classification of the Drivers Championship.

32.1.2 Pour la première épreuve du Championnat, l'ordre de départ pour les concurrents avec des véhicules T1 est celui du classement final du Championnat Pilotes de l'année précédente.

32.1.2 For the first event of the Championship, the start order of the competitors with T1 vehicles shall be in accordance with that of the final Drivers Championship classification of the previous year.

32.1.3 Le directeur de course décide de l'ordre des concurrents restants. Les pilotes prioritaires FIA avec un véhicule T1 partiront en premier, suivis des véhicules T1 restants, puis des Groupes de véhicules T3, T4 et T2 séparément. Les pilotes prioritaires FIA (autres que T1), champions en titre T3 et T4 et pilotes du classement actuel du Championnat pour pilotes partent en tête de leur groupe.

32.1.3 The Clerk of the Course shall decide the order of the remaining competitors. FIA Priority drivers with a T1 vehicle will start first, followed by the remaining T1 vehicles and then the groups of T3, T4 and T2 vehicles separately. FIA Priority drivers (other than T1), reigning T3 and T4 champions and drivers in the current classification of the Drivers Championship start first in their group.

32.1.4 Les véhicules T5 prendront le départ au moins 10 minutes après le départ du dernier véhicule des Groupes T1 à T4.

32.1.4 T5 vehicles shall start at least 10 minutes after the last starting vehicle in groups T1 to T4.

32.2 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

- 32.2.1** L'ordre de départ des Etapes suivantes sera basé sur le classement en fonction des temps établis lors des secteur(s) sélectif(s) de l'Etape précédente.
- 32.2.2** Le directeur de course, lorsqu'il établit l'ordre de départ, ne devra tenir compte que des éventuelles pénalités sportives liées à des infractions (CP manqué, waypoint manqué, faux départs, excès de vitesse, etc.) effectuées sur le Secteur Sélectif qui s'ajouteront au temps du/des secteur(s) sélectif(s) concerné(s).
- 32.2.3** Les pénalités infligées lors des secteurs de liaison seront ajoutées au classement général de l'Etape courue.
- 32.2.4** En cas d'ex æquo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura réalisé le temps en premier.
- 32.2.5** Si une Spéciale Qualificative n'a pas été disputée, l'ordre de départ doit rester inchangé jusqu'à ce qu'au moins 10% de la distance totale des Secteurs Sélectifs spécifiée dans l'itinéraire final ait été parcouru.

32.3 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

- 32.3.1** Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité et après que les Commissaires Sportifs en ont été informés, repositionner les pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les véhicules. L'ordre de départ pour les 15 premiers véhicules ne doit pas être modifié.
- 32.3.2** Tous les concurrents peuvent être repositionnés à la seule appréciation des Commissaires Sportifs.

32.4 INTERVALLES DE DEPART

- 32.4.1** Un intervalle de départ d'au moins 3 minutes doit être accordé aux dix premiers véhicules de la liste des partants, comme déterminé par les procédures décrites dans le présent règlement.
- 32.4.2** Au cas où il y aurait plus d'un Secteur Sélectif dans la journée, ces véhicules conserveront le même écart avec le véhicule qui les précède quel que soit leur ordre de départ. Un autocollant sera apposé sur ces véhicules et indiquera l'écart à respecter avec le véhicule précédent.
- 32.4.3** Dans le cas de deux ou plusieurs Secteurs Sélectifs successifs lors d'une même Etape, le départ du Secteur Sélectif suivant sera basé sur l'heure d'arrivée du Secteur Sélectif précédent en heures et minutes, sans tenir compte des secondes, heure à laquelle s'ajoutera le temps imparti pour le secteur de liaison éventuel et les 5 minutes réglementaires. Les concurrents partent avec au moins le même intervalle que celui en vigueur lors du départ de l'Etape.

33 SPECIALE DE QUALIFICATION**33.1 DEROULEMENT D'UNE SPECIALE DE QUALIFICATION**

- 33.1.1** L'organisation d'une Spéciale de Qualification (SQ) est facultative.
- 33.1.2** L'ordre de départ est conforme à l'Article 32.1 et à l'Article 32.3 du présent Règlement Sportif Rallyes Tout-Terrain.
- 33.1.3** La Spéciale de Qualification a lieu au début de l'Etape 1/Secteur 1 en tant que premier Secteur Selectif (SS1A) et tous les concurrents doivent y prendre part. Une seule Spéciale de Qualification peut être organisée et elle détermine les ordres de départ pour le secteur suivant.

32.2 SUBSEQUENT LEG

- 32.2.1** The start order for subsequent legs shall be based on the classification according to the Selective Section time(s) of the previous leg.
- 32.2.2** The Clerk of the Course, when drawing up the starting order, must consider only any sporting penalties that a competitor has incurred for infringements (missed PC, missed waypoint, false starts, speeding, etc.) committed during the Selective Section, and which will be added to the time of the Selective Section(s) concerned.
- 32.2.3** Penalties imposed on any road sections shall be added to the general classification of the Leg covered.
- 32.2.4** In case of a dead heat, priority will be given to the crew which achieved the time first.
- 32.2.5** If no Qualifying Stage has been run, the start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the Selective Section detailed in the final itinerary has been completed.

32.3 REPOSITIONING OF DRIVERS

- 32.3.1** The Clerk of the Course may, for safety reasons and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between vehicles. The starting order for the first 15 vehicles should not be changed.
- 32.3.2** All competitors may be reseeded at the sole discretion of the Stewards.

32.4 START INTERVAL

- 32.4.1** A start interval of at least 3 minutes shall be given to at least the first ten vehicles on the starting list, as determined by the procedures outlined in these regulations.
- 32.4.2** Should there be more than one Selective Section in a day, the same interval between these vehicles and the vehicles in front of them will be given, irrespective of their running order. Such vehicles will be given a distinctive sticker indicating the gap they need to maintain to the vehicle in front.
- 32.4.3** In the case of two or more successive Selective Sections in one leg, the start of the following Selective Section shall be based on the finish time of the previous Selective Section in hours and minutes, disregarding the seconds, to which will be added the target time for the road section, if any, and the statutory 5 minutes. Competitors will start with at least the same interval as was given at the start of the leg.

33 QUALIFYING STAGE**33.1 RUNNING OF A QUALIFYING STAGE**

- 33.1.1** The organisation of a Qualifying Stage (QS) is optional.
- 33.1.2** The starting order is according to Art. 32.1 and Art. 32.3 of the present Cross-Country Rally Sporting Regulations.
- 33.1.3** It takes place at the beginning of Leg 1/Section 1 as the first Selective Section (SS1A) and all competitors must take part therein. Only one Qualifying Stage may be organised, and it determines the starting order for the start of the subsequent section.

- 33.1.4** La Spéciale de Qualification est considérée comme le premier Secteur Sélectif. Le Secteur Sélectif suivant de l'Etape 1 sera numéroté SS1B.
- 33.2 CARACTERISTIQUES D'UNE SPECIALE DE QUALIFICATION**
- Elle se déroule sous forme de Secteur Sélectif, représentatif des spéciales de l'épreuve, d'une longueur minimale de 2 km et maximale de 20 km.
- 33.3 CHRONOMETRAGE**
- 33.3.1** Pour la Spéciale de Qualification, le chronométrage est pris au 1/10^e de seconde. Si le chronométrage de l'épreuve est effectué à la seconde, les dixièmes de secondes sont arrondis à la seconde inférieure une fois les positions de départ du Secteur Sélectif suivant déterminées.
- 33.4 CLASSEMENTS**
- 33.4.1** La Spéciale de Qualification compte pour le classement de l'épreuve.
- 33.4.2** En cas d'ex æquo, la priorité sera accordée à l'équipage qui a réalisé le temps en premier.
- 33.4.3** Les éventuelles pénalités routières ou en temps s'y rapportant seront comptabilisées dans le classement général et appliquées le jour même mais n'auront pas d'incidence sur l'ordre de départ du secteur suivant, excepté pour les pénalités concernant des faux départs, des raccourcis ou autres questions qui affectent sensiblement les performances du concurrent sur la Spéciale de Qualification elle-même.
- 33.5 ORDRE DE DEPART APRES UNE SPECIALE DE QUALIFICATION**
- 33.5.1** Après la Spéciale de Qualification, les départs du secteur suivant seront donnés conformément à la procédure décrite ci-après :
- Les dix premiers concurrents du classement de la Spéciale de Qualification choisiront leur position de départ parmi les dix premières positions comme suit :
- Le concurrent à la dixième place choisira en premier sa position de départ.
 - Le concurrent à la neuvième place peut choisir de partir avant, après ou à la position du concurrent précédent. Sauf s'il a choisi une position prise, il décidera également si le concurrent précédent progressera ou rétrogradera d'une position.
 - Le concurrent à la huitième place peut choisir de partir avant, après ou à la position des concurrents précédents. Sauf s'il a choisi une position prise, il décidera également si les concurrents précédents progresseront ou rétrograderont d'une position.
 - Et ainsi de suite.
- Le pilote choisit sa position et doit être présent tout au long de la procédure.
- 33.5.2** Si un concurrent ne participe pas au processus de sélection de la position de départ, il encourra une pénalité de cinq minutes et sa position de départ sera choisie par le concurrent le plus rapide dans la Spéciale de Qualification conduisant un véhicule de marque différente.
- 33.6 PENALITES**
- 33.6.1** Tout concurrent ayant pris le départ de la Spéciale de Qualification et qui ne l'achève pas comme requis dans le règlement se verra attribuer une pénalité correspondant au temps maximum pour la Spéciale de Qualification, majorée de 50 % de ce temps maximum.
- 33.6.2** Tout concurrent n'ayant pas pris le départ de la Spéciale de Qualification se verra infliger une pénalité de deux fois le temps maximum pour la Spéciale de
- 33.1.4** The Qualifying Stage shall be considered as the first Selective Section and all subsequent The next Selective Section of Leg 1 will be numbered SS1B.
- 33.2 CHARACTERISTICS OF A QUALIFYING STAGE**
- It is run in the form of a Selective Section, representative of the event stages, with a minimum length of 2 km and a maximum length of 20 km.
- 33.3 TIMING**
- 33.3.1** For the Qualifying Stage, timing is taken to the tenth of a second. If the event is timed to the second, the tenths of a second are rounded down to the nearest second once the start positions for the next Selective Section have been determined.
- 33.4 CLASSIFICATION**
- 33.4.1** The Qualifying Stage shall count for the classification of the event.
- 33.4.2** In case of a dead heat, priority will be given to the crew which achieved the time first.
- 33.4.3** Any road or other time penalties incurred will be taken into account for the general classification and applied the same day but will not affect the start order for the subsequent section, except for such penalties involving false starts, shortcuts, or other matters which materially affect the competitor's performance on the Qualifying Stage itself.
- 33.5 START ORDER AFTER A QUALIFYING STAGE**
- 33.5.1** Following the Qualifying Stage, the starts for the subsequent section shall be given according to the procedure laid down below:
- The first ten competitors in the classification of the Qualifying Stage will choose their start positions among the first ten positions as follows:
- the competitor in tenth place will choose his start position first.
 - the competitor in ninth place may choose to start before, after or on the position of the previous competitor. Unless he has chosen a taken position, he will also decide whether the previous competitor will move up or down by one position.
 - the competitor in eighth place may choose to start before, after or on the position of the previous competitors. Unless he has chosen a taken position, he will also decide whether the previous competitors will move up or down by one position.
 - and so on.
- The driver will be responsible for choosing the position and must be present throughout the procedure.
- 33.5.2** Should a competitor fail to attend the start position selection process; he will incur a five-minute penalty and his start position shall be chosen by the fastest competitor in the Qualifying Stage driving a different make of vehicle.
- 33.6 PENALTIES**
- 33.6.1** Any competitor who, having started the Qualifying Stage fails to complete it as required by the regulations, will be given a penalty of the maximum time for the QS in addition to 50% of this maximum time.
- 33.6.2** Any competitor not having started the QS will be given a penalty of twice the maximum time for the QS, with a minimum of a one-hour penalty.

Qualification, avec un minimum de 1 heure de pénalité.

34 NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

34.1 GENERALITES

Un équipage n'ayant pas terminé une Etape peut être considéré comme reprenant le départ de l'épreuve lors de l'Etape suivante. Sur les Marathons Tout-Terrain, cette possibilité est étendue aux trois Etapes suivantes.

Un équipage souhaitant abandonner définitivement doit le signifier par écrit au directeur de course.

Cette disposition s'applique à tout véhicule non classé en raison d'un dépassement de la limite horaire ou qui n'est pas parvenu à pointer à un contrôle ; cependant, elle ne s'applique pas lorsque le véhicule a été disqualifié en raison d'une infraction aux exigences d'éligibilité, en raison d'infractions aux règles de circulation ou suite à une décision des Commissaires Sportifs.

34.2 PENALITES

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

Pour chaque Secteur Sélectif manqué : une pénalisation d'Etape.

34.3 REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

34.3.1 EMLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE

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

34.3.2 VERIFICATIONS TECHNIQUES DES VEHICULES REPARES

Le véhicule doit conserver toutes ses pièces telles que marquées ou scellées lors des vérifications techniques préliminaires. Le remplacement des pièces ne peut se faire que conformément à l'Article 24.2 du présent règlement. Le concurrent doit être représenté lors de ces nouvelles vérifications techniques à une heure précisée par les organisateurs.

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

Pour les véhicules qui n'ont pas terminé la Spéciale de Qualification/le secteur de liaison (Section 1 de l'Etape 1), le cas échéant, des réparations pourront être effectuées conformément à l'article susmentionné et le concurrent pourra prendre le départ de la Section 2 de l'Etape 1. Le concurrent sera considéré comme ayant terminé la Spéciale de Qualification/le secteur de liaison et n'aura pas abandonné.

CONTROLES ET ZONES

35 CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

35.1 SIGNALISATION DES CONTROLES

35.1.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées de Secteurs Sélectifs incluant les contrôles stop et zones de regroupement, zones médias, sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA

34 RE-START AFTER RETIREMENT

34.1 GENERAL

Any crew which has failed to complete a leg will be assumed to re-start the event from the start of the next leg. On Cross-Country Marathons, this possibility is extended to the three following Legs.

A crew wishing to retire completely must notify the Clerk of the Course in writing.

This shall apply to any vehicle which has not been classified on the grounds of exceeding the time limit or has failed to report to a control but shall not apply where the vehicle has been disqualified for breach of eligibility requirements, traffic infringements or by a decision of the Stewards.

34.2 PENALTIES

For all crews which re-start, a time penalty will be applied. This time penalty will be as follows:

For each Selective Section missed: a Leg Penalty.

34.3 REPAIRS PRIOR TO A RE-START

34.3.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED

Any vehicle which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's discretion. However, the vehicle must report to the overnight regroup prior to the next leg, no later than one hour before the scheduled start of the first vehicle.

34.3.2 SCRUTINEERING OF REPAIRED VEHICLES

The vehicle must retain all its parts marked or sealed at pre-event scrutineering. Replacement of parts may only be done in accordance with Art. 24.2 of these regulations.

The competitor must be represented during this re-scrutineering at a time to be advised by the Organiser.

34.3.3 REPAIRS TO START LEG 1/SECTION 2

For those vehicles that failed to complete the qualifying stage/road section (Section 1 of Leg 1), if applicable, repairs may be carried out in accordance with the above-mentioned article and the competitor may start Section 2 of Leg 1.

The competitor will be deemed to have completed the Qualifying Stage/road section and will not have retired.

CONTROLS AND ZONES

35 CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS

35.1 SIGNAGE OF CONTROLS

35.1.1 All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of Selective Sections including stop controls, regrouping areas and media zones, shall be indicated by means of pairs of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in

<p>conformes aux dessins et distances de l'Annexe I et sont indiqués dans le Roadbook.</p> <p>35.1.2 Chaque paire de panneaux de contrôle devrait être placée de part et d'autre de la route ou, s'il s'agit d'un territoire ouvert, de part et d'autre du parcours officiel, les panneaux étant espacés de 15 mètres maximum. Les concurrents doivent passer entre chaque paire de panneaux.</p> <p>35.2 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE</p> <p>La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.</p> <p>35.3 HORAIRE</p> <p>35.3.1 Les postes de contrôle commencent à fonctionner au moins 1 heure avant l'heure idéale de passage du premier véhicule concurrent.</p> <p>35.3.2 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 1 heure après expiration du retard maximum autorisé pour le dernier véhicule concurrent.</p> <p>35.4 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS</p> <p>35.4.1 Les équipages sont astreints à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours. Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.</p> <p>35.4.2 Les pénalités en cas d'infraction infligée par le directeur de course sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} infraction : 10 minutes, • 2^{ème} infraction : 1 heure, • 3^{ème} infraction : une pénalité d'Etape <p>35.5 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE</p> <p>35.5.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des officiels des contrôles. Tout manquement à cette règle sera signalé aux Commissaires Sportifs.</p> <p>35.5.2 Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive.</p> <p>35.6 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS</p> <p>Une zone réservée aux médias doit être établie :</p> <ul style="list-style-type: none"> • après la zone de contrôle STOP d'un Secteur Sélectif ; • avant le regroupement ; • avant le panneau jaune du contrôle horaire de tous les parcs d'assistance/bivouacs ; • dans le parc d'attente avant la procédure de podium à l'arrivée. <p>L'accès à cette zone sera limité au personnel détenteur du laissez-passer approprié. Les organisateurs peuvent planifier l'itinéraire et le programme de sorte que les équipages puissent passer au moins 15 minutes dans la zone réservée aux médias. Ces zones doivent également être clairement identifiées dans le Roadbook.</p> <p>36 CONTROLES DE PASSAGE (CP) ET CONTROLES DE PASSAGE VIRTUEL (CPV)</p> <p>36.1 EMPLACEMENT</p> <p>Afin de vérifier que les équipages respectent l'itinéraire du Roadbook, des contrôles de passage (CP) peuvent être implantés aux emplacements mentionnés et numérotés dans le Roadbook. Ces contrôles seront identifiés par les panneaux indiqués</p>	<p>Appendix I and shall be indicated in the Roadbook.</p> <p>35.1.2 Each pair of control signs should be placed on opposite sides of the road or in open territory, a maximum of 15 metres apart on either side of the official route. Competitors must pass between each pair of signs.</p> <p>35.2 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS</p> <p>The stopping time within any control area is limited to the time necessary for carrying out control operations.</p> <p>35.3 READINESS TO WORK</p> <p>35.3.1 Controls shall be ready to function at least 1 hour before the target time for the passage of the first competing vehicle.</p> <p>35.3.2 Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease to operate 1 hour after the maximum permitted lateness of the last competing vehicle has expired.</p> <p>35.4 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION</p> <p>35.4.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the event route. It is prohibited to re-enter a control area.</p> <p>35.4.2 Any infringement will result in a penalty applied by the Clerk of the Course as follows.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1st infringement: 10 minutes, • 2nd infringement: 1 hour, • 3rd infringement: Leg Penalty. <p>35.5 MARSHALS' INSTRUCTIONS</p> <p>35.5.1 Crews are obliged to follow the instructions of the control officials of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.</p> <p>35.5.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.</p> <p>35.6 MEDIA ZONES</p> <p>A media zone must be established:</p> <ul style="list-style-type: none"> • after the STOP control zone of a selective section; • before entering the regroup; • prior to the yellow time control board at all service parks/bivouacs; • within the holding park before the podium procedure at the finish. <p>Access to this media zone shall be limited to personnel holding the appropriate pass. Organisers may plan the itinerary and time schedule such that crews are expected to spend a minimum of 15 minutes in the media zone. The media zones must also be clearly marked in the Roadbook.</p> <p>36 PASSAGE CONTROLS (PC) AND VIRTUAL PASSAGE CONTROLS (VPC)</p> <p>36.1 LOCATION</p> <p>To check that the crews are respecting the itinerary in the Roadbook, passage controls (PC) may be set up at locations mentioned and numbered in the Roadbook. These controls will be identified by the signs shown in Appendix I. Should the physical sign</p>
--	---

à l'Annexe I. Si le panneau et le waypoint ne coïncident pas, seul le waypoint sera considéré comme correct.

and the waypoint not coincide, only the waypoint will be considered correct.

36.2 FONCTIONNEMENT

36.2 OPERATION

36.2.1 La voiture doit s'arrêter et les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carton de pointage, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

36.2.1 The car must come to a full stop and the marshals must simply stamp and/or sign the Timecard as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.

36.2.2 L'heure de passage sera notée à la seconde et pourra être utilisée en cas d'interruption du Secteur Sélectif. En cas d'interruption, l'heure enregistrée par le système GPS peut être prise en compte.

36.2.2 The time of passage will be noted to the second and may be used in the case of interruption of the Selective Section. In case of an interruption the time recorded by the GPS system may be considered.

36.2.3 Si le visa d'un CP ne figure pas sur le carton de pointage **et** si la preuve électronique du passage est manquante ou que la voiture ne s'est pas arrêtée, le concurrent sera pénalisé pour un CP manquant.

36.2.3 If a PC stamp on the Timecard is absent **and** electronic proof of the passage is missing or that the car did not come to a halt, the competitor will be penalised for a missing PC.

36.2.4 Dans le cas d'un contrôle de passage virtuel (CPV), après validation du waypoint, la voiture doit effectuer un arrêt complet (détekté par le NAV GPS) au panneau de contrôle rouge avant de continuer, sans aucune inscription sur le carton de pointage. Le fait de ne pas s'arrêter sera pénalisé conformément à l'article ci-dessus

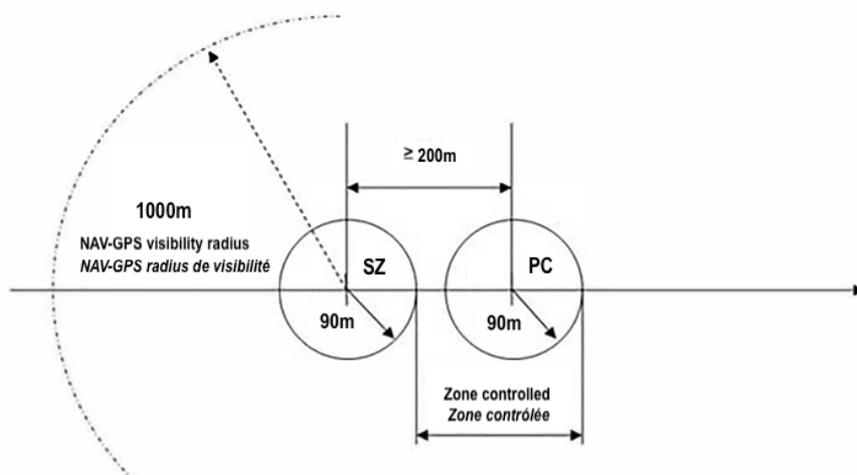
36.2.4 In case of a virtual passage control (VPC), after validation of the waypoint, the car must come to a full stop (detected by the NAV-GPS) at the red control sign, before continuing without any entries in the timecard. Not stopping will be penalised according to the above article.

36.3 ZONES DE SECURITE

36.3 SAFETY ZONES

36.3.1 Dans le but de sécuriser la zone des CP, une "Zone de sécurité" sera installée à chaque CP. La vitesse y sera limitée à 40 km/h maximum et contrôlée par le NAV-GPS. Le contrôle de la vitesse sera effectué selon le croquis ci-après :

36.3.1 With the aim of ensuring safety in the PC zone, a "Safety Zone" will be installed at each PC. The speed in this zone will be limited to 40 kph maximum and controlled by the NAV-GPS. The speed check will be carried out according to the sketch below:



36.3.2 L'entrée d'une zone de contrôle CP n'est indiquée que par les informations affichées sur le(s) moniteur(s) NAV-GPS. Les panneaux de contrôle à l'entrée de la zone de contrôle CP n'indiquent pas le Début de la Zone de sécurité. L'entrée de la zone de contrôle CP devrait être visible par l'équipage à partir de 100 m au minimum.

36.3.2 The entry of a PC control zone is indicated only by the information displayed on the NAV-GPS monitor(s). The control signs at the entry to the PC control zone do not indicate the Start of the Safety Zone. The entry of the PC control zone should be visible by the crew from minimum 100 m.

36.3.3 Les excès de vitesse dans les zones de sécurité seront pénalisés en fonction des pénalités encourues pour les excès de vitesse dans les zones de contrôle de la vitesse.

36.3.3 Speeding in safety zones will be penalised according to the penalties for speeding in speed control zones.

37 ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

37 SPEED CONTROL ZONES

37.1 EMLACEMENT

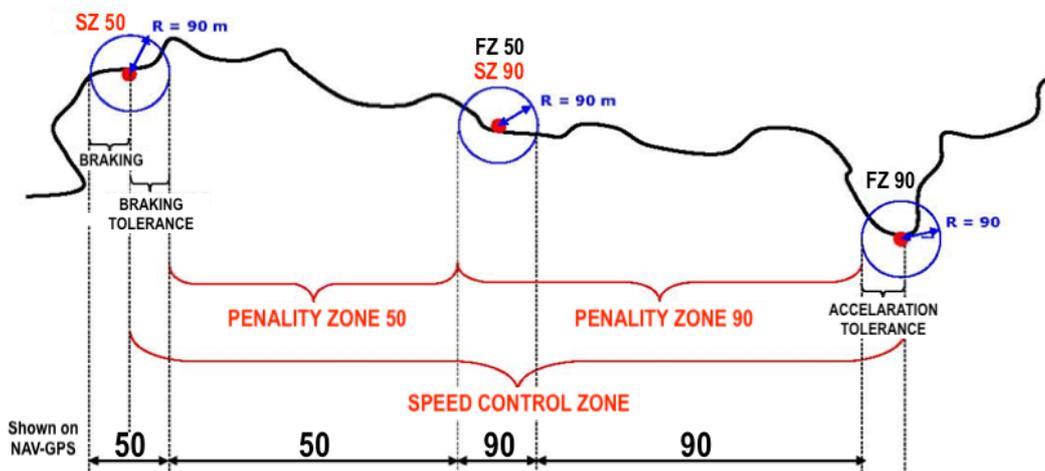
37.1 LOCATION

37.1.1 Les organisateurs doivent établir des zones de contrôle de vitesse lorsqu'un Secteur Sélectif passe dans une zone habitée et à d'autres endroits à leur appréciation.

37.1.1 Organisers must establish speed control zones when a Selective Section passes through a populated area and at other locations at their discretion.

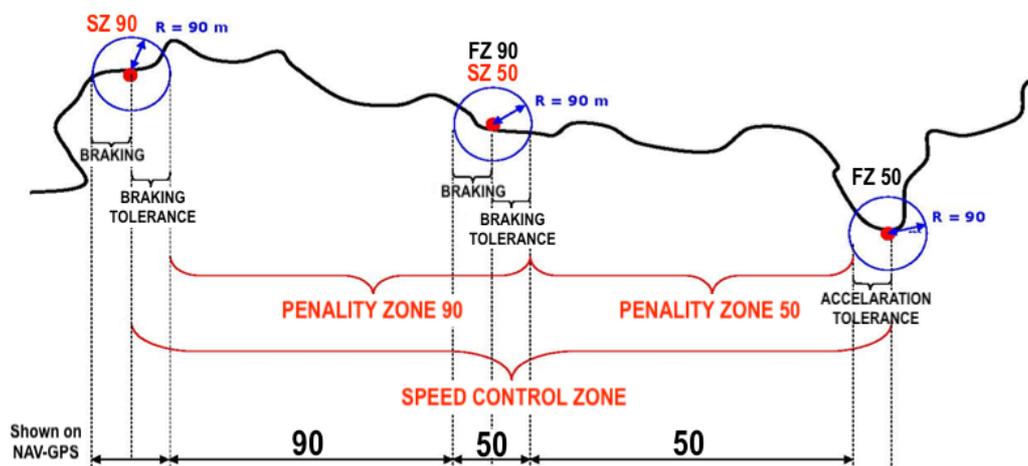
- 37.1.2 Le début de la zone de contrôle de vitesse sera matérialisé sur le Roadbook par un symbole "SZ" et par un waypoint "SZ".
 - 37.1.3 Lorsqu'il entre dans le rayon de validation, l'équipage se voit indiquer sur son NAV-GPS qu'il approche de la zone de contrôle. 90 m après ce waypoint, la zone de tolérance s'achève et des pénalités peuvent s'appliquer.
 - 37.1.4 La fin de la zone de contrôle de vitesse sera matérialisée sur le Roadbook par un symbole "FZ" et un waypoint "FZ". Lorsque l'équipage entre dans le rayon de validation de ce waypoint, la zone de tolérance débute, dans laquelle aucune pénalité ne s'applique.
- 37.2 FONCTIONNEMENT**
- 37.2.1 Une impulsion est enregistrée dans le NAV-GPS immédiatement après la fin de la zone de tolérance et à au moins tous les 150 mètres. La vitesse est affichée sur le NAV-GPS et enregistrée dans sa mémoire.
 - 37.2.2 A l'intérieur d'une zone de contrôle de vitesse, les organisateurs peuvent spécifier une limite de vitesse de 30, 40, 50 ou 90 km/h. S'il y a une divergence entre le Roadbook et le NAV-GPS, les informations fournies par le NAV-GPS prévaudront.
 - 37.2.3 Dans les Secteurs Sélectifs, les organisateurs ne peuvent pas établir plus de deux zones de contrôle de vitesse successives avec des limites de vitesse différentes. Dans les zones de neutralisation entre deux parties d'un Secteur Sélectif, plus de deux zones de contrôle de vitesse successives sont autorisées.
 - 37.2.4 Dans le cas d'une accélération, la limite de vitesse la plus élevée sera appliquée 90 mètres avant le waypoint FZ/SZ intermédiaire, voir diagramme ci-après :

- 37.1.2 The start of the speed control zone will be indicated in the Roadbook by an "SZ" symbol and by an "SZ" waypoint.
 - 37.1.3 When entering the validation radius, the crews will be informed by their NAV-GPS that they are approaching a speed control zone. 90 metres after this waypoint, the tolerance zone ends, and penalties may apply.
 - 37.1.4 The end of the speed control zone will be indicated in the Roadbook by an "FZ" symbol and by an "FZ" waypoint. When entering the validation radius of this waypoint, the tolerance zone begins, within which no penalty applies.
- 37.2 OPERATION**
- 37.2.1 A pulse signal is recorded in the NAV-GPS immediately after the tolerance zone ends and at least every 150 metres. The speed is displayed on the NAV-GPS and recorded in its memory.
 - 37.2.2 Within a speed control zone, organisers may specify a speed limit of 30, 40, 50 or 90 kph. If there is a divergence between the Roadbook and the NAV-GPS, the information given by the NAV-GPS will prevail.
 - 37.2.3 Organisers may establish not more than two successive speed control zones with different speed limits in Selective Sections. In neutralisation zones between two parts of a Selective Section, more than two successive speed control zones are allowed.
 - 37.2.4 In the case of an acceleration, the higher speed limit will be enforced from 90 metres before the intermediate FZ/SZ waypoint, see diagram below:



Dans le cas d'une décélération, la limite de vitesse la moins élevée ne sera appliquée que 90 mètres après le waypoint FZ/SZ intermédiaire, voir diagramme ci-après :

In the case of deceleration, the lower speed limit will not be enforced until 90 metres after the intermediate FZ/SZ waypoint see diagram below:



37.2.5 A la fin de chaque Etape, le NAV-GPS doit être inspecté pour dépassement de vitesse. Toute violation sera immédiatement signalée au directeur de course.

37.2.6 En cas d'infraction, le concurrent sera pénalisé par le directeur de course. Les pénalités seront les suivantes :

- **Entre 1 et 5 km/h :**
10 secondes x le nombre d'impulsions
- **Entre 6 et 15 km/h :**
1 minute x le nombre d'impulsions
+ un montant forfaitaire de 50 €
- **Entre 16 et 40 km/h :**
2 minutes x le nombre d'impulsions
+ un montant forfaitaire de 100 €
- **Au-delà de 40 km/h :**
 - 1^{ère} impulsion : 5 minutes
+ un montant forfaitaire de 300 €
 - 2^{ème} impulsion : 10 minutes
+ un montant forfaitaire de 500 €
 - 3^{ème} impulsion : 15 minutes + un montant forfaitaire de 700 €

Toute autre impulsion au-delà de 40 km/h entraînera une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

38 CONTROLES HORAIRES

38.1 GENERALITES

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

38.2 PROCEDURE DE POINTAGE

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

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

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

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

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

37.2.5 At the end of each Leg the NAV-GPS must be inspected for excess speed. Any violations will be reported immediately to the Clerk of the Course.

37.2.6 In the event of an infringement, the competitor will be penalised by the Clerk of the Course. The penalties will be as follows:

- **Between and including 1 and 5 kph:**
10 seconds x the number of pulses
- **Between and including 6 and 15 kph:**
1 minute x the number of pulses
+ a fixed amount of €50
- **Between and including 16 and 40 kph:**
2 minutes x the number of pulses
+ a fixed amount of €100
- **Over 40 kph:**
 - 1st pulse: 5 minutes
+ a fixed amount of €300
 - 2nd pulse: 10 minutes
+ a fixed amount of €500
 - 3rd pulse: 15 minutes
+ a fixed amount of €700

Any further pulses over 40 kph will result in a penalty at the discretion of the Stewards.

38 TIME CONTROLS

38.1 GENERAL

38.1.1 At these controls, the marshals shall mark on the Timecard the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute.

38.2 CHECK-IN PROCEDURE

38.2.1 The check-in procedure begins at the moment the vehicle passes the time control area entry board.

38.2.2 Between the area entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

38.2.3 The actual timing and entry of the time on the Timecard may be carried out if the two crew members and the vehicle are in the control area and within the immediate vicinity of the control table.

38.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the Timecard to the appropriate marshal.

38.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

- 38.2.6** L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps idéal accordé à l'heure de départ du Secteur Sélectif ou à l'heure du précédent CH, ces temps étant exprimés à la minute.
- 38.2.7** L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle. Les commissaires ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.
- 38.2.8** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée du véhicule dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
- 38.2.9** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
- 38.2.10** Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :
- Pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute
 - Pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute
- 38.2.11** Au contrôle horaire à l'assistance avant un regroupement pour la nuit, ainsi qu'au parc fermé pour la nuit, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité. L'organisateur peut spécifier dans le Règlement Particulier les contrôles horaires supplémentaires avec pointage en avance autorisé.
- 38.2.12** Au contrôle horaire suivant une assistance et précédant un parc fermé, le véhicule peut être conduit par un représentant autorisé du concurrent, dans le respect de toutes les formalités de présentation du carton de pointage et des pénalités y afférentes.
- 38.2.13** S'il s'avère qu'un équipage n'a pas respecté les règles de la procédure de pointage, le commissaire en chef préposé au contrôle doit signaler ce manquement dans un rapport écrit à envoyer immédiatement au directeur de course.
- 38.2.14** Un équipage qui a été pénalisé pour une arrivée anticipée sera neutralisé pendant le temps nécessaire pour qu'il parte au moment initialement prévu.
- 38.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UN SECTEUR SELECTIF**
- Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ de Secteur Sélectif, la procédure suivante sera appliquée :
- 38.3.1** Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet à la fois l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ de spéciale provisoire. Il devra y avoir un écart de 5 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ et se rendre sur la ligne de départ.
- 38.3.2** Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute, leur heure de départ provisoire pour ce Secteur Sélectif est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si les heures d'arrivée au précédent contrôle horaire sont identiques, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.
- 38.3.3** Après son pointage au contrôle horaire, le véhicule concurrent sera conduit au poste de départ du Secteur Sélectif depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement.
- 38.3.4** S'il existe une divergence entre les heures de départ provisoires et les heures effectives, l'heure inscrite par
- 38.2.6** The target check-in time is the time obtained by adding the allowed target time to the Selective Section start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute.
- 38.2.7** The target check-in time is the responsibility of the crews alone, which may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this target check-in time.
- 38.2.8** The crew will not incur any penalty for checking in before time if the vehicle enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it.
- 38.2.9** The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.
- 38.2.10** Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:
- for late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute
 - for early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute
- 38.2.11** At the time control at the service before an overnight regroup, and at the overnight parc fermé, crews are authorised to check in ahead of time without incurring a penalty. The Organiser may specify in the Supplementary Regulations additional time controls with permitted early check-in.
- 38.2.12** At the time control after a Service and before a parc fermé, the vehicle may be driven by an authorised representative of the competitor, respecting all the formalities of Timecard presentation and related penalties.
- 38.2.13** If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure, the chief marshal at the control must make this the subject of a written report to be sent immediately to the Clerk of the Course.
- 38.2.14** A crew which has been penalised for early arrival will be neutralised for the time necessary for it to leave at the time originally envisaged.
- 38.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SELECTIVE SECTION**
- When a time control is followed by a start control for a Selective Section, the following procedure shall be applied:
- 38.3.1** At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the Timecard both the check-in time of the crew and its provisional stage start time. There must be a 5-minute gap to allow the crew to prepare for the stage start and come to the start line.
- 38.3.2** If two or more crews check in on the same minute, their provisional start times for that Selective Section shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control before that one will be considered, and so on.
- 38.3.3** Having checked in at the time control, the competing vehicle shall be driven to the start control of the Selective Section, from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations.
- 38.3.4** If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at

le commissaire au départ du Secteur Sélectif fera foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

39 CONTROLES DE REGROUPEMENT

39.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

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

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

39.1.3 Les intervalles de départ après le regroupement devront respecter les mêmes critères que ceux spécifiés pour le début de l'Etape.

40 RETARD MAXIMUM AUTORISE AUX CONTROLES ET TEMPS MAXIMUM DANS UN SECTEUR SELECTIF

40.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE A UN CH

A un contrôle horaire, si le retard est supérieur à 30 minutes d'un temps cible individuel ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes à la fin de chaque secteur ou d'une étape, le concurrent concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle et il recevra une pénalité de contrôle horaire (CH) pour chaque CH manqué et, éventuellement, une pénalité de secteur pour chaque secteur sélectif non commencé ou non terminé.

Pour le calcul du temps de retard, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ de l'épreuve conformément aux dispositions du présent règlement.

40.2 TEMPS MAXIMUM A UN CP ET A L'ARRIVEE DU SECTEUR SELECTIF

40.2.1 Tout concurrent arrivant à un contrôle de passage, au-delà du temps maximum sera considéré comme ayant abandonné et recevra une pénalité d'Etape. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ de l'épreuve conformément aux dispositions du présent règlement.

40.2.2 L'organisateur peut calculer le temps maximum pour chaque contrôle de passage situé après au moins 50 % de la longueur totale du Secteur Sélectif et pour le contrôle de l'arrivée. Le calcul sera basé sur la distance parcourue, la vitesse moyenne calculée et une durée fixe de 2 heures. Le temps maximum doit être mentionné dans l'itinéraire pour chaque CP et contrôle de l'arrivée.

40.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMAL AUTORISE

La notification du dépassement du retard maximal autorisé / temps maximum en vertu du présent article peut être annoncée à chaque contrôle concerné. Après avoir reçu l'instruction du directeur de course, le commissaire préposé au contrôle informera l'équipage qu'il a dépassé le retard maximum autorisé / temps maximum au contrôle. L'équipage ayant reçu cette notification doit retourner au bivouac/parc d'assistance sans utiliser l'itinéraire du Secteur Sélectif. L'équipage recevra la pénalité d'Etape pour l'Etape.

the start of the Selective Section shall be binding, unless the Stewards decide otherwise.

39 REGROUPING CONTROLS

39.1 PROCEDURE AT A REGROUP

39.1.1 On arrival at regroup controls, crews will receive instructions concerning their start time. They must then drive their vehicle as directed by marshals.

39.1.2 After a regroup during a leg, the vehicles shall restart in the order of arrival at the regroup.

39.1.3 The start intervals after the regroup shall respect the same criteria as those specified for the beginning of the leg.

40 MAXIMUM PERMITTED LATENESS AT CONTROLS AND MAXIMUM TIME IN A SELECTIVE SECTION

40.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS AT A TC

Any lateness exceeding 30 minutes of any individual target time or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a leg will result in the competitor concerned being considered to have retired at that control, and the competitor will receive a Time Control (TC) penalty for each missed TC and, eventually, a Section Penalty for each Selective Section not started or not completed.

In calculating such lateness time, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified in these regulations.

40.2 MAXIMUM TIME AT A PC AND FINISH OF SELECTIVE SECTION

40.2.1 At a Passage Control, any lateness exceeding the maximum time will result in the competitor concerned being considered to have retired, and the competitor will receive a Leg Penalty. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified in these regulations.

40.2.2 The Organiser may calculate the maximum time for each PC which is located after a minimum of 50% of the total length of the Selective Section and for the finish control. The calculation will be based on the distance covered, the calculated average speed and a fixed time of 2 hours. The maximum time must be mentioned in the itinerary for each PC and Finish.

40.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS

Notification of exceeding the maximum permitted lateness / maximum time under this article may be announced at each control concerned. The control marshal, after receiving the instruction from the Clerk of the Course, will inform the crew that they have exceeded the maximum permitted lateness / maximum time at the control. The crew having received this notification shall return to the bivouac/service park without using the route of the Selective Section. The crew will receive the Leg Penalty for the leg.

SECTEURS SELECTIFS**41 GENERALITES****41.1 CHRONOMETRAGE**

Pour les Secteurs Sélectifs, le chronométrage est effectué :

- à la seconde pour les Rallyes et Rallyes Marathon
- au dixième de seconde pour les Bajas

Toute pénalité en temps infligée pendant le Secteur Sélectif sera ajoutée au temps du Secteur Sélectif.

42 DEPART DES SECTEURS SELECTIFS**42.1 LIGNE DE DEPART**

Le départ du Secteur Sélectif est donné arrêté, le véhicule étant placé sur la ligne de départ, moteur en marche. La ligne de départ est une ligne idéale entre une paire de panneaux de contrôle placés de part et d'autre du parcours.

42.2 PROCEDURE DE DEPART ELECTRONIQUE

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

42.2.2 La procédure de départ électronique peut être couplée à un dispositif permettant de détecter et d'enregistrer si un véhicule quitte la ligne de départ avant le signal correct (faut départ). Ce dispositif devrait se trouver 50 cm après la ligne de départ.

42.2.3 Un compte à rebours électronique et/ou un système de feu séquentiel est obligatoire pour toutes les épreuves des Championnats.

42.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

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

42.3.2 Le départ manuel n'est autorisé qu'en cas de défaillance d'un appareil électronique.

42.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

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

42.4.2 Tout équipage refusant de partir au départ d'un Secteur Sélectif à l'heure qui lui a été attribuée se verra infliger une pénalité de 60 minutes.

42.4.3 Une pénalité de 2 minutes sera imposée à tout équipage qui ne prendrait pas le départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ.

42.4.4 Un véhicule qui n'a pas pris le départ dans un Secteur Sélectif recevra la pénalité d'Etape.

42.5 FAUX DEPART

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

- 1^{ère} infraction : 1 minute
- 2^{ème} infraction : 3 minutes
- 3^{ème} infraction : 10 minutes

SELECTIVE SECTIONS**41 GENERAL****41.1 TIMING**

For Selective Sections, timing will be:

- to the second for Rallies and Marathon Rallies
- to the tenth of a second for Bajas.

Any time penalty applied during the Selective Section will be added to the Selective Section time.

42 SELECTIVE SECTION START**42.1 START LINE**

A Selective Section commences from a standing start, with the vehicle placed on the start line and the engine running. The start line is an ideal line, between a pair of control signs placed on opposite sides of the route.

42.2 ELECTRONIC START PROCEDURE

42.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system. In either case the system must be described in the Supplementary Regulations.

42.2.2 The electronic start procedure may be coupled to a device to detect and record if a vehicle leaves the start line ahead of the correct signal (false start). This device should be 50 cm after the start line.

42.2.3 An electronic countdown clock and/or a sequential light system is mandatory for all Championships events.

42.3 MANUAL START PROCEDURE

42.3.1 In the event of having to use a manual start procedure after handing the Timecard back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" – 15" – 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the start signal shall be given.

42.3.2 A manual start is allowed only in case of a faulty electronic device.

42.4 DELAYED START THROUGH THE FAULT OF THE CREW

42.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the Timecard, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late.

42.4.2 Any crew refusing to start a Selective Section at the time allocated to it will be given a penalty of 60 minutes.

42.4.3 A 2-minute penalty shall be imposed on any crew which fails to start within 20 seconds of the start signal.

42.4.4 A vehicle which did not take the start in a Selective Section will receive the Leg Penalty.

42.5 FALSE START

A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows:

- 1st offence: 1 minute.
- 2nd offence: 3 minutes.
- 3rd offence: 10 minutes.

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

- Further offences: at the Stewards' discretion.

These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary. For the time calculation the actual start time must be used.

43 WAYPOINTS

43 WAYPOINTS

43.1 GENERALITES

43.1 GENERAL

43.1.1 Tous les waypoints sont contenus dans la mémoire du NAV-GPS fourni par l'organisateur.

43.1.1 All waypoints are contained in the memory of the NAV-GPS provided by the Organiser.

43.1.2 L'équipage doit passer par tous les waypoints dans l'ordre chronologique (ascendant) et ne peut pas revenir en arrière pour obtenir un waypoint précédent manqué

43.1.2 The crew must pass through all waypoints in chronological (ascending) order and is not allowed to drive back to get a previously missed waypoint.

43.1.3 La pénalité pour la non-validation d'un waypoint sera indiquée dans le présent règlement.

43.1.3 The penalty for the non-validation of a waypoint is stipulated in these regulations.

43.1.4 Le nombre total de waypoints pouvant être manqués durant une Etape est égal à 40% du nombre total des waypoints de l'Etape concernée. Si un équipage dispose d'un nombre de waypoints inférieur au nombre requis, il est considéré comme ayant abandonné l'Etape et se voit imposer la pénalité d'Etape pour l'Etape en question.

43.1.4 The total number of waypoints which may be missed during a Leg is 40% of the total number of waypoints of the Leg concerned. If a crew has less than the required number of waypoints it is deemed to have retired from the Leg and will be given the Leg Penalty for the Leg concerned.

43.1.5 Si un concurrent souhaite abandonner, il peut entrer un code d'urgence qui débloquera complètement le NAV-GPS et montrera tous les waypoints. Le code d'urgence est "5555".

43.1.5 Should a crew wish to retire it may enter an emergency code, which will completely unlock the NAV-GPS and show all waypoints. The emergency code is "5555".

43.1.6 Selon le type de waypoint, le NAV-GPS ne dirige les équipages vers un waypoint qu'une fois qu'ils ont validé le waypoint précédent ou s'ils sont parvenus dans son rayon d'ouverture. Pour valider un waypoint, l'équipage doit passer dans son rayon de validation. Les rayons d'ouverture et de validation exacts ainsi que les pénalités sont indiqués dans le tableau suivant :

43.1.6 Depending on the waypoint type, the NAV-GPS directs the crews towards a waypoint only once they have validated the previous waypoint or if they have come within the opening radius of it. To validate a waypoint, the crew must pass within the validation radius of it. The exact opening and validation radiuses as well as the penalties are listed in the following table:

	Waypoint	Rayon d'ouverture Opening Radius	Rayon de validation en mètres Validation Radius in metres	Pénalité pour WP manqué Penalty for missed WP
Navigation WP	WPE	Prev (1000 m)	90	15 minutes
	WPN	800 m	200	60 minutes
	WPM	800 m	90	15 minutes
	WPS	1000 m	90	15 minutes
	WPC	none	200	15 minutes
	WPP	None	20	2 minutes
	PC	Prev (1000 m)	90	15 minutes
Start/Finish/Zone WP/ WP Zone Départ/Arrivée	WPV	open	200	15 minutes
	DSS	Prev (1000 m)	200	Leg penalties/Pénalités d'Etape
	ASS	800 m	90	Leg penalties/Pénalités d'Etape
	SZ	1000 m (Prev)	90	15 minutes
	FZ	Prev (1000 m)	90	15 minutes
	SN	1000 m (Prev)	90	Leg penalties/Pénalités d'Etape
	FN	Prev (1000 m)	90	Leg penalties/Pénalités d'Etape

Prev (1000 m) = previous waypoint or within a radius of 1000 m if the previous waypoint was missed.
= waypoint précédent ou dans un rayon de 1000 m si le waypoint précédent a été manqué.

1000 m (Prev) = within a radius of 1000 m or previous waypoint, whichever distance is shorter.
= dans un rayon de 1000 m ou waypoint précédent selon la distance la plus courte.

43.2 WPE (WAYPOINT ECLIPSE)

Un waypoint qui devient complètement visible sur le NAV-GPS une fois que le waypoint précédent dans l'ordre chronologique a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le précédent waypoint et le WPE.

43.3 WPN (WAYPOINT DE NAVIGATION)

L'organisateur peut utiliser ce waypoint pour empêcher les équipages de contourner des parcours exigeants (dunes par ex.) ou des difficultés de navigation. Le NAV-GPS ne dirige les équipages vers un waypoint qu'une fois qu'ils sont parvenus dans son rayon d'ouverture. Les pénalités en temps pour un WPN manqué sont quatre fois plus élevées que pour les autres waypoints de navigation.

43.4 WPM (WAYPOINT MASQUE)

Il s'agit d'un waypoint standard permettant de vérifier que les instructions de navigation sont correctement suivies par les équipages. Le NAV-GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans le rayon d'ouverture de ce dernier.

43.2 WPE (ECLIPSE WAYPOINT)

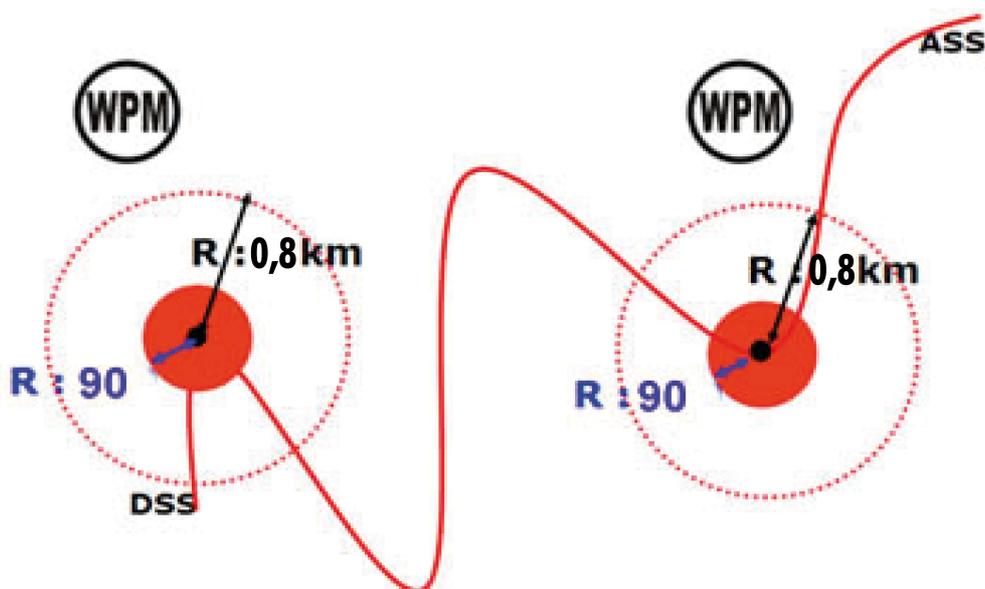
A waypoint which becomes completely visible on the NAV-GPS once the previous one in the chronological order has been validated, whatever the distance between the previous one and the WPE may be.

43.3 WPN (NAVIGATION WAYPOINT)

The organiser may use this waypoint to prevent crews from avoiding challenging routes (e.g. dunes) or navigation difficulties. The NAV-GPS directs the crews towards this point only once they have come within the opening radius of it. The time penalties for missing a WPN is four times higher than for the other navigation waypoints.

43.4 WPM (MASKED WAYPOINT)

This is a standard waypoint to be used to check that the navigation instructions are being correctly followed by the crews. The NAV-GPS directs the competitor towards this point only once he has come within the opening radius of it.

**43.5 WPS (WAYPOINT SECURITE)**

Un waypoint utilisé pour garantir la sécurité des concurrents.

43.6 WPC (WAYPOINT CONTROLE)

Un WPC est un waypoint permettant de vérifier le respect du suivi du Roadbook, sans information de navigation fournie par le NAV-GPS. Son numéro et son ordre de passage par rapport aux autres waypoints ne figurent que dans la liste des waypoints du Roadbook. Le WPC ne peut pas être utilisé hors route.

43.7 WPP (WAYPOINT PRECIS)

Un WPP est un waypoint permettant de vérifier précisément le respect du suivi du Roadbook sur les pistes, sans information de navigation fournie par le NAV-GPS. Son numéro et son ordre de passage par rapport aux autres waypoints ne figurent que dans la liste des waypoints piste du Roadbook. Le WPP ne peut pas être utilisé hors piste.

43.5 WPS (WAYPOINT SAFETY)

A waypoint used to ensure competitors' safety.

43.6 WPC (CONTROL WAYPOINT)

A WPC is a waypoint to check that the Roadbook has been respected, without any navigation information being supplied by the NAV-GPS. Its number and its order of passage in relation to other waypoints will only be listed in the Roadbook's waypoint list. The WPC cannot be used off-track.

43.7 WPP (PRECISE WAYPOINT)

A WPP is a waypoint to check that the Roadbook has been precisely respected on tracks, without any navigation information being supplied by the NAV-GPS. Its number and its order of passage in relation to other waypoints will only be listed in the Roadbook's waypoint list. The WPP cannot be used off-track.

43.8 WPV (WAYPOINT VISIBLE)

En se déplaçant vers un waypoint visible, toutes les informations sont affichées à l'écran du NAV-GPS à tout moment lorsque le WPV est sélectionné. Les WPV sont utilisés en général pour le début d'une Etape s'ils sont suivis d'un secteur de liaison ou de l'ASS au parc d'assistance/bivouac (contrôle d'heure d'arrivée d'une Etape).

43.9 WAYPOINTS POUR LE DEPART ET L'ARRIVEE D'UN SECTEUR SELECTIF**DSS (Secteur Sélectif de Départ) :**

Ce waypoint n'est utilisé que pour définir le DEPART d'un Secteur Sélectif.

ASS (Secteur Sélectif d'Arrivée) :

Ce waypoint n'est utilisé que pour définir l'ARRIVEE d'un Secteur Sélectif.

43.10 WAYPOINTS POUR LES ZONES DE CONTROLE DE VITESSE/ZONES DE SECURITE**SZ (Zone de contrôle de vitesse/Zone de sécurité) :**

Un waypoint est utilisé pour assurer la sécurité des concurrents et/ou du public. Il définit le début d'une Zone de contrôle de vitesse ou de sécurité.

FZ (Zone de contrôle de vitesse d'arrivée/Zone de sécurité) :

Ce waypoint est utilisé pour définir l'arrivée de la Zone de Contrôle de vitesse ou de Sécurité.

43.11 WAYPOINTS POUR LES ZONES DE NEUTRALISATION**SN (début de Zone de neutralisation) :**

Ce waypoint est utilisé pour définir le début d'une Zone de neutralisation au sein d'un Secteur Sélectif. Il peut également définir le début d'une Zone de contrôle de vitesse équivalente à une SZ (voir également Article 37).

FN (fin de Zone de neutralisation) :

Ce waypoint est utilisé pour définir la fin d'une Zone de neutralisation au sein d'un Secteur Sélectif. Il peut également définir la fin d'une Zone de contrôle de vitesse équivalente à une FZ.

43.12 WAYPOINTS POUR LES ZONES DE TRANSFERT**ST (début de Zone de transfert) :**

Ce waypoint est utilisé pour définir le début d'une Zone de transfert au sein d'un Secteur Sélectif. Il peut également définir le début d'une Zone de contrôle de vitesse équivalente à une SZ (voir également Article 37).

FT (fin de Zone de transfert) :

Ce waypoint est utilisé pour définir l'arrivée de la Zone de transfert et la reprise du Secteur Sélectif. Il peut également définir la fin d'une Zone de contrôle de vitesse équivalente à une FZ.

44 ARRIVEE D'UN SECTEUR SELECTIF**44.1 LIGNE D'ARRIVEE**

44.1.1 L'heure d'arrivée d'un Secteur Sélectif est enregistrée à l'arrivée lancée. La zone entre l'arrivée lancée et la ligne stop devrait être exempte de courbes, virages serrés ou potentiellement dangereux ou de tout danger induit par un obstacle.

44.1.2 Un arrêt entre les panneaux jaunes avertisseurs et les panneaux STOP est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité en temps de 15 minutes appliquée par le directeur de course.

43.8 WPV (VISIBLE WAYPOINT)

Travelling towards a visible waypoint, all information is displayed on the NAV-GPS at any time when the WPV is selected or the previous waypoint has been validated. WPVs are usually used for the start of a leg, if followed by a road section or from the ASS to the service park/bivouac (finish time control of a leg).

43.9 WAYPOINTS FOR START AND FINISH OF A SELECTIVE SECTION**DSS (Departure Selective Section):**

This waypoint is only used to define the START of Selective Section.

ASS (Arrival Selective Section):

This waypoint is only used to define the FINISH of a Selective Section.

43.10 WAYPOINTS FOR SPEED CONTROL ZONES / SAFETY ZONES**SZ (Start Speed Control/Safety Zone):**

A waypoint is used to ensure competitor and/or public safety. It defines the beginning of a Speed Control or Safety Zone.

FZ (Finish Speed Control/Safety Zone):

This waypoint is used to define the finish of the Speed Control or Safety Zone.

43.11 WAYPOINTS FOR NEUTRALISATION ZONES**SN (start neutralisation zone):**

This waypoint is used to define the beginning of a neutralisation zone within a Selective Section. It also may define the beginning of a speed control zone equivalent to an SZ (see also Article 37).

FN (finish neutralisation zone):

This waypoint is used to define the end of the neutralisation zone within a Selection Section. It also may define the end of a speed control zone equivalent to a FZ.

43.12 WAYPOINTS FOR TRANSFER ZONES**ST (start transfer zone):**

This waypoint is used to define the beginning of a transfer zone within a Selective Section. It also may define the beginning of a speed control zone equivalent to an SZ (see also Article 37).

FT (finish transfer zone):

This waypoint is used to define the finish of the transfer zone and the restart of the Selective Section. It also may define the end of a speed control zone equivalent to a FZ.

44 SELECTIVE SECTION FINISH**44.1 FINISH LINE**

44.1.1 The finish time of a Selective Section is recorded at the flying finish. The area between the flying finish and the stop line should be free from bends, sharp or deceptive corners, or hazards such any dangerous obstacles.

44.1.2 Stopping between the yellow warning sign and the stop sign is forbidden and in case of an infringement a 15-minute time penalty will be applied by the Clerk of the Course.

- 44.1.3** Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, à l'aide de faisceaux électroniques, et sera doublé par des chronomètres. Les chronométrateurs doivent se tenir au niveau de la ligne d'arrivée, marquée par deux panneaux représentant un drapeau à damier sur fond rouge.
- 44.2 POINT STOP**
- 44.2.1** L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par les panneaux rouges "STOP" pour faire inscrire sur le carton de pointage son heure d'arrivée (heure, minute, seconde). Si les chronométrateurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux commissaires de piste, ceux-ci pourront inscrire l'heure réelle sur le carton de pointage de l'équipage.
- 44.2.2** L'heure d'arrivée inscrite sur le carton de pointage est également l'heure de départ du secteur de liaison suivant (heure et minute). En cas d'arrivée de plusieurs concurrents dans la même minute, le chef de poste doit différer le départ de ces concurrents à des intervalles d'au moins 1 minute dans leur ordre d'arrivée.
- 44.2.3** Un concurrent qui ne s'arrête pas au point stop pour y faire inscrire ses temps encourra une pénalité d'1 heure.
- 44.2.4** Si le concurrent ne peut repartir de la zone par ses propres moyens, il peut être remorqué ou poussé pour être sorti de la zone avec une aide extérieure des officiels et/ou concurrents de la FIA restant en course uniquement et il n'encourra pas de pénalité.
- 45 SECTEUR SELECTIF EN PLUSIEURS PARTIES**
- 45.1 GENERALITES**
- 45.1.1** Un Secteur Sélectif par Etape pourra être divisé en plusieurs parties, séparées par une ou plusieurs zones de neutralisation ou transfert.
- 45.1.2** Dans le cas où un Secteur Sélectif prévoit une zone de ravitaillement éloignée pour les véhicules T3 et T4, tous les véhicules restants seront également dans une zone de neutralisation en régime de parc fermé (aucune intervention sur les véhicules n'est autorisée). Le temps fixe de neutralisation est précisé dans le Règlement Particulier (minimum 15 minutes), ce qui ne sera pas indiqué sur le carton de pointage. Les articles suivants s'appliquent en conséquence.
- 45.2 DEPART DES PARTIES CONSECUTIVES**
- 45.2.1** Le départ de la prochaine partie du Secteur Sélectif sera donné à une heure de départ idéale, obtenue en additionnant l'heure d'arrivée pour la partie précédente du Secteur Sélectif et un temps imparti pour le secteur de transfert, soit : heure d'arrivée (à la seconde près) pour la partie précédente du Secteur Sélectif + temps imparti = heure de départ idéale de la partie suivante du Secteur Sélectif. Le temps pour le transfert sera le temps fixé pour le secteur de liaison suivant.
- 45.2.2** Un temps maximum autorisé sera indiqué sur le carton de pointage pour un Secteur Sélectif. Si le Secteur Sélectif comprend plusieurs parties, les temps maximums autorisés seront indiqués pour toutes les parties. Si le temps maximum autorisé est dépassé par un concurrent et constaté, l'équipage ne sera pas autorisé à prendre le départ de la partie suivante et le directeur de course appliquera la pénalité d'Etape. Le concurrent pourra rouler jusqu'au dernier contrôle horaire de l'Etape et prendre le départ de la prochaine Etape.
- 44.1.3** Timing will be recorded with print-out equipment at the finish line and be backed up by any other means. The timekeepers must be positioned level with the finish line, indicated by the two signs bearing a chequered flag on a red background.
- 44.2 STOP POINT**
- 44.2.1** The crew must report to the stop point indicated by the red "STOP" signs to have its finishing time entered on the Timecard (hour, minute, second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may enter the actual time on the crew's Timecard.
- 44.2.2** The finishing time entered on the Timecard will also be the start time of the following road section (hour and minute). If several competitors arrive during the same minute, the marshal in charge of the post must stagger the start times of these competitors at intervals of at least 1 minute in the order in which they arrived.
- 44.2.3** A competitor who does not stop at the stop point to have his times entered will incur a penalty of 1 hour.
- 44.2.4** If a competitor is unable to leave the zone under his own power, he may be pushed or towed out of the zone with external help from officials and/or FIA competitors still in the Event only and will incur no penalty.
- 45 SELECTIVE SECTION IN PARTS**
- 45.1 GENERAL**
- 45.1.1** One Selective Section per leg may be split into parts, separated by one or more Neutralisation or Transfer Zones.
- 45.1.2** If a Selective Section provides for a remote refuelling zone for T3 and T4 vehicles, all remaining vehicles will also be in a neutralisation zone under parc fermé conditions (no intervention on the vehicles are allowed). The fixed time of neutralisation is stipulated in the Supplementary Regulations (minimum of 15 minutes), which will not be indicated on the time card. The following articles apply accordingly.
- 45.2 START OF CONSECUTIVE PARTS**
- 45.2.1** The start of the next part of the Selective Section will be given at a target start time, determined by adding the arrival time for the previous part of the Selective Section to a fixed time for the transfer section, i.e. the arrival time (to the second) of the previous part of the Selective Section + fixed time = target start time of the following part of the Selective Section. The transfer time will be the fixed time for the following road section.
- 45.2.2** A maximum allowed time will be indicated on the Timecard for a Selective Section. If the Selective Section is in parts, maximum allowed times will be indicated for each part. If a maximum allowed time is exceeded by a competitor and noted, the crew will not be allowed to start the following part and the Clerk of the Course will apply the Leg Penalty. The competitor may drive to the last TC of the Leg and will be able to take the start of the next leg.

- 45.2.3** Il n'y aura pas de contrôle horaire avant la ligne de départ des parties suivantes. Arrivé à la fin de la zone de neutralisation (FN), le véhicule concurrent doit s'arrêter et attendre devant le panneau avec le symbole de départ sur fond jaune, point à partir duquel le véhicule peut entrer dans le rayon de validation du waypoint FN 60 secondes avant son heure de départ et être conduit jusqu'à la ligne de départ. (Symbole START). Il est interdit de bloquer délibérément des véhicules ou de les empêcher de franchir l'une des lignes ou les deux.
- 45.2.4** Les équipages doivent s'arrêter sur la ligne de départ (Art. 42.1) de toute partie suivante du Secteur Sélectif, et attendre que le signal de départ soit donné électroniquement conformément à l'Art. 42.2 ou par le système NAV-GPS. Des officiels préposés aux contrôles seront présents pour surveiller la procédure de départ.
- 45.2.5** En cas de retard au départ de la partie suivante du Secteur Sélectif, l'équipage sera réputé avoir pris le départ à l'horaire prévu. Toutefois, il devra s'arrêter sur la ligne de départ et suivre les instructions des officiels préposés aux contrôles.
- 45.2.6** Si le retard dépasse 30 minutes, les officiels préposés aux contrôles refuseront que l'équipage prenne le départ de la partie suivante du Secteur Sélectif. Le concurrent concerné recevra une pénalité d'Etape pour l'Etape concernée.
- 45.2.7** Si un équipage ne s'arrête pas sur la ligne de départ, ou s'élance avant que le signal de départ ne soit donné, il sera considéré comme ayant fait un faux départ (Art. 42.5).
- 45.2.8** Dans tous les cas, un équipage qui ne prendrait pas le départ d'une partie du Secteur Sélectif ne sera pas autorisé à prendre le départ de la partie suivante de l'Etape.
- 45.2.9** A la fin du Secteur Sélectif, le classement du Secteur Sélectif sera établi en soustrayant le temps de DEPART (DSS), le temps de neutralisation (Art. 45.1.2) ainsi que le(s) temps de neutralisation fixé(s) pour le(s) secteur(s) de liaison (Art. 45.2.) du temps d'ARRIVEE (ASS).
- 46. EPREUVES SUPER SPECIALES (ESS)**
- 46.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE ESS**
- 46.1.1** Lorsque plusieurs véhicules prennent le départ au même moment, la conception de la piste à chaque point de départ doit être semblable. La même procédure de départ doit s'appliquer à chaque véhicule. Il est par ailleurs permis de décaler la ligne de départ des véhicules de façon à égaliser la longueur de l'épreuve à partir des différentes positions de départ.
- 46.1.2** L'inclusion d'une ESS dans l'itinéraire de l'épreuve est facultative.
- 46.2 DEROULEMENT D'UNE ESS**
- Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une ESS sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le Règlement Particulier de l'épreuve.
- 46.3 SECURITE**
- 46.3.1** Un système de drapeaux rouges déployés par les commissaires ou de feux rouges doit être mis en place pour signaler aux concurrents de s'arrêter ou de ralentir.
- 46.3.2** Afin de garantir la sécurité, le véhicule d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale
- 45.2.3** There will be no TC before the start line of any following part. Having arrived at the end of the neutralisation zone (FN), the competing vehicle must stop and wait in front of the panel with the start symbol on yellow background, from where the vehicle may enter the validation radius of the FN waypoint 60 seconds before its individual start time and be driven to the start line. (START Symbol). It is prohibited to deliberately block vehicles or prevent them from passing one or both lines.
- 45.2.4** At the start line (Art. 42.1) of any following part of the Selective Section, the crew must stop and wait until the start signal is given electronically according to Art. 42.2 or by the NAV-GPS System. Control officials will be present to monitor the correct start procedure.
- 45.2.5** In case of a delay at the start of any following part of the Selective Section, the crew will be considered to have started at its target start time. However, the crew must stop at the start line and follow the instructions of the control officials.
- 45.2.6** If the delay is more than 30 minutes, the control officials will refuse them the start of the following part of the Selective Section. The competitor will receive a Leg Penalty for the Leg concerned.
- 45.2.7** If a crew does not stop at the start line, or will start before the start signal is given, this will be considered a false start (Art. 42.5).
- 45.2.8** In any case, a crew which does not start one part of the Selective Section will not be allowed to start the following part of the leg.
- 45.2.9** At the end of the Selective Section, the result for the Selective Section will be calculated by subtracting the START (DSS) time, the neutralisation time (Art. 45.1.2) and the fixed neutralisation transfer time(s) for the road section(s) (Art. 45.2) from the FINISH (ASS) time.
- 46 SUPER SPECIAL STAGES (SSS)**
- 46.1 CHARACTERISTICS OF AN SSS**
- 46.1.1** When more than one vehicle starts at the same time, the track design at each start point must be similar. The same start procedure must apply to each vehicle. It is permitted to stagger the start line for the vehicles in order to equalise the length of the stage from the different start positions.
- 46.1.2** The inclusion of an SSS in the event itinerary is optional.
- 46.2 RUNNING OF AN SSS**
- The specific regulations regarding the running, start order and time intervals of an SSS are entirely at the discretion of the Organiser. However, this information must be included in the Supplementary Regulations.
- 46.3 SAFETY**
- 46.3.1** A system of Red Flags deployed by marshals or Red Lights must be positioned to signal competitors to stop or slow down.
- 46.3.2** To ensure safety, the vehicle of a competitor who fails to complete the stage may be transported by the

pourra être transportée par les organisateurs à la fin de l'épreuve spéciale ou dans un lieu sûr pour être évacuée.

47 INTERRUPTION D'UN SECTEUR SELECTIF

Lorsqu'un Secteur Sélectif est interrompu ou stoppé pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer par la Direction de Course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable à l'aide de tous les moyens à sa disposition (par ex. GPS, temps des contrôles de passages, système de suivi, etc.).

Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

48 SECURITE DES CONCURRENTS

48.1. EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'un véhicule est en mouvement sur tout type de Secteur Sélectif et jusqu'au contrôle stop, l'équipage doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Equipement du pilote comme prévu par le fabricant de l'équipement et ses ceintures de sécurité doivent être correctement attachées. Toute infraction sera pénalisée par les Commissaires Sportifs (voir également l'Annexe III du présent règlement).

48.2 EQUIPEMENT DES VEHICULES

48.2.1 Le système de suivi de sécurité est fourni par l'organisateur. Le système de suivi de sécurité doit être facilement accessible par le pilote et le copilote lorsqu'ils sont assis avec leurs harnais de sécurité serrés. Ce système comprend un moyen pour un concurrent de communiquer avec la Direction du Rallye.

48.2.2 Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de l'épreuve (jour et nuit) et doit être branché directement sur la batterie du véhicule, sans coupure possible.

48.2.3 La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent. Tout constat de non-fonctionnement du fait de l'équipage entraîne une pénalité d'1 heure plus 300 € et l'infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront prendre d'éventuelles mesures supplémentaires.

48.2.4 Les instructions pour l'utilisation de l'unité seront fournies par le fabricant et devront figurer dans une annexe au Règlement Particulier.

48.2.5 SIGNES SOS/OK

Chaque véhicule de compétition aura à son bord un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3). Le signe doit être placé dans le véhicule et être facilement accessible pour les deux pilotes.

48.2.6 Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant.

48.3 SYSTEME DE COMMUNICATION VEHICULE A VEHICULE

48.3.1 En vue de sécuriser les dépassements entre concurrents, un système de communication véhicule à véhicule sera installé sur chaque véhicule.

48.3.2 Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque Etape et doit être branché directement sur la batterie du véhicule, sans coupure possible.

Organiser to the end of the stage or to a safe location for evacuation.

47 INTERRUPTION OF A SELECTIVE SECTION

When a Selective Section is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the Clerk of the Course a time which is judged the fairest using all means at his disposal (e.g. GPS, Passage Control times, tracking system, etc.).

However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.

48 COMPETITOR SAFETY

48.1 EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a vehicle is in motion on any type of Selective Section and until the stop control, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III – Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the Stewards (see also Appendix III to the present regulations).

48.2 EQUIPMENT OF THE VEHICLES

48.2.1 The Safety Tracking System is provided by the Organiser. The Safety Tracking System must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened. This system includes a means for a competitor to communicate with Rally Control.

48.2.2 This tracking system must be in operation throughout the event (day and night) and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.

48.2.3 The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation through the fault of the crew, a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the Stewards for possible further action.

48.2.4 Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the Supplementary Regulations.

48.2.5 "SOS/OK" sign

Each competing vehicle shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3). The sign must be placed in the vehicle and be readily accessible for both drivers.

48.2.6 Each competing vehicle must carry at least one red reflective triangle.

48.3 VEHICLE-TO-VEHICLE COMMUNICATION SYSTEM

48.3.1 To make overtaking between competitors safer, a vehicle-to-vehicle communication system will be fitted to each vehicle.

48.3.2 This system must be in operation throughout the running of each Leg and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.

- 48.3.3** La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent. Tout constat de non-fonctionnement du fait de l'équipage entraîne une pénalité d'1 heure plus 300 € et l'infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront prendre d'éventuelles mesures supplémentaires.
- 48.3.4** Un équipage qui refuse de répondre à la demande de dépassement sera signalé aux Commissaires Sportifs qui pourront pénaliser cet équipage et/ou un autre équipage du même concurrent s'il a gagné un avantage.
- 48.3.5** Les instructions pour l'utilisation de l'unité seront fournies par le fabricant et devront figurer dans une annexe au Règlement Particulier.
- 48.3.6** L'unité doit être fixée dans le véhicule de manière à permettre à au moins deux membres d'équipe de l'utiliser en étant assis, ceintures de sécurité attachées
- 48.4 INCIDENT SUR UN SECTEUR SELECTIF**
- 48.4.1** En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique :
- L'affichage SOS sur la console d'urgence (système de suivi) doit être activé dès que possible (s'il y a lieu).
 - Le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
 - Dès que possible, le triangle rouge réfléchissant devra être placé dans un endroit visible du même côté de la route que le véhicule, à 50 mètres au moins derrière le véhicule, afin d'avertir les pilotes suivants, même si le véhicule est hors de la route.
- 48.4.2** Tout équipage à qui le signe "SOS" rouge est montré ou qui voit un véhicule ayant subi un accident devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance, à moins que le signe "OK" ne soit montré. Tous les véhicules qui suivent devront également s'arrêter. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 47.
- 48.4.3** En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, ou d'un véhicule s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'un Secteur Sélectif de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :
- L'interrupteur OK sur la console d'urgence doit être activé dans la minute (s'il y a lieu).
 - Le signe "OK" vert devra être clairement montré immédiatement aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
 - Si l'équipage quitte le véhicule, le signe "OK" devra être affiché de manière à être clairement visible de tous les concurrents suivants.
 - Le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants.
- 48.3.3** The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation through the fault of the crew, a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the Stewards for possible further action.
- 48.3.4** A crew who refuses to respond to the overtaking request will be reported to the Stewards, who may penalise that crew and/or another crew belonging to the same competitor if it gained an advantage.
- 48.3.5** Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the Supplementary Regulations.
- 48.3.6** The unit must be fixed in the vehicle in such a way as to allow at least 2 team members to use it while seated with tightened seatbelts.
- 48.4 INCIDENT ON A SELECTIVE SECTION**
- 48.4.1** In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:
- the SOS switch on the emergency console (safety tracking system) must be activated as soon as possible (if applicable);
 - when possible the red "SOS" sign should immediately be displayed to the following vehicles and to any helicopter attempting to assist.
 - as soon as possible, the red triangle should be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the vehicle by a member of the crew at least 50 metres before the vehicle's position, in order to warn following crews.
- 48.4.2** Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a vehicle which has suffered an accident and the "OK" sign is not shown, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following vehicles shall also stop. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. 47.
- 48.4.3** In the case of an accident where immediate medical intervention is not required, or of a vehicle stopping for any other reason on or beside a Selective Section, whether temporarily or permanently, the following applies:
- the OK switch on the emergency console must be activated within one minute (if applicable);
 - the green "OK" sign must immediately be displayed to the following vehicles and to any helicopter attempting to assist;
 - if the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to all following crews;
 - the red triangle should be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, to warn following crews.



<p>48.4.4 S'il n'est pas possible, pour une quelconque raison, de montrer le signe OK/SOS dans une des situations précédentes, l'équipage doit utiliser un signal gestuel évident et clairement compréhensible en dehors de la voiture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un bras et le pouce levé pour indiquer "Ok" ; • Les bras en croix au-dessus de la tête pour indiquer "SOS". <p>48.4.5 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer aux règles ci-dessus sera signalé aux Commissaires Sportifs par le directeur de course.</p> <p>48.4.6 Un concurrent qui s'arrête pour aider un autre concurrent peut demander par écrit aux Commissaires Sportifs un crédit de temps.</p> <p>48.4.7 Les Roadbooks contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.</p> <p>48.4.8 Tout équipage abandonnant une épreuve devra signaler son abandon définitif aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs.</p> <p>48.5 INCIDENT SUR UN SECTEUR SELECTIF ENTRAINANT DES BLESSURES CORPORELLES</p> <p>Si un équipage est impliqué dans un accident au cours duquel une personne qui n'est pas un membre de l'équipage est blessée, le véhicule doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Art. 48.4.2 doit être suivie.</p>	<p>48.4.4 Should it not be possible, for whatever reason, to display the "SOS/OK" sign in any of the above situations, this may be replaced by evident and clearly understandable sign language shown by the crew:</p> <ul style="list-style-type: none"> • an arm and thumb up to indicate "OK"; • crossed arms above the head to indicate "SOS". <p>48.4.5 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported by the Clerk of the Course to the Stewards.</p> <p>48.4.6 A competitor who stops to aid another competitor may apply in writing to the Stewards for a time allowance to be applied.</p> <p>48.4.7 The Roadbook shall contain a page giving the accident procedure.</p> <p>48.4.8 Any crew retiring from an event must report such final retirement to the Organiser as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the Stewards' discretion.</p> <p>48.5 INCIDENT ON A SELECTIVE SECTION WITH PHYSICAL INJURIES</p> <p>If a crew is involved in an accident in which a person who is not a crew member sustains physical injury, the vehicle must stop immediately, and the procedure as laid down in Article 48.4.2 must be followed.</p>
--	--

PENALITES

<p>49 PENALITES</p> <p>49.1 PENALITE D'ETAPE</p> <p>Tout concurrent ayant pris le départ d'une Etape de l'épreuve et ne parvenant pas à la terminer comme requis dans le règlement se verra attribuer une pénalité de 10 heures + le temps maximum autorisé, en plus de la pénalité pour les waypoints et les contrôles manqués.</p> <p>49.2 PENALITES POUR CONTROLES MANQUES</p> <p>Les pénalités suivantes seront appliquées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chaque contrôle horaire manqué (CH) : 5 heures • Chaque contrôle de passage (CP) manqué : 15 minutes <p>Pour tous les waypoints de navigation, se référer à l'article 43.1.6</p>	
---	--

ASSISTANCE

<p>50 ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES</p> <p>50.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE</p> <p>50.1.1 A partir du CH0, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des zones d'assistance (Parcs d'assistance et Bivouacs) et des secteurs de liaison comme autorisé par le présent règlement. Les véhicules de pilotes ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ peuvent également être réparés en-dehors des zones d'assistance.</p> <p>50.1.2 Les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail</p>	
--	--

PENALTIES

<p>49 PENALTIES</p> <p>49.1 LEG PENALTY</p> <p>Any competitor who, having started a Leg of the event, fails to complete it as required by the regulations will be given a penalty of 10 hours + the maximum allowed time in addition to the penalty for missed waypoints and missed controls.</p> <p>49.2 MISSED CONTROLS</p> <p>The following penalties will be applied:</p> <ul style="list-style-type: none"> • each missed Time Control (TC): 5 hours • each missed-Passage Control (PC): 15 minutes <p>For all other waypoints, please refer to Article 43.1.6</p>	
--	--

SERVICE

<p>50 SERVICING – GENERAL CONDITIONS</p> <p>50.1 PERFORMING OF SERVICE</p> <p>50.1.1 From TC0 onwards, service of a competing car may be carried out in Service Areas (Service Parks and Bivouacs) and road sections as permitted under these regulations. Retired vehicles intending to re-start may be repaired also outside of the Service Areas.</p> <p>50.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is</p>	
---	--

- d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.
- 50.1.3** Pendant les Secteurs Sélectifs, toute assistance, à l'exception de celle expressément autorisée dans le Règlement Particulier, est interdite. Seuls les équipages des véhicules T1, T2, T3, T4 et T5 encore en compétition peuvent s'assister mutuellement.
- 50.1.4** Les organisateurs peuvent spécifier les zones d'assistance éloignées dans un Secteur Sélectif où l'assistance est autorisée. Ces zones seront précédées d'un contrôle de passage, elles seront dans une zone de contrôle de vitesse de 30 km/h maximum et seront clairement définies.
- 50.1.5** L'assistance sur les secteurs de liaison n'est autorisée que lorsque le parcours des concurrents et le parcours d'assistance sont communs.
- 50.1.6** Toute assistance aérienne est interdite.
- 50.1.7** Pour récupérer un véhicule retiré ou endommagé, les véhicules d'assistance peuvent pénétrer dans un Secteur Sélectif après la clôture des contrôles horaires concernés s'ils y sont autorisés par le directeur de course. Ces véhicules ne doivent se déplacer que dans la direction du Secteur Sélectif, sauf autorisation contraire donnée par le directeur de course. L'assistance ne peut être effectuée que dans une zone librement accessible aux officiels de l'épreuve.
- 50.1.8** L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée. Si une intervention est effectuée à l'intérieur d'une tente fermée, le directeur de course doit en être informé et tout officiel de l'épreuve doit pouvoir pénétrer dans la tente à tout moment.
- 50.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE**
- 50.2.1** La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe (y compris les hélicoptères) est interdite dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture de compétition, sauf :
- Dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignées.
 - Dans les stations essence et dans les zones de ravitaillement, autre que dans un Secteur Sélectif.
 - A la fin des Secteurs Sélectifs (à partir du panneau de la ligne d'arrivée jusqu'au panneau Stop à la fin du Secteur Sélectif).
 - Lorsque les véhicules sont dans la zone réservée aux médias.
 - Lorsqu'il est demandé aux véhicules de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le Roadbook d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment par le personnel de l'équipe.
 - Dans les Secteurs Sélectifs tant que les voitures de compétition sont en mouvement.
- 50.2.2** Le personnel d'équipe ne doit pas s'écarter du parcours détaillé dans le Roadbook assistance.
- 50.2.3** La transmission à ou par l'équipage de nourriture, boissons et vêtements est autorisée pendant que les membres de l'équipage sont :
- dans les parcs d'assistance (bivouacs) ;
 - dans les zones d'assistance éloignées ;
 - dans les zones de montage des pneus ;
 - dans les regroupements ;
 - dans les haltes de repos ;
 - lorsque les véhicules sont dans la zone réservée aux médias ;
 - sur les secteurs de liaison, sur une route commune avec les équipages.
- specifically prohibited.
- 50.1.3** During Selective Sections any service, except that expressly allowed in the Supplementary Regulations, is forbidden. Only crews with T1, T2, T3, T4 and T5 vehicles still in the competition may assist each other.
- 50.1.4** Organisers may specify Remote Service Zones in a Selective Section where servicing is permitted. Such areas will be preceded by a passage control, be within a 30 kph maximum speed control zone and be clearly defined.
- 50.1.5** Servicing on road sections is permitted only where the competitors' route and the assistance route are common.
- 50.1.6** Air assistance is forbidden.
- 50.1.7** To recover a retired or damaged vehicle, service vehicles may enter a Selective Section after the closing of the relevant time controls if permitted to do so by the Clerk of the Course. Such vehicles must travel only in the direction of the Selective Section unless authorised otherwise by the Clerk of the Course. Servicing may be carried out only in an area freely open to officials of the event.
- 50.1.8** Servicing in a closed and/or private place is not authorised. If a car is serviced inside a closed tent, the Clerk of the Course must be informed and any official of the event must be allowed to enter the tent at any time.
- 50.2 TEAM PERSONNEL AND SERVICE RESTRICTIONS**
- 50.2.1** The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except:
- in service parks and remote service zones.
 - in commercial fuel stations and refuelling zones, other than inside a Selective Section.
 - at the end of Selective Sections (from the finish line sign to the stop sign at the end of the Selective Section).
 - whilst the vehicles are in a media zone.
 - where the competing vehicles following the route as prescribed in the Roadbook are required to use the same road(s) at the same time as team personnel.
 - in Selective Sections as long the competition vehicles are in motion.
- 50.2.2** Team personnel must not deviate from the route detailed in the assistance Roadbook.
- 50.2.3** The passing of food, drink, and clothing to or from the crew is permitted whilst the crew members are:
- in service parks (bivouacs);
 - in remote service zones;
 - in tyre fitting zones;
 - at regroupings;
 - at rest halts;
 - whilst the vehicles are in a media zone;
 - on road sections on a common road with the crews;

<p>Lorsqu'un regroupement est situé à proximité du parc d'assistance, les membres de l'équipage sont autorisés à se rendre dans leur zone d'assistance, après avoir rempli leurs obligations médiatiques.</p> <p>50.2.4 Dans les zones d'assistance chronométrées (par exemple, flexi-assistance), seuls trois membres du personnel d'équipe peuvent travailler sur un véhicule en compétition. Ils doivent être identifiés par des chasubles ou des brassards distinctifs qui devront être spécifiés dans le Règlement Particulier. L'équipage peut travailler librement durant cette période.</p> <p>51 ZONES D'ASSISTANCE (PARCS D'ASSISTANCE ET BIVOUACS)</p> <p>51.1 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE</p> <p>Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire de l'épreuve avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie (la distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).</p> <p>51.2 CONDITIONS GENERALES</p> <p>51.2.1 L'emplacement des aires d'assistance et les distances entre elles pour les concurrents et les véhicules d'assistance doivent être indiqués dans le Guide du Rallye ou dans le Règlement Particulier.</p> <p>51.2.2 Une bâche de sol doit être utilisée (1 mètre minimum plus longue et large que le véhicule en ordre de marche).</p> <p>51.2.3 Les organisateurs peuvent configurer une flexi-assistance pour limiter le temps de service disponible, puis placer les véhicules dans un parc fermé.</p> <p>51.2.4 A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis pour les officiels/les commissaires de route et/ou le personnel d'équipe de remorquer, transporter ou pousser un véhicule.</p> <p>51.3 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE / BIVOUACS</p> <p>La vitesse maximale dans les parcs d'assistance/bivouacs est de 30 km/h ou moins lorsque cela est spécifié dans le Règlement Particulier. En cas de non-respect de cette limite, le directeur de course appliquera une pénalité comme suit : 10 secondes par kilomètre et par heure au-dessus de la limite de vitesse.</p> <p>51.4 CHANGEMENT DE PNEUS ET DE PIECES</p> <p>51.4.1 Toute roue montée sur le véhicule ou installée à l'intérieur du véhicule pendant l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante lorsqu'un changement de pneus est autorisé.</p> <p>51.4.2 Aucun(e) roue/pneu et/ou pièce ne peut être chargé(e) dans, ou retiré(e) du véhicule ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones lorsqu'un changement de pneus et/ou de pièces est autorisé.</p> <p>51.4.3 Zone de montage des pneus</p> <p>Une zone d'assistance éloignée peut être désignée comme une zone de montage de pneus. Dans chaque zone de montage des pneus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un contrôle horaire à l'entrée et à la sortie doit être défini. • L'heure idéale impartie pour la zone de montage des pneus doit être de 15 minutes. • Aucune intervention n'est autorisée au sein de la zone définie autre que le changement de roues par l'équipage seul, et uniquement à l'aide de l'équipement transporté à bord du véhicule de 	<p>When a regroup is located close to the service park, crew members can go to their service bays after having fulfilled their media obligations.</p> <p>50.2.4 In timed service areas (e.g. flexi-service), only 3 team personnel may work on a competing vehicle. They shall be identified by tabards or distinctive armbands which must be specified in the Supplementary Regulations. The crew may work freely during such period.</p> <p>51 SERVICE AREAS (SERVICE PARKS AND BIVOUACS)</p> <p>51.1 SERVICE PARK IDENTIFICATION</p> <p>Service parks are indicated in the event itinerary with a time control at the entrance and exit (the 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m).</p> <p>51.2 GENERAL CONDITIONS</p> <p>51.2.1 The location of service areas and the distances between them for both competitors and service vehicles must be detailed in the Rally Guide or in the Supplementary Regulations.</p> <p>51.2.2 A groundsheet must be used (a minimum of 1 metre longer and wider than the vehicle in running order).</p> <p>51.2.3 Organisers may set up a Flexi-Service to restrict the amount of service time available and then put vehicles into a parc fermé.</p> <p>51.2.4 Inside the service park, it is permitted for officials, marshals and/or team personnel to tow, transport or push a vehicle.</p> <p>51.3 SPEED INSIDE SERVICE PARKS / BIVOUACS</p> <p>The speed of vehicles in the service parks/bivouacs may not exceed 30 kph, or less when specified in the Supplementary Regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Clerk of the Course as follows: 10 seconds per kilometre per hour over the speed limit.</p> <p>51.4 CHANGE OF TYRES AND PARTS</p> <p>51.4.1 Any wheel fitted on a vehicle or installed inside the a vehicle during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised.</p> <p>51.4.2 No wheel/tyre and/or part may be loaded on or taken off a vehicle elsewhere than in the service parks or areas where a tyre and/or a change of parts is authorised.</p> <p>51.4.3 Tyre Fitting Zone</p> <p>A remote service zone may be designated as a tyre fitting zone (TFZ). At each TFZ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A time control at the entrance and exit must be defined. • The target time for the TFZ must be 15 minutes. • No work is allowed within the marked zone other than the wheels being changed by the crew alone, only using equipment carried on board the competition vehicle. An extra car jack may be
---	---

compétition. Un cric de voiture supplémentaire peut être fourni par un membre de l'équipe.

- Les pneus supplémentaires à utiliser peuvent toutefois être transportés dans la zone à bord d'un véhicule d'assistance et être préparés par les membres de l'équipe pour être montés sur le véhicule de compétition.
- Deux membres de l'équipe peuvent être présents dans la zone pour le changement des pneumatiques.
- Il est obligatoire pour tous les véhicules de passer à travers la zone de montage des pneus et de s'arrêter dans la zone de marquage des pneus même si les roues ne sont pas changées.
- Une zone de marquage des pneumatiques/roues et de lecture des codes à barres dans laquelle chaque voiture doit s'arrêter sera établie à la sortie de chaque zone de montage des pneus.
- Le transport des pneus dans la zone de montage des pneus sera précisé dans le Règlement Particulier de chaque rallye.

52 VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE / BIVOUAC

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

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur le véhicule pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité de 3 m minimum soit établi autour de la véhicule ;
- seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

53 FLEXI-ASSISTANCE

53.1 GENERALITES

La flexi-assistance d'une durée indiquée dans le Règlement Particulier doit permettre le retrait des véhicules concurrents d'un parc fermé pour les emmener dans un parc d'assistance (bivouac) attenant, avec des contrôles horaires d'entrée et de sortie communs. Toute variante doit être publiée dans le Règlement Particulier. Des contrôles techniques de 10 minutes doivent être inclus dans le parc fermé avant la flexi-assistance organisée avant un regroupement pour la nuit.

Dans le cadre de la flexi-assistance, la durée d'intervention à compter de l'heure d'arrivée du premier véhicule dans le parc fermé est laissée à l'appréciation des organisateurs mais doit être indiquée sur l'itinéraire de l'épreuve.

53.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES

53.2.1 Pour procéder aux opérations de flexi-assistance, les équipages entreront d'abord dans le parc fermé.

53.2.2 Les équipages pourront alors soit entrer dans le parc d'assistance, soit laisser le véhicule dans le parc

provided by a team member.

- The extra tyres to be used may, however, be transported to the zone by a service vehicle and be prepared by team members to be fitted to the competition vehicle.
- Two team members may be present in the zone to change the tyres.
- It is compulsory for all vehicles to pass through the TFZ and to stop at the tyre marking zone, even if the wheels are not changed.
- A wheel / tyre marking and barcode reading zone at which each vehicle must stop will be established at the exit after the TC "OUT" of each TFZ.
- The transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the Supplementary Regulations of each rally.

52 EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK / BIVOUAC

When necessary as part of service (i.e. changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:

- the work is carried out with the knowledge of the Organiser;
- fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor;
- no other work is carried out on the vehicle while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation;
- a safety perimeter of minimum 3 m is established around the vehicle;
- only enough fuel is added to reach the next refuelling zone.

53 FLEXI-SERVICE

53.1 GENERAL

Flexi-servicing of a time stipulated in the Supplementary Regulations shall permit the removal of the competing vehicles from a parc fermé to an adjacent service park (bivouac), with common entry and exit time controls. Any variations must be published in the Supplementary Regulations. Technical checks lasting 10 minutes must be included in the parc fermé before the flexi-service that takes place before an overnight regroup.

The operational window of flexi-servicing time, starting from the arrival of the first vehicle into the parc fermé, is left to the discretion of the Organiser but must be declared on the event itinerary.

53.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULE

53.2.1 For the operation of flexi-servicing, crews will first enter the parc fermé.

53.2.2 Crews may then either enter the service park or leave their vehicle in the parc fermé. Should a vehicle be

fermé. Si un véhicule ne peut être redémarrée et se rendre par ses propres moyens du parc fermé à la zone d'assistance avant la flexi-assistance, les commissaires de piste et/ou le personnel d'équipe seront autorisés à le pousser ou à le remorquer vers sa zone d'assistance.

53.2.3 Le véhicule concurrent ne pourra alors être conduite par un représentant autorisé du concurrent du parc fermé au parc d'assistance et vice versa qu'une seule fois, dans le respect de toutes les formalités de présentation du carton de pointage et des pénalités y afférentes.

53.2.4 Le véhicule concurrent peut être retournée au parc fermé avant l'expiration du délai prévu par le Règlement Particulier sans pénalité.

54 COMMUNICATION AVEC UN EQUIPAGE CONCURRENT

L'affichage d'informations et la transmission de données ou d'informations à un équipage concurrent par radio, téléphone ou tout autre moyen sont strictement interdites pendant les Secteurs Sélectifs.

unable to be re-started and driven under its own power from the parc fermé to the service area before the flexi-service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the vehicle to its dedicated service bay.

53.2.3 The competing vehicle may be driven by an authorised representative of the competitor only once, from the parc fermé to the service park and vice versa, respecting all the formalities of Timecard presentation and related penalties.

53.2.4 The competing vehicle may be returned, without penalty, to the parc fermé before the time stipulated in the Supplementary Regulations has elapsed.

54 COMMUNICATION WITH COMPETING CREW

Displaying information and transmission of data or information to a competing crew by radio, telephone or any other means is strictly forbidden during Selective Sections.

RAVITAILLEMENT ET CARBURANT

55 PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

55.1 EMBLACEMENT

55.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant, les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées ou dans des stations essence indiquées dans le Roadbook.

Dans ce dernier cas, l'organisateur doit publier une liste des stations essence indiquant la distance, le type et la qualité du carburant disponible dans ces stations. La liste doit être publiée 24 heures avant le début de l'étape.

Les zones de ravitaillement peuvent être situées :

- en dehors des parcs d'assistance/bivouacs ;
- dans des zones d'assistance éloignées ;
- dans des stations essence ;
- dans une zone de ravitaillement en carburant dans un Secteur Sélectif (exclusivement pour les véhicules T3 et T4).

En dehors de ces zones officielles, le ravitaillement est permis seulement en utilisant le même type de carburant que celui provenant d'un autre concurrent FIA encore en course.

55.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur l'itinéraire de l'épreuve et dans le Roadbook. L'entrée/sortie des zones de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence ou une pompe, excepté pour les stations essence.

55.1.3 S'il y a une zone de ravitaillement officielle obligatoire pour tous les concurrents, le temps minimum alloué sera de 20 minutes. Un contrôle horaire doit être effectué à l'entrée et à la sortie de ces zones de ravitaillement.

55.1.4 La présence d'un véhicule de pompiers et/ou des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement (non applicable aux stations essence).

55.1.5 S'il n'existe pas de stations de ravitaillement en carburant sur le parcours de l'épreuve, l'organisateur peut prévoir la distribution d'une fourniture de carburant conforme à l'Annexe J aux équipages par

FUEL AND REFUELLING

55 REFUELLING AND PROCEDURES

55.1 LOCATION

55.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, crews may refuel only in the designated refuelling zones (RZ) or at commercial filling stations indicated in the Roadbook.

In case of the latter the organiser must publish a list of the commercial filling stations indicating the distance, the type and quality of the fuel available at these stations. The list must be published 24 hours before the start of the leg.

The refuelling zones may be located:

- outside of the service parks / bivouacs;
- at remote service zones;
- at commercial filling stations;
- at a refuelling zone in an SS (for T3 and T4 vehicles only).

Outside of these official areas, refuelling is allowed only when using the same type of fuel coming from another FIA competitor still in the race.

55.1.2 Any refuelling zone shall feature on the itinerary of the event and in the Roadbook. The entry/exit of refuelling zones shall be marked by a blue can or pump symbol except for commercial filling stations.

55.1.3 Should there be a refuelling zone mandatory for all competitors, the time allocated shall be 20 minutes minimum. A time control must be established at the entry and exit of such refuelling zones.

55.1.4 The presence of a fire appliance and/or appropriate safety measures must be arranged by the Organiser at any refuelling zone (not applicable at commercial filling stations).

55.1.5 If there are no filling stations on the route of the event, the Organiser may arrange for the distribution of a supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the crews via a centralised system. Such refuelling points

- un système centralisé. Ces points de ravitaillement doivent respecter les mêmes conditions de sécurité que pour les zones de ravitaillement.
- 55.1.6** Le fournisseur de carburant, l'organisateur ou l'équipe, selon lequel est responsable du ravitaillement, doit protéger le sol à l'aide d'un tapis environnemental composé d'une partie supérieure absorbante et d'une partie inférieure imperméable (non applicable aux stations-service commerciales).
- 55.2 PROCEDURE DANS LES ZR**
- 55.2.1** A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.
- 55.2.2** Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 30 km/h est d'application, sauf dans une ZR d'un Secteur Sélectif.
- 55.2.3** Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur véhicule, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à la ZR, un troisième étant présent avec un extincteur.
- 55.2.4** Il est recommandé que ces membres d'équipe portent des lunettes de protection et des vêtements homologués, mais il est obligatoire de porter des vêtements longs.
- 55.2.5** Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement et l'équipage doit demeurer hors du véhicule au moment du ravitaillement.
- 55.2.6** L'utilisation de téléphones portables et de communications radio est interdite dans une ZR.
- 55.2.7** Si du matériel de ravitaillement électrique est utilisé, il doit être à l'épreuve des étincelles et le véhicule doit être mis à la masse.
- 55.2.8** Toutes conditions ou restrictions supplémentaires doivent être spécifiées dans le Règlement Particulier.
- 55.2.9** La responsabilité du ravitaillement (conformité et quantité) incombe au seul concurrent.
- 55.2.10** Un véhicule peut être poussé hors d'une zone de ravitaillement par l'équipage, des officiels et/ou les deux membres d'équipe sans qu'une pénalité ne soit encourue. Une batterie d'appoint pourra être utilisée immédiatement après avoir quitté la zone.
- 55.3 PROCEDURE DANS LES STATIONS ESSENCE**
- 55.3.1** Les pilotes pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce en s'approvisionnant aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur, indiqués dans le Roadbook. Ce carburant doit être versé directement dans le réservoir du véhicule.
- 55.3.2** L'équipage doit utiliser uniquement l'équipement à bord et les pompes sans aide physique externe.
- 55.3.3** Les véhicules équipés uniquement des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA et utilisant du carburant des stations essence doivent transporter l'adaptateur à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant l'épreuve.
- 55.3.4** Un membre de l'équipe pourra effectuer le paiement mais devra rester à l'écart du véhicule.
- 55.3.5** Un temps supplémentaire de 20 minutes devrait être inclus dans le temps alloué pour le secteur de liaison.
- 56 RAVITAILLEMENT DES VEHICULES T3 ET T4**
- 56.1 GENERALITES**
- 56.1.1** Pour les véhicules T3 et T4 exclusivement, une zone de ravitaillement en carburant peut être placée par l'organisateur le long de l'itinéraire afin de permettre
- must respect all the same safety conditions as for refuelling zones.
- 55.1.6** The fuel supplier, the Organiser or the team, whichever is responsible for the refuelling, must protect the ground with an environmental mat, which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part (not applicable at commercial filling stations).
- 55.2 PROCEDURE IN RZ**
- 55.2.1** Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.
- 55.2.2** In all RZs, a 30 kph speed limit will apply, except at an RZ in a Selective Section.
- 55.2.3** Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their vehicle, two team members of each crew may access the RZ, a third being present with a fire extinguisher.
- 55.2.4** It is recommended that these team members wear goggles and homologated clothing, and it is mandatory to wear long clothes.
- 55.2.5** Engines must be switched off throughout the refuelling operation and the crew must remain outside the vehicle during refuelling.
- 55.2.6** The use of mobile phones and radio communication is forbidden while in an RZ.
- 55.2.7** If electrical refuelling equipment is used, it must be spark-proof and it and the vehicle must be earthed.
- 55.2.8** Any additional conditions or restrictions must be specified in the Supplementary Regulations.
- 55.2.9** The responsibility for refuelling (conformity and quantity) is on the competitor alone.
- 55.2.10** A vehicle may be pushed out of the RZ by the crew, officials and/or the two team members without incurring a penalty. An external battery may be used immediately after leaving the zone.
- 55.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS**
- 55.3.1** Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations or from the Organiser's distribution points, marked in the Roadbook. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing vehicle.
- 55.3.2** The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance.
- 55.3.3** Vehicles equipped only with FIA-specified refuel couplings and using fuel from commercial filling stations must transport the adaptor in the vehicle and show it at pre-event scrutineering.
- 55.3.4** A team member may proceed with the payment but will have to stay away from the vehicle.
- 55.3.5** An additional 20 minutes should be included in the time allowed for the road section.
- 56 REFUELLING OF T3 AND T4 VEHICLES**
- 56.1 GENERAL**
- 56.1.1** Exclusively for T3 and T4 vehicles, a refuelling zone may be placed by the Organiser along the itinerary to allow T3 and T4 vehicles to refuel within a range of 250

<p>aux véhicules T3 et T4 de ravitailler dans un rayon de 250 km. Ces zones de ravitaillement sont indiquées dans le Roadbook et publiées dans l'itinéraire.</p> <p>56.1.2 S'arrêter dans les zones de ravitaillement éloignées officielles (zone de neutralisation) dans un Secteur Sélectif est obligatoire pour tous les concurrents T3 et T4, que les installations de ravitaillement soient utilisées ou non.</p> <p>56.1.3 Dans les cas où la zone de ravitaillement éloignée officielle est dans un Secteur Sélectif, le temps d'arrêt indiqué dans le Règlement Particulier (minimum de 15 minutes) sera déduit du temps total du Secteur Sélectif du concurrent.</p> <p>56.1.4 Tout équipage qui ne respecterait pas ces règles de ravitaillement en carburant se verra infliger, en plus du temps de neutralisation indiqué dans le Règlement Particulier, une pénalité de 15 minutes.</p> <p>56.2 PROCEDURE</p> <p>56.2.1 Les procédures suivantes s'appliqueront aux zones de ravitaillement éloignées officielles pour les véhicules T3 et T4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'équipage doit être à l'extérieur du véhicule pendant le ravitaillement en carburant ; • Au point de ravitaillement, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées ; • Après le ravitaillement en carburant, le véhicule doit immédiatement être retiré du point de ravitaillement ; • Après le ravitaillement en carburant, aucune intervention sur le véhicule n'est autorisée, • Aucun personnel de l'équipe n'est autorisé dans la ZR. • L'équipage sera seul responsable de l'opération de ravitaillement. • L'organisateur fournira le carburant, la pompe et un service de lutte contre l'incendie adéquat. • L'organisateur fournira les tapis environnementaux. • Le temps de neutralisation sera indiqué dans le Règlement Particulier. <p>56.2.2 Le départ de la partie suivante du Secteur Sélectif aura lieu à une heure de départ idéale, déterminée en ajoutant à l'heure d'arrivée pour la partie précédente du Secteur Sélectif le temps spécifié dans le Règlement Particulier pour la zone de neutralisation, par exemple l'heure d'arrivée de la première partie du Secteur Sélectif + 15 minutes = heure de début idéale de la partie suivante du Secteur Sélectif.</p> <p>56.2.3 Il n'y aura pas de CH avant la ligne de départ de la partie suivante.</p> <p>56.2.4 Sur la ligne de départ (indiquée par des panneaux de contrôle comme à l'Art. 42.1) de la partie suivante du Secteur Sélectif, les équipages doivent s'arrêter et attendre que le signal de départ soit donné. Si un équipage ne s'arrête pas sur la ligne de départ ou s'élance avant que le signal de départ ne soit donné, il est considéré comme ayant fait un faux départ (Art. 42.5)</p> <p>56.2.5 En cas de retard au départ de la partie suivante du Secteur Sélectif, l'équipage sera considéré comme ayant pris le départ à l'heure de départ idéale.</p> <p>57 CARBURANT</p> <p>57.1. TYPE DE CARBURANT</p> <p>57.1.1 Le carburant doit être conforme au Code (Annexe J, Art. 252.9).</p> <p>57.1.2 Si le carburant disponible dans un pays dans lequel</p>	<p>km. These refuelling zones are indicated in the Roadbook and published in the itinerary.</p> <p>56.1.2 Stopping at the official remote refuelling zones (Neutralisation Zone) in a Selective Section is compulsory for all T3 and T4 competitors, regardless of whether or not they use the refuelling facilities.</p> <p>56.1.3 In cases where the official remote refuelling zone is in a Selective Section, the stopping time which is stipulated in the Supplementary Regulations (minimum 15 minutes) will be deducted from the total Selective Section time of the competitor.</p> <p>56.1.4 Any crew which does not follow these refuelling regulations will receive a 15-minute time penalty in addition to the stopping time stipulated in the Supplementary Regulations.</p> <p>56.2 PROCEDURE</p> <p>56.2.1 The following procedures will apply on the official remote refuelling zones for T3 and T4 vehicles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • the crew must be outside the vehicle during refuelling; • while at the refuelling point, only actions directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted; • after refuelling, the vehicle must immediately be removed from the refuelling point; • after refuelling, no intervention on the vehicle is allowed, • no team personnel are allowed in the RZ; • the crew alone will be responsible for the refuelling operation; • the Organiser will provide the fuel, the pump and an adequate fire-fighting service; • the Organiser will provide the environmental mats; • The neutralisation time will be stipulated in the Supplementary Regulations. <p>56.2.2 The start of the following part of the Selective Section will be at a target start time, determined by adding to the arrival time for the previous part of the Selective Section the specified stopping time stipulated in the Supplementary Regulations for the Neutralisation Zone, i.e. the arrival time of the first part of the Selective Section + 15 minutes = target start time of the next part of the Selective Section.</p> <p>56.2.3 There will be no TC before the start line of the following part.</p> <p>56.2.4 At the start line (marked with control signs as indicated in Art. 42.1) of the following part of the Selective Section, the crews must stop and wait until the start signal is given. If a crew does not stop at the start line, or will start before the start signal is given, this will be considered a false start (Art. 42.5)</p> <p>56.2.5 In case of a delay at the start of the following part of the Selective Section, the crew will be considered to have started at its target start time.</p> <p>57 FUEL</p> <p>57.1 TYPE OF FUEL</p> <p>57.1.1 Fuel must conform to the Code (Appendix J, Art. 252.9).</p> <p>57.1.2 Should the fuel available in a country through which</p>
---	---

pas l'épreuve n'est pas d'une qualité appropriée, les organisateurs peuvent, après approbation de la FIA, préciser dans le Règlement Particulier la qualité disponible dans le pays et/ou l'utilisation d'un autre carburant.

57.1.3 La FIA ne peut être tenue pour responsable de la qualité et de la quantité du carburant distribué par l'organisateur.

57.2. EXIGENCES TECHNIQUES

57.2.1 Tous les orifices de remplissage des réservoirs de carburant des véhicules des Groupes T3 et T4 doivent être équipés des raccords de ravitaillement spécifiés par la FIA.

57.2.2 Les véhicules équipés uniquement des prises de ravitaillement rapide spécifiées par la FIA doivent transporter le tuyau à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant l'épreuve.

57.2.3 Tous les pilotes prioritaires tout-terrain de la FIA doivent installer des prises pour le prélèvement de carburant spécifiées par la FIA (voir Liste Technique FIA n°5).

57.2.4 Les pilotes prioritaires tout-terrain de la FIA doivent avoir à bord du véhicule une conduite d'alimentation en carburant avec dispositif de coupure, pour le prélèvement d'échantillons de carburant. Ce tuyau devra être suffisamment long pour toucher le sol à l'extérieur du véhicule une fois connecté.

57.2.5 La FIA se réserve le droit de contrôler le carburant de tout concurrent à tout moment. Le véhicule doit contenir en permanence au moins 3 litres de carburant pour le prélèvement d'échantillons.

the event passes not be of a suitable quality, the Organiser may, after the approval of FIA, specify in the Supplementary Regulations the quality available in the country and/or the use of an alternative fuel.

57.1.3 The FIA cannot be held responsible for the quality and quantity of the fuel distributed by the Organiser.

57.2 TECHNICAL REQUIREMENTS

57.2.1 All filler holes of the T3 and T4 Group vehicles' fuel tanks have to be fitted with the FIA-specified refuel couplings.

57.2.2 Vehicles equipped solely with FIA-specified refuel quick-couplings must transport the pipe in the vehicle and show it at pre-event scrutineering.

57.2.3 All FIA cross-country priority drivers are required to install an FIA-specified connector for taking fuel samples (see FIA Technical List n°5).

57.2.4 FIA cross-country priority drivers must carry on board the vehicle a fuel pipe with a cut-off device, for taking fuel samples.

This pipe must be long enough to reach the ground outside the vehicle once connected.

57.2.5 The FIA reserves the right to check the fuel of any competitor at any time. At any time, the vehicle must contain at least 3 litres of fuel for sampling.

PARC FERME

58 REGLES DU PARC FERME

58.1 APPLICATION

Les véhicules sont en régime de parc fermé :

- Dès leur entrée dans le parc fermé avant le départ (le cas échéant) ;
- Dès leur entrée dans un regroupement (si défini comme étant un parc fermé) ;
- Dès leur entrée et/ou pointage dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci ;
- Dès leur entrée dans une zone de neutralisation ;
- Dès leur arrivée à la fin de la partie compétitive de l'épreuve jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs.

58.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERME

58.2.1 Après avoir garé leur véhicule dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction spécifique.

58.2.2 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 15 minutes avant leur heure de départ.

58.3 POUSSER UN VEHICULE AU PARC FERME

Un véhicule qui ne démarre pas peut être poussé par un équipage, des officiels et d'autres équipages toujours en course jusqu'à la fin de la zone de contrôle. Dans ce cas, une pénalité d'une minute sera appliquée.

PARC FERME

58 RULES OF PARC FERME

58.1 APPLICATION

Vehicles are subject to parc fermé rules:

- from the moment they enter the pre-start parc fermé (if any);
- from the moment they enter a regroup (if defined as parc fermé);
- from the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it;
- from the moment they enter a neutralisation zone;
- from the moment they reach the end of the competition element of the event until the Stewards have authorised the opening of the parc fermé.

58.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ

58.2.1 As soon as they have parked their vehicle in the parc fermé, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc fermé. Nobody, except the officials of the event carrying out a specific function, is allowed in the parc fermé.

58.2.2 Crews may enter the parc fermé 15 minutes before their start time.

58.3 PUSHING A VEHICLE IN THE PARC FERMÉ

A vehicle which will not start may be pushed by the crew, officials, and other crews still in the event to the end of the control zone. In such case a 1-minute penalty will be applied.

58.4 BATTERIE EXTERIEURE

La mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure qui sera apportée et ressortie par un membre de l'équipage sous le contrôle d'un officiel de l'épreuve. Cette batterie ne peut pas être transportée dans le véhicule de compétition (sauf dans la caisse porteuse d'un véhicule T5 toujours dans la compétition FIA).

58.5 BACHES DE VEHICULE

Avant de quitter le parc fermé, l'équipage peut couvrir ses véhicules. Avant de quitter le parc fermé avec leur véhicule, les équipages doivent placer les bâches de leur véhicule et leur batterie d'appoint à l'extérieur du parc fermé.

58.6 BACHE DE SOL

Une bâche de sol doit être utilisée (1 mètre minimum plus longue et large que le véhicule). Lorsqu'il quitte le parc fermé avec le véhicule, l'équipage doit emporter la bâche du parc fermé.

Les membres de l'équipage peuvent apporter et reprendre la bâche de sol à pied. Uniquement pour placer et retirer la bâche de sol, deux membres de l'équipe peuvent entrer dans la zone du parc fermé avant l'arrivée de la première voiture et après que la dernière voiture ait quitté le parc fermé.

Les baches de sol visées par le présent article doivent être utilisées dans un parc fermé de nuit, dans le parc fermé final ou aux endroits précisés dans le Règlement Particulier.

58.7 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

58.7.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'un véhicule est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du Délégué Technique de la FIA/commissaire technique en chef et en présence d'un commissaire technique, deux membres de l'équipe au maximum pourront effectuer des réparations ou changer des éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent dans une liste technique de la FIA et sont montés dans le véhicule (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

58.7.2 Avec le consentement préalable du directeur de course et sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage et jusqu'à 3 membres du personnel d'équipe de procéder au changement du pare-brise.

58.7.3 Par exception au régime du parc fermé et en présence d'un officiel, l'équipage peut

- changer un ou deux pneus crevés ou endommagés, avec les moyens du bord ;
- vérifier et/ou réduire la pression de ses pneumatiques.

58.7.4 Si le temps pris pour effectuer les réparations susmentionnées entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ après l'achèvement de la réparation, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute mais ne pouvant dépasser le retard maximal autorisé, comme indiqué dans le règlement concerné.

58.7.5 Une fois les travaux achevés, une nouvelle heure de départ sera attribuée. Si l'intervention dure plus de 30 minutes, le concurrent se verra attribuer la pénalité d'Etape.

58.8 CONTROLES TECHNIQUES**58.4 EXTERNAL BATTERY**

Engines may be started by means of an external battery, which may be brought in and taken out by a crew member under the supervision of an official of the event. Such batteries may not be transported in the competing vehicle (except in the load-bearing bodywork of T5 vehicles still in the FIA competition).

58.5 VEHICLE COVERS

Before leaving the parc fermé, the crews may cover their vehicles. Before leaving the parc fermé with the vehicle, the crews must place their vehicle covers and external battery outside the parc fermé.

58.6 GROUNDSHEET

A groundsheet must be used (a minimum of 1 metre longer and wider than the vehicle). When leaving the parc fermé with the vehicle, the crew must take the groundsheet from the parc fermé.

The groundsheet may be brought in and taken out by the crew members on foot. Solely to place and remove the groundsheet, two team personnel may enter the area of the parc fermé before the first car has arrived and after the last car has left the parc fermé.

Groundsheets under this article must be used in an overnight parc fermé, in the final parc fermé or in locations specified in the Supplementary Regulations.

58.7 REPAIRS IN PARC FERME

58.7.1 If the scrutineers consider that the state of a vehicle has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FIA Technical Delegate/Chief Scrutineer and in the presence of a scrutineer, a maximum of two team members may repair or exchange FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted in the vehicle r (e.g. seat belt, extinguisher).

58.7.2 With the prior consent of the Clerk of the Course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the windscreen.

58.7.3 By way of exception to the parc fermé rules and in the presence of an official, the crew may

- change one or two punctured or damaged tyres and/or wheels using the equipment on board;
- check and/or reduce the pressure of its tyres.

58.7.4 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute, but which may not exceed the maximum permitted lateness as provided under the relevant regulations.

58.7.5 Once the work has been completed a new start time will be allocated. Should the work take more than 30 minutes the competitor will be given the Leg Penalty.

58.8 TECHNICAL CHECKS

Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé par les commissaires techniques.

58.9 PARC FERME FINAL

Les dispositifs de système de suivi et les caméras embarquées peuvent être enlevés dans le parc fermé uniquement avec l'accord du Délégué Technique/commissaire technique en chef de la FIA et sous le contrôle des commissaires de piste.

Technical checks may be carried out within the parc fermé by the scrutineers.

58.9 FINAL PARC FERME

Tracking system devices and on-board cameras may be removed in the parc fermé only with the agreement of the FIA Technical Delegate/Chief Scrutineer and under the control of the marshals.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'EPREUVE

59 RESULTATS ET CLASSEMENTS

59.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS ET DES CLASSEMENTS

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

59.2 PUBLICATION DES RESULTATS

59.2.1 Au cours de l'épreuve, les résultats/classements seront publiés comme suit :

- Classements officiels distribués par l'organisateur pendant l'épreuve ;
- Classements provisoires d'étape (au général et par groupe), publiés par le Directeur de Course en fin d'Etape (peuvent être publiés le lendemain) ;
-
- Classements finaux d'étapes approuvés et signés par les Commissaires ;
- Classements provisoires (au général et par groupes) publiés par le Directeur de Course à la fin de l'épreuve.
- Classement final : classement approuvé et signé par les Commissaires Sportifs.

59.2.2 Au cas où une liste des partants et/ou le classement provisoire serait retardé(e), la nouvelle heure devra être notifiée via une Communication du directeur de course sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

59.2.3 Il y aura un classement séparé pour chaque groupe de véhicules.

59.2.4 Seuls les équipages qui auront couvert au moins 75 % de la longueur totale des Secteurs Sélectifs pourront :

- se voir appliquer une pénalité d'Etape à la dernière Etape d'une épreuve ;
- être classés.

Si un équipage n'a manqué que le dernier contrôle horaire, seule la pénalité correspondant à un CH manqué sera appliquée. Dans tous les cas, l'équipage doit arriver avec le véhicule complet au parc fermé final une heure avant l'affichage du classement provisoire.

59.3 EX AEQUO LORS D'UNE ETAPE OU D'UNE EPREUVE

59.3.1 En cas d'ex aequo dans une Etape, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du premier Secteur Sélectif d'une Etape qui n'est pas une Spéciale de Qualification. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. Secteurs Sélectifs seront alors pris en considération.

59.3.2 En cas d'ex aequo lors d'une épreuve, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du premier Secteur Sélectif qui n'est pas une Spéciale de

RESULTS AND ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE EVENT

59 RESULTS AND CLASSIFICATIONS

59.1 ESTABLISHING RESULTS AND CLASSIFICATIONS

The results are established by adding together all the Selective Section times and all the time penalties incurred on road sections, together with all other penalties expressed in time.

59.2 PUBLICATION OF RESULTS

59.2.1 During the event, the results/classifications to be published will be as follows:

- Unofficial classifications distributed by the organiser during the event;
- Provisional classifications of legs (overall and by groups) published by the Clerk of the Course after the end of each Leg (may be published the following day);
- Final classifications of legs approved and signed by the Stewards;
- Provisional Classifications (overall and by groups) published by the Clerk of the Course at the end of the event;
- Final Classification: classification approved and signed by the Stewards.

59.2.2 In the event of a Start List and/or the Provisional Classification being delayed, a new time must be advised via a communication by the Clerk of the Course on the official notice board(s).

59.2.3 There will be separate classifications for each group of vehicles.

59.2.4 Only crews who have covered at least 75% of the total length of the Selective Sections can be:

- imposed a Leg Penalty on the final Leg of an event;
- classified.

If a crew only missed the last Time Control, only the penalty for a missed TC will be applied. Either way, the crew must arrive with the complete vehicle at the final parc fermé one hour before the posting time of the Provisional Classification.

59.3 DEAD HEAT IN A LEG OR EVENT

59.3.1 In the event of a dead heat in a leg, the competitor who sets the best time on the first selective section of a leg, which is not a Qualifying Stage, will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. selective sections shall be taken into consideration.

59.3.2 In the event of a dead heat in an event, the competitor who sets the best time on the first Selective Section, which is not a Qualifying Stage, will be proclaimed the

Qualification. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. Secteurs Sélectifs seront alors pris en considération. Ce principe peut être appliqué à tout moment durant l'épreuve.

59.4 COUVERTURE EQUITABLE ET IMPARTIALE

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

59.5 PROMOTION DES RESULTATS

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

60 AMENDES

Conformément au Code Sportif International de la FIA en vigueur, les amendes doivent être payées en ligne dans les quarante-huit heures qui suivront la signification, à l'adresse suivante :

<https://fiafines.fia.com>

61 RECLAMATIONS ET APPELS

61.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

61.1.1 Toute réclamation et/ou appel devra être établi(e) en conformité avec le Code Sportif International de la FIA et, le cas échéant, avec le Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

61.1.2 Délais spécifiques de réclamations pour les Rallyes et Rallyes Marathon Tout-Terrain

Le délai de réclamation contre toute erreur, irrégularité ou infraction présumée au règlement survenant pendant une étape et/ou contre le classement provisoire établi à la fin d'une étape (classement partiel provisoire d'étape) :

- Au plus tard 24 heures après la publication du classement partiel provisoire de cette étape, sauf dans les cas où les commissaires considèrent que le respect du délai de 24 heures serait impossible.
- Pour le classement provisoire des deux dernières étapes d'une épreuve, l'Art. 61.1.1 s'applique.

61.2 CAUTION DE RECLAMATION

61.2.1 La caution de réclamation est de 1000 € (ou l'équivalent en dollars au taux du jour) et doit être réglée en espèces ou par virement bancaire.

61.2.2 Si la caution est réglée par virement bancaire, la réclamation doit être accompagnée d'une preuve de paiement. Dans le cas contraire, ou si les Commissaires Sportifs estiment que la preuve de paiement n'est pas satisfaisante, la réclamation sera jugée irrecevable.

61.2.3 Les coordonnées bancaires à utiliser sont les suivantes :

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS

Titulaire du compte : FIA

Code IBAN : FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034

winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. Selective Sections shall be taken into consideration. This principle can be applied at any time during the event.

59.4 FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE

The Organiser shall ensure that any broadcast coverage is fair and impartial and that it does not misrepresent the results of the event.

59.5 PROMOTION OF RESULTS

It is prohibited to publish any form of advertising promoting the result of an individual Leg of an event. Competitors may, however, refer in media releases to "winning" a leg, provided there is no implication that the result relates to the entire event.

60 FINES

In accordance with the current FIA International Sporting Code, the payment of the fines must be done online, within 48 hours, at the following address:

<https://fiafines.fia.com>

61 PROTESTS AND APPEALS

61.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL

61.1.1 All protests and/or appeals must be lodged in accordance with the FIA International Sporting Code and, where applicable, with the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

61.1.2 Specific protest time limits in Cross-Country Rallies and Marathons

The protest time limit for protests against any alleged error, irregularity or breach of the regulations occurring during a leg and/or against the provisional classification established at the end of a leg (provisional classification of a leg):

- No later than 24 hours after the publication of the Provisional Classification of that leg, except in circumstances where the stewards consider that compliance with the 24 hours deadline would be impossible.
- For the provisional classification of the last two legs of an event Art. 61.1.1 shall apply.

61.2 PROTEST DEPOSIT

61.2.1 The protest deposit is €1,000 (or the equivalent in dollars at the rate of the day) and must be paid in cash or by bank transfer.

61.2.2 If the deposit is made by bank transfer, the protest must be accompanied by proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that the proof of payment is not satisfactory, the protest shall not be admissible.

61.2.3 The relevant bank account details are as follows:

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS

Account holder: FIA

IBAN code: FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034

Code : Swift : NORDFRPP

Swift code: NORDFRPP

Le motif du virement doit être clairement indiqué.**The reason for the transfer must be clearly indicated.**

61.2.4 Si la réclamation est fondée ou jugée partiellement fondée conformément à l'Article 13.10.2 du Code, la caution sera restituée par la FIA dès réception de la décision des Commissaires Sportifs.

61.2.4 If the protest is upheld or judged partially founded in accordance with Article 13.10.2 of the Code, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision.

61.3 DEPOT DE GARANTIE

Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, toute caution supplémentaire devra être précisée par les Commissaires Sportifs sur proposition du Délégué Technique de la FIA/commissaire technique en chef. Cette caution supplémentaire devra être payée en espèces ou par virement bancaire à la FIA dans l'heure qui suit, faute de quoi la réclamation sera jugée irrecevable.

61.3 GARANTEE DEPOSIT

If a protest requires the dismantling and re-assembly of a clearly defined part of the vehicle, any additional deposit, if necessary, must be specified by the Stewards upon proposal of the FIA Technical Delegate/Chief Scrutineer.

This additional deposit must be paid to the FIA in cash or by bank transfer within one hour, otherwise the protest will be deemed inadmissible.

61.4 FRAIS**61.4 EXPENSES**

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

61.4.1 The expenses incurred in the work and in the transport of the vehicle shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld.

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

61.4.2 If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the deposit, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

61.5 APPELS**61.5 APPEALS**

61.5.1 Le Règlement Particulier contiendra les informations concernant la caution d'appel national (uniquement si l'épreuve n'est pas une épreuve d'un Championnat).

61.5.1 The Supplementary Regulations shall contain information on the National Appeal Deposit (only if the event is not a Championship event).

61.5.2 Le montant de la caution d'appel international en vigueur ne sera pas publié dans le Règlement Particulier, mais sur le site web de la FIA : (<https://www.fia.com/international-court-appeal>).

61.5.2 The current International Appeal Deposit will not be published in the Supplementary Regulations but is published on the FIA website: (<https://www.fia.com/international-court-appeal>).

62 REMISE DES PRIX DE L'EPREUVE**62 EVENT PRIZE-GIVING****62.1 CEREMONIE DE PODIUM**

Des prix seront remis aux concurrents / équipages sur la rampe, excepté pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé. Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / officielle ou avec les commanditaires pourra être organisée le même soir.

62.1 PODIUM CEREMONY

Prizes for competitors/crews will be awarded on the ramp, save for the first, second and third in the overall classification where an Olympic-style podium will be used. If an Organiser wishes, a social or official reception, or one with sponsors, may be held on the same evening.

62.2 REMISE DES PRIX

Lors de la cérémonie de remise des prix, des récompenses seront décernées au moins aux trois premiers concurrents du classement général ainsi qu'au vainqueur de chacun des groupes.

62.2 PRIZE-GIVING

At the prize-giving ceremony there shall be awards for at least the first three competitors in the overall classification and the winner of each of the groups.

62.3 PRESENCE

Les pilotes prioritaires sont tenus d'assister à la cérémonie de remise des prix. Les pilotes absents seront signalés aux Commissaires Sportifs.

62.3 ATTENDANCE

Priority drivers must attend the prize-giving ceremony. Absent drivers will be reported to the Stewards.

63 CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA**63 ANNUAL FIA PRIZE-GIVING****63.1 EXIGENCES DE PRESENCE**

Le pilote et le copilote vainqueurs d'un Championnat

63.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS

Any driver and any co-driver winning a Championship

doivent être présents lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA, s'ils sont invités par la FIA.

63.2 ABSENCE

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

must be present at the annual FIA prize-giving ceremony, if invited by the FIA.

63.2 ABSENCE

Save in a case of force majeure, absence will entail a fine imposed by the FIA.

V 1

CHAMPIONNAT DU MONDE
DES RALLYES-RAID DE LA FIAFIA WORLD RALLY-RAID
CHAMPIONSHIP

La numérotation des articles suivants fait référence aux articles de la **partie générale** du Règlement Sportif Rallyes Tout-Terrain.

The numbering of the following articles refers to the articles in the **general part** of the Cross-Country Rally Sporting Regulations.

PRINCIPES GENERAUX

GENERAL PRINCIPLES

1 CONDITIONS GENERALES

1 GENERAL CONDITIONS

La FIA organise le **Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA** qui est la propriété de la FIA et comprend les récompenses suivantes :

The FIA organises the **FIA World Rally-Raid Championship** which is the property of the FIA and which includes the following awards:

- Un Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs
- Un Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes
- Un Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Copilotes
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes T3
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Copilotes T3
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes T4
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Copilotes T4
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs T4
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes T5
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Copilotes T5
- Un Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs T5

- One FIA World Rally-Raid Championship for Manufacturers
- One FIA World Rally-Raid Championship for Drivers
- One FIA World Rally-Raid Championship for Co-Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T3 Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T3 Co-Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T4 Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T4 Co-Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T4 Manufacturers
- One FIA Rally-Raid Championship for T5 Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T5 Co-Drivers
- One FIA Rally-Raid Championship for T5 Manufacturers

Le Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA est constitué des Rallyes Tout-Terrain et Rallyes Tout-Terrain Marathon inscrits au calendrier du Championnat du Monde (désignés comme Épreuves).

The FIA World Rally-Raid Championship is made up of the Cross-Country Rallies and Cross-Country Marathon Rallies entered on the World Championship calendar (the Events).

CHAMPIONNATS ET POINTS

CHAMPIONSHIPS AND POINTS

3 EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT DU MONDE

3 WORLD CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

3.1 ATTRIBUTION DE POINTS AUX CHAMPIONNATS

3.1 ALLOCATION OF CHAMPIONSHIPS POINTS

3.1.1 Pour chaque Championnat, les points sont attribués aux concurrents inscrits pour chaque Epreuve en tenant compte du classement final général établi selon le barème suivant :

3.1.1 For each Championship, points are awarded to registered competitors for each Event considering the Overall Final Classification according to the following scale:

	Rallye Tout-Terrain	Rallye Tout-Terrain Marathon
1 ^{er}	30 points	50 points
2 ^e	25 points	40 points
3 ^e	20 points	30 points
4 ^e	17 points	25 points
5 ^e	15 points	20 points
6 ^e	13 points	15 points
7 ^e	10 points	10 points
8 ^e	9 points	9 points
9 ^e	8 points	8 points

	Cross-Country Rally	Marathon Cross-Country Rally
1st	30 points	50 points
2nd	25 points	40 points
3rd	20 points	30 points
4th	17 points	25 points
5th	15 points	20 points
6th	13 points	15 points
7th	10 points	10 points
8th	9 points	9 points
9th	8 points	8 points

10 ^e	7 points	7 points
11 ^e	6 points	6 points
12 ^e	5 points	5 points
13 ^e	4 points	4 points
14 ^e	3 points	3 points
15 ^e	2 points	2 points

- 3.1.2** Pour chaque Championnat, les points sont attribués pour chaque Etape de chaque Epreuve selon le barème suivant :

1 ^{er}	5 points
2 ^e	4 points
3 ^e	3 points
4 ^e	2 points
5 ^e	1 point

Les points d'Étape ne pourront être attribués que si l'Étape comprend au moins 100 km de Secteurs Sélectifs. Les points d'Étape ne seront attribués que si le concurrent/l'équipage est inclus dans le classement final. Si un concurrent ne figure pas dans le classement final, aucun point d'Étape ne lui sera attribué. Cependant, les véhicules suivants du classement ne pourront pas progresser pour les points d'Étape.

- 3.1.3** Pour chaque Championnat, les points sont attribués uniquement aux concurrents éligibles et nommés pour ce Championnat. Les concurrents non nommés ne peuvent ni marquer de point, ni priver de points les concurrents nommés.
- 3.1.4** Les points aux Championnats Pilotes sont attribués au premier pilote inscrit sur le bulletin d'engagement. Le deuxième (et le cas échéant, le troisième et le quatrième) pilote marquent des points au Championnat Copilotes. Aucun point marqué dans un Championnat Pilotes ne peut être transféré dans un Championnat Copilotes, et vice-versa.

3.2 NOMBRE DE RESULTATS PRIS EN COMPTE

Le classement final de chaque Championnat est établi en prenant en compte le nombre total d'Épreuves. Les titres sont attribués aux Pilotes, Copilotes et Constructeurs totalisant le plus grand nombre de points.

3.3 PARTICIPATION

- 3.3.1** Afin de marquer des points aux Championnats, les concurrents doivent s'inscrire auprès de la FIA :
- Avant le 5 décembre 2021 pour les différents Championnats Constructeurs ;
 - Avant la date de clôture des engagements de la première Épreuve à laquelle ils participent pour les différents Championnats Pilotes et Copilotes.
- Les inscriptions doivent être effectuées à l'aide du formulaire d'inscription qui se trouve sur le site web de la FIA, à l'adresse : <https://registrations.fia.com/rally/>
- 3.3.2** Pour chaque Épreuve, le Concurrent doit nommer l'équipage marquant des points avant la date de clôture des engagements, à l'aide du bulletin d'engagement disponible à l'adresse : <https://registrations.fia.com/rally/>

10th	7 points	7 points
11th	6 points	6 points
12th	5 points	5 points
13th	4 points	4 points
14th	3 points	3 points
15th	2 points	2 points

- 3.1.2** For each Championship, points are awarded for each Leg of each Rvent according to the following scale:

1st	5 points
2nd	4 points
3rd	3 points
4th	2 points
5th	1 point

Leg points will be awarded on only if the Leg includes at least 100 km of Selective Sections. Leg points will be awarded only if the competitor/crew is included in the final classification. If a competitor is not in the final classification, no leg points will be awarded to him. However, the following vehicles in the classification will not move up for the Leg points.

- 3.1.3** For each Championship, points are awarded only to competitors who are eligible and nominated for that Championship. Non-nominated competitors may not score points nor deprive nominated competitors of points.
- 3.1.4** Points for the Drivers' Championships are awarded to the first driver named on the entry form. The second (and if applicable, the third and fourth) driver scores points in the Co-drivers' Championship. No points scored in a Drivers' Championship may be transferred to a Co-drivers' Championship, and vice versa.

3.2 NUMBER OF RESULTS TAKEN INTO ACCOUNT

The final classification of each Championship is established by taking into account the total number of Events. The titles are awarded to the Drivers, Co-drivers and Manufacturers with the highest total number of points.

3.3 PARTICIPATION

- 3.3.1** In order to score points in the Championships, competitors must register with the FIA:
- Before 5 December 2021 for the various Manufacturers' Championships;
 - Before the closing date of entries for the first Event in which they participate for the various Drivers' and Co-drivers' Championships
- Entries must be made using the entry form which can be found on the FIA website at: <https://registrations.fia.com/rally/>
- 3.3.2** For each Event, the Competitor must nominate the crew scoring points before the closing date of entries, using the entry form available at: <https://registrations.fia.com/rally/>

<p>3.3.3 Si moins de trois inscriptions ont été reçues pour un Championnat, la FIA se réserve le droit de ne pas attribuer le titre correspondant.</p>	<p>3.3.3 If fewer than three entries are received for a Championship, the FIA reserves the right not to award the corresponding title.</p>
<p>3.4 CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS</p>	<p>3.4 FIA WORLD RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS</p>
<p>3.4.1 Le Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs est réservé aux personnes morales titulaires d'une licence concurrent. Le nom figurant sur la licence doit inclure le nom d'un constructeur automobile tel que figurant sur les passeports techniques des voitures des groupes T1, T2, T3 ou T4 qui seront nommées pour marquer des points au Championnat.</p>	<p>3.4.1 The FIA World Rally-Raid Championship for Manufacturers is reserved for legal entities holding a competitor's licence. The name on the licence must include the name of a car manufacturer as shown on the technical passports of the Group T1, T2, T3 or T4 cars that will be nominated to score points in the Championship.</p>
<p>3.4.2 Un Constructeur souhaitant marquer des points au Championnat doit s'acquitter du droit d'inscription de 50 000 €. Ce droit comprend l'inscription d'une voiture marquant également des points aux Championnats du Monde Pilotes et Copilotes. Un Constructeur peut engager des voitures supplémentaires (voir Article 3.5).</p>	<p>3.4.2 A Manufacturer wishing to score points in the Championship must pay a registration fee of €50,000. This fee includes the registration of a car which also scores points in the Drivers' and Co-drivers' World Championships. A Manufacturer may enter additional cars (see Article 3.5).</p>
<p>3.4.3 Un Constructeur s'engage à participer à tous les Rallyes du Championnat avec au moins une voiture des groupes T1, T2, T3 ou T4 conforme aux règlements techniques en vigueur.</p>	<p>3.4.3 A Manufacturer undertakes to participate in all the Rallies of the Championship with at least one car of Groups T1, T2, T3 or T4 complying with the technical regulations in force.</p>
<p>3.4.4 Un Constructeur engageant plus de trois voitures sur une épreuve doit nommer les trois voitures du même groupe pouvant marquer des points au Championnat. Cette nomination doit être effectuée auprès de la FIA, au plus tard avant la fin des vérifications administratives.</p>	<p>3.4.4 A Manufacturer entering more than three cars in an event must nominate the three cars in the same group which can score points in the Championship. This nomination must be made to the FIA, at the latest before the end of the administrative checks.</p>
<p>3.4.5 Les deux meilleures voitures nominées de chaque Constructeur marquent des points en fonction de leur position relative au classement général final de chaque Rallye. Les troisièmes voitures les mieux placées pour chaque Constructeur ne peuvent ni marquer de point, ni priver de points les autres Constructeurs.</p>	<p>3.4.5 The top two cars from each Manufacturer will score Championship points according to their relative position in the final overall classification of each Rally. The third best placed cars for each Manufacturer may not score any points nor deprive the other Manufacturers of any points.</p>
<p>3.5 CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES</p>	<p>3.5 FIA WORLD RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS</p>
<p>3.5.1 Le Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes et Copilotes est réservé aux pilotes et copilotes participant aux Épreuves sur des voitures des groupes T1, T2, T3 ou T4 régulièrement inscrites auprès de la FIA.</p>	<p>3.5.1 The FIA World Rally-Raid Championship for Drivers and Co-drivers is reserved for drivers and co-drivers participating in Events with cars of Groups T1, T2, T3 or T4 regularly registered with the FIA.</p>
<p>3.5.2 Un Concurrent souhaitant marquer des points au Championnat doit s'acquitter du droit d'inscription de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 000 € pour une voiture du Groupe T1 - 10 000 € pour une voiture du Groupe T2 - 10 000 € pour une voiture du Groupe T3 - 6 000 € pour une voiture du Groupe T4. <p>L'inscription d'une voiture des Groupes T3 ou T4 donne également le droit de marquer des points aux Championnats des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes et Copilotes T3 ou T4.</p>	<p>3.5.2 A Competitor wishing to score points in the Championship must pay a registration fee of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - €15,000 for a Group T1 car - €10,000 for a Group T2 car - €10,000 for a Group T3 car - €6,000 for a Group T4 car. <p>The registration of a Group T3 or T4 car also entitles the driver to score points in the FIA Rally-Raid Championships for T3 or T4 Drivers and Co-drivers.</p>
<p>3.6 CHAMPIONNAT DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES T3</p>	<p>3.6 FIA RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR T3 DRIVERS AND CO-DRIVERS</p>
<p>3.6.1 Le Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes et Copilotes T3 est réservé aux pilotes et copilotes participant aux Rallyes sur des voitures du Groupe T3 et nommés conformément à l'article 3.5.</p>	<p>3.6.1 The FIA Rally-Raid Championship for T3 Drivers and Co-drivers is reserved for drivers and co-drivers participating in rallies with Group T3 cars and nominated in accordance with Article 3.5.</p>

<p>3.7 CHAMPIONNAT DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS T4</p>	<p>3.7 FIA RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR T4 MANUFACTURERS</p>
<p>3.7.1 Le Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs T4 est réservé aux personnes morales titulaires d'une licence concurrent. Le nom figurant sur la licence doit inclure le nom d'un constructeur tel que figurant sur les passeports techniques des SSV du Groupe T4 nommés pour marquer des points au Championnat.</p>	<p>3.7.1 The FIA Rally-Raid Championship for T4 Manufacturers is reserved for legal entities holding a competitor's licence. The name on the licence must include the name of a manufacturer as shown on the technical passports of the T4 SSVs nominated to score points in the Championship.</p>
<p>3.7.2 Un Constructeur souhaitant marquer des points au Championnat doit s'acquitter du droit d'inscription de 20 000 €. Ce droit comprend l'inscription d'un SSV marquant également des points aux Championnats du Monde Pilotes et Copilotes, ainsi qu'aux Championnats Pilotes et Copilotes T4. Un Constructeur peut engager des SSV supplémentaires (voir Article 3.5).</p>	<p>3.7.2 A Manufacturer wishing to score points in the Championship must pay a registration fee of €20,000. This fee includes the registration of an SSV which also scores points in the World Drivers' and Co-drivers' Championships and in the T4 Drivers' and Co-drivers' Championships. A Manufacturer may enter additional SSVs (see Article 3.5).</p>
<p>3.7.3 Un Constructeur inscrit au Championnat du Monde des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs conformément à l'Article 3.4 marque également des points au Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Constructeurs T4 s'il engage des SSV du Groupe T4 (sans droit d'inscription supplémentaire).</p>	<p>3.7.3 A Manufacturer registered in the FIA World Rally-Raid Championship for Manufacturers in accordance with Article 3.4 also scores points in the FIA Rally-Raid Championship for T4 Manufacturers if he enters Group T4 SSVs (without additional registration fee).</p>
<p>3.7.4 Un Constructeur engageant plus de trois SSV sur une épreuve doit nommer les trois SSV du Groupe T4 pouvant marquer des points au Championnat. Cette nomination doit être effectuée auprès de la FIA, au plus tard avant la fin des vérifications administratives.</p>	<p>3.7.4 A Manufacturer entering more than three SSVs in an event must nominate the three Group T4 SSVs which can score points in the Championship. This nomination must be made to the FIA, at the latest before the end of the administrative checks.</p>
<p>3.7.5 Les deux meilleurs SSV de chaque Constructeur marquent des points en fonction de leur position relative au classement final du Groupe T4 de chaque Rallye. Les troisièmes SSV les mieux placés pour chaque Constructeur ne peuvent ni marquer de point, ni priver de points les autres Constructeurs.</p>	<p>3.7.5 The two best SSVs of each Manufacturer score Championship points as per article 3.1, according to their relative position in the final Group T4 classification of each Rally. The third best placed SSVs for each Manufacturer may not score any points nor deprive the other Manufacturers of any points.</p>
<p>3.8 CHAMPIONNAT DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES T4</p>	<p>3.8 FIA RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR T4 DRIVERS AND CO-DRIVERS</p>
<p>3.8.1 Le Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes et Copilotes T4 est réservé aux pilotes et copilotes participant aux Epreuves sur des SSV du groupe T4 et nommés conformément à l'article 3.5.</p>	<p>3.8.1 The FIA Rally-Raid Championship for T4 Drivers and Co-Drivers is reserved for drivers and co-drivers participating in Events on SSVs in Group T4 and nominated in accordance with Article 3.5.</p>
<p>3.9 CHAMPIONNAT DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR LES CONSTRUCTEURS T5</p>	<p>3.9 FIA RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR T5 MANUFACTURERS</p>
<p>3.9.1 Le Championnat FIA de Rallye-Raid pour les Constructeurs T5 est réservé aux personnes morales titulaires d'une licence concurrent. Le nom figurant sur la licence doit inclure le nom d'un constructeur tel que figurant sur les passeports techniques des camions du groupe T5 nommés pour marquer des points au Championnat.</p>	<p>3.9.1 The FIA Rally-Raid Championship for T5 Manufacturers is reserved for legal entities holding a competitor's licence. The name on the licence must include the name of a manufacturer as shown on the technical passports of the T5 trucks nominated to score points in the Championship.</p>
<p>3.9.2 Un Constructeur souhaitant marquer des points au Championnat doit s'acquitter du droit d'inscription de 20 000 €. Ce droit comprend l'inscription d'un camion marquant également des points aux Championnats FIA Pilotes et Copilotes T5. Un Constructeur peut engager des camions supplémentaires (voir Article 3.10).</p>	<p>3.9.2 A Manufacturer wishing to score points in the Championship must pay a registration fee of €20,000. This fee includes the entry of a truck which also scores points in the FIA T5 Drivers' and Co-drivers' Championships. A Manufacturer may enter additional trucks (see Article 3.10).</p>
<p>3.9.3 Un Constructeur engageant plus de trois camions sur une Epreuve doit nommer les trois camions du Groupe T5 pouvant marquer des points au Championnat. Cette nomination doit être effectuée auprès de la FIA,</p>	<p>3.9.3 A Manufacturer entering more than three trucks in an Event must nominate the three Group T5 trucks which can score points in the Championship. This</p>

<p>au plus tard avant la fin des vérifications administratives.</p>	<p>nomination must be made to the FIA, at the latest before the end of the administrative checks.</p>
<p>3.9.4 Les deux meilleurs camions de chaque Constructeur marquent des points en fonction de leur position relative au classement final du Groupe T5 de chaque Epreuve. Les troisièmes camions les mieux placés pour chaque Constructeur ne peuvent ni marquer de point, ni priver de points les autres Constructeurs.</p>	<p>3.9.4 The top two trucks from each Manufacturer score points according to their relative position in the final Group T5 classification of each Event. The third best placed trucks for each Manufacturer may not score any points nor deprive the other Manufacturers of any points.</p>
<p>3.10 CHAMPIONNAT DES RALLYES-RAID DE LA FIA POUR PILOTES ET COPILOTES T5</p>	<p>3.10 FIA RALLY-RAID CHAMPIONSHIP FOR T5 DRIVERS AND CO-DRIVERS</p>
<p>3.10.1 Le Championnat des Rallyes-Raid de la FIA pour Pilotes et Copilotes T5 est réservé aux pilotes et copilotes participant aux Rallyes sur des camions du Groupe T5 régulièrement inscrits auprès de la FIA.</p>	<p>3.10.1 The FIA Rally-Raid Championship for T5 Drivers and Co-drivers is reserved for drivers and co-drivers participating in rallies with Group T5 trucks and regularly registered with the FIA.</p>
<p>3.10.2 Un Concurrent souhaitant marquer des points au Championnat doit s'acquitter du droit d'inscription de 10 000 €.</p>	<p>3.10.2 A Competitor wishing to score points in the Championship must pay a registration fee of €10,000.</p>
<p style="text-align: center;">VEHICULES ADMISSIBLES, EQUIPEMENT ET PNEUS</p>	<p style="text-align: center;">ELIGIBLE VEHICLES, EQUIPMENT AND TYRES</p>
<p>9 EQUIPEMENT ELECTRONIQUE</p>	<p>9 ELECTRONIC EQUIPMENT</p>
<p>9.1.5 Pour des raisons de sécurité, la présence d'un téléphone satellite et/ou d'un téléphone GSM est autorisée à bord du Véhicule. Les smartphones sont tolérés. Les Équipages Prioritaires FIA, ainsi que les 10 premiers Équipages au classement de l'Étape de la veille, doivent installer leur téléphone portable préalablement éteint, dans une pochette fournie par l'Organisateur. Le matin au départ de l'Étape, la pochette est scellée par les Officiels. A l'arrivée du dernier Secteur Sélectif de la journée, l'Équipage doit demander à un Officiel de retirer le scellé. La pochette peut être stockée dans l'habitacle du Véhicule.</p>	<p>9.1.5 For safety reasons, the presence of a satellite phone and/or a GSM phone is permitted on board the Vehicle. Smartphones are tolerated. The FIA Priority Crews, as well as the first 10 Crews in the classification of the previous Leg, must place their mobile phone, which must be switched off, in a pouch provided by the Organiser. On the morning of the start of the Leg, the pouch is sealed by the Officials. At the arrival of the last Selective Section of the day, the Crew must ask an Official to remove the seal.</p>
<p>9.1.6 L'utilisation des smartphones, GSM et téléphones satellites est interdite sur les Secteurs Sélectifs. Lors des Secteurs Sélectifs, les téléphones doivent rester éteints. En cas de problème exclusivement, ces téléphones pourront être utilisés, uniquement à l'extérieur de l'habitacle, véhicule à l'arrêt, pour signaler un abandon, un accident, une panne. Au préalable, l'Équipage devra prévenir le PC du Rallye de sa situation par le biais de l'Iritrack.</p>	<p>9.1.6 The use of smartphones, mobile phones and satellite phones is forbidden during the Selective Sections. Phones must be switched off during the Selective Sections. In the event of a problem only, these phones may be used, only outside the passenger compartment, when the vehicle is stationary, to report an abandonment, an accident or a breakdown. Beforehand, the Crew must inform the Rally Headquarters of their situation via the Iritrack.</p>
<p>9.1.7 Ces téléphones pourront être utilisés depuis l'habitacle sur le Secteur de Liaison après le dernier Secteur Sélectif du jour, par les copilotes exclusivement.</p>	<p>9.1.7 These phones may be used from the cockpit compartment on the Liaison after the last Selective Section of the day, by the co-drivers only.</p>
<p>9.1.8 Aucun montage d'antenne, kit mains libres, installation fixe ou pré-câblage n'est autorisé sur les Véhicules, hormis pour les systèmes fournis par les prestataires de la FIA ou de l'Organisation. L'installation et l'utilisation d'antenne amovible (satellite et/ou NAV-GPS) est interdite en roulant.</p>	<p>9.1.8 No aerials, hands-free kits, fixed installations or pre-wiring are permitted on the Vehicles, except for the systems supplied by the FIA or Organisation's service providers. The installation and use of removable antennae (satellite and/or NAV-GPS) is not permitted while driving.</p>
<p>9.1.9 Lors des Secteurs Sélectifs, aucune transmission (depuis ou vers le Véhicule) de type SMS, MMS, ou données n'est autorisée, tous les équipements (câbles data, liaisons infrarouge, Bluetooth, Wifi ou autres) sont interdits. Tout système Bluetooth est interdit dans les casques.</p>	<p>9.1.9 During the Selective Sections, no transmission (from or to the Vehicle) of SMS, MMS or data is authorised, all equipment (data cables, infrared links, Bluetooth, Wifi or other) is prohibited. All Bluetooth systems are forbidden in the helmets.</p>
<p>9.2 MOYENS RADIO ET TRANSMISSION</p>	<p>9.2 RADIO AND TRANSMISSION EQUIPMENT</p>

<p>9.2.1 Seuls seront autorisés les montages d'antennes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - GPS simples, fournies par le prestataire de l'Organisation ; - Iridium associées à l'Irtrack et fournies par le prestataire de l'Organisation ; - radiophonique simple, destinée à la seule fonction de réception des émissions radiophoniques publiques, en AM et FM, sur les bandes autorisées. - à l'exclusion de toute autre antenne, couplée ou non, de type Standard C, D+, M, mini M, Argos, radios, téléphone, etc. 	<p>9.2.1 Only the installation of antennas will be authorised:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Simple GPS, supplied by the Organisation's service provider; - Iridium associated with the Irtrack and supplied by the Organisation's service provider; - simple radio antenna, intended solely for the reception of public radio broadcasts, in AM and FM, on the authorised bands. - to the exclusion of any other antenna, coupled or not, of the Standard C, D+, M, mini M, Argos type, radios, telephone, etc.
<p>9.2.2 Moyens Radios Tous les postes émetteurs et/ou récepteurs HF-VHF-UHF-CB ou tout autre moyen de communication sont interdits sur tout l'itinéraire du Rallye à bord des Véhicules en course. Les récepteurs radio AM et FM devront être des modèles commercialisés et non modifiés. La réception de la bande FM se limitera de 88 à 108 Mhz.</p>	<p>9.2.2 Radio equipment All HF-VHF-UHF-CB transmitters and/or receivers or any other means of communication are forbidden on the entire Rally route on board the Vehicles in competition. AM and FM radio receivers must be commercially available and not modified. FM reception will be limited to 88 to 108 Mhz.</p>
<p>9.2.3 Seul l'usage des postes Talkie-Walkie sera autorisé sur le périmètre exclusif du lieu des Bivouacs, dans la mesure où il s'agira de postes bloqués sur une fréquence unique. S'ils ne sont pas fournis par le prestataire radio de l'Organisation (MARLINK), des demandes d'autorisation devront être effectuées auprès des autorités des pays traversés et les fréquences utilisées devront être transmises à l'Organisateur.</p>	<p>9.2.3 Walkie-talkies will only be allowed on the exclusive perimeter of the Bivouac site, as long as they are locked on a single frequency. If they are not supplied by the Organisation's radio service provider (MARLINK), authorisation must be requested from the authorities of the countries crossed and the frequencies used must be transmitted to the Organiser.</p>
<p>9.2.4 Moyens satellitaires Tout système de Liaison satellite, ou autre - entre un Véhicule en course sur un Secteur Sélectif et une base extérieure ou un autre Véhicule - autre que l'Irtrack et la balise de détresse Sarsat, est interdit.</p>	<p>9.2.4 Satellite links All satellite links or other links between a competition Vehicle on a Selection Section and an exterior base or another Vehicle, other than the Irtrack and the Sarsat distress beacon, are forbidden.</p>
<p>9.2.5 Data Tout système de transmission de données, de suivi de Véhicules ou gestion de flotte est interdit, quels que soient les moyens ou supports techniques utilisés, à l'exception des systèmes Irtrack et Sentinel.</p>	<p>9.2.5 Data Any data transmission, Vehicle tracking or fleet management system is prohibited, regardless of the technical means or media used, with the exception of Irtrack and Sentinel systems.</p>
<p>12 SYSTEME DE SUIVI DE SECURITE ET EQUIPEMENT DE NAVIGATION (NAV-GPS)</p>	<p>12 SAFETY TRACKING SYSTEM AND NAVIGATION SYSTEM (NAV-GPS)</p>
<p>12.1 SYSTEME DE SUIVI DE SECURITE</p>	<p>12.1 SAFETY TRACKING SYSTEM</p>
<p>12.1.1 L'Irtrack est un système de suivi des Véhicules par satellite, mis en place par l'Organisation et obligatoire pour tous les Concurrents. Les alarmes et alertes peuvent être déclenchées soit automatiquement, soit manuellement.</p> <p>a) Mode automatique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alarme sur choc violent (décéléromètre), suivie d'un stop de 3 minutes, - Inclinaisons anormales (inclinomètre), suivies d'un stop de 3 minutes. <p>b) Mode manuel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bouton bleu : appel phonie vers le PC du Rallye, - Bouton rouge : accident avec dommages corporels, - Bouton vert : accident sans dommages corporels ou panne. <p>c) Par ailleurs, à tout moment, le PCO peut pratiquer la levée de doute par interrogation phonique du Concurrent.</p>	<p>12.1.1 Irtrack is a satellite-based vehicle tracking system provided by the Organisation and is mandatory for all Competitors. Alarms and alerts can be triggered either automatically or manually.</p> <p>a) Automatic mode:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alarm on violent impact (decelerometer), followed by a 3-minute stop, - Abnormal inclination (inclinometer), followed by a 3-minute stop. <p>b) Manual mode:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Blue button: phone call to the Rally HQ, - Red button: accident with injuries, - Green button: accident without injury or breakdown. <p>c) In addition, at any time, the PCO can remove any doubt by phone interrogation of the competitor.</p>
<p>12.1.2 Pendant toute la durée du Rallye, l'Equipage est tenu responsable du bon fonctionnement de son Irtrack.</p>	<p>12.1.2 Throughout the Rally, the Crew is responsible for the correct functioning of their Irtrack.</p>

<p>Il devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence pendant tout le déroulement du Rallye (jour et nuit), alimentation et antenne branchées et doit être branché directement sur la batterie du véhicule, sans coupure possible.</p>	<p>The Iritrack must be in operation and connected at all times during the rally (day and night), with the power supply and antenna connected and must be connected directly to the vehicle's battery, without any interruption.</p>
<p>12.1.3 Tout Equipage dont l'Iritrack ne fonctionnerait pas au départ d'une Etape se verra refuser le départ. Il aura un délai de 30 minutes pour se mettre en conformité sans encourir de pénalités, au-delà de ce délai, des pénalités pour retard seront appliquées.</p>	<p>12.1.3 Any crew whose Iritrack is not working at the start of a Leg will be refused the start. They will have 30 minutes to comply without incurring penalties, after which time penalties for lateness will be applied.</p>
<p>12.2 SYSTEME DE NAVIGATION (NAV-GPS)</p>	<p>12.2 NAVIGATION SYSTEM (NAV-GPS)</p>
<p>12.2.1 Les systèmes et appareils de navigation quels qu'ils soient, sont réglementés et notamment la fonction GPS. Le fait d'emporter ou de posséder des systèmes non explicitement décrits ci-dessous est interdit, quels que soient le mode et la technologie utilisés pour évaluer ou estimer la position.</p>	<p>12.2.1 Navigation systems and devices of any kind are regulated, including GPS. Carrying or possessing systems not explicitly described below is prohibited, regardless of the mode and technology used to estimate or assess position.</p>
<p>12.2.2 GPS UNIK IV (obligatoire à bord du Véhicule) Le montage d'un appareil GPS UNIK IV nommé NAV-GPS fourni par le prestataire de l'Organisateur, à l'exception de tout autre, est obligatoire. Il appartient aux Concurrents de procéder à l'installation mécanique, électrique et électronique aux normes avant les Vérifications Techniques, à l'aide des instructions fournies et des kits d'installation à acquérir auprès du prestataire.</p>	<p>12.2.2 UNIK IV GPS (compulsory on board the Vehicle) The installation of a UNIK IV GPS device called NAV-GPS supplied by the Organiser's service provider, to the exclusion of all others, is mandatory. It is the responsibility of the Competitors to proceed with the mechanical, electrical and electronic installation according to the standards before Scrutineering, using the instructions provided and the installation kits to be purchased from the service provider.</p>
<p>L'alimentation électrique doit être permanente, protégée par un fusible d'une valeur de 3A et délivrer une tension régulée comprise entre 9 et 24V continus. Le montage mécanique doit être souple et intégrer les silentbloks fournis. Cet appareil peut être monté en double. Chaque NAV-GPS est marqué par numéro de série et attribué à un Equipage. Aucun changement ne peut intervenir sans autorisation du prestataire de l'Organisateur. Toute permutation d'appareils entre Véhicules est interdite. Toute infraction sera signalée aux Commissaires Sportifs. Les Véhicules doivent être équipés d'un ou deux NAV-GPS chargé(s) avec les Roadbooks et Waypoints fournis par l'Organisateur. Le numéro de série du NAV-GPS primaire doit être déclaré par écrit lors des Vérifications Techniques. En cas de dysfonctionnement du NAV-GPS primaire, le NAV-GPS de secours devient l'appareil primaire. Le GPS-NAV de secours est identifié par le numéro de course xxx du Concurrent suivi d'un « S » (exemple : xxxS). Le NAV-GPS a pour fonctions principales l'affichage du Roadbook, GPS, Odomètre et répéteur de cap.</p>	<p>The power supply must be permanent, protected by a 3A fuse and provide a regulated voltage of between 9 and 24V DC. The mechanical assembly must be flexible and incorporate the silent blocks supplied. This device can be mounted in duplicate. Each NAV-GPS is marked with a serial number and allocated to a Crew. No changes may be made without the permission of the Organiser's service provider. Any swapping of devices between Vehicles is forbidden. Any infringement will be reported to the Stewards. Vehicles must be equipped with one or two NAV-GPS units loaded with the Roadbooks and Waypoints provided by the Organiser. The serial number of the primary NAV-GPS must be declared in writing at Scrutineering. In the event of a malfunction of the primary NAV-GPS, the backup NAV-GPS becomes the primary device. The backup NAV-GPS is identified by the competitor's xxx race number followed by an "S" (e.g. xxxS). The main functions of the NAV-GPS are to display the Roadbook, GPS, Odometer and Course Repeater.</p>
<p>12.2.3 Répéteurs de cap GPS, de vitesse et d'odomètre (optionnel) Les modèles uniques approuvés par l'Organisateur et fournis par le prestataire de l'Organisateur doivent être couplés au NAV-GPS. Le couplage de tout autre modèle, ou système au NAV-GPS est interdit et notamment les ordinateurs et ce, par quelque moyen que ce soit.</p>	<p>12.2.3 GPS compass heading, speed and odometer repeaters (optional) Unique models approved by the Organiser and supplied by the Organiser's service provider must be coupled to the NAV-GPS. The coupling of any other model or system to the NAV-GPS is forbidden, in particular computers, by any means whatsoever.</p>
<p>12.2.4 Tripmeter mécanique d'un modèle libre (optionnel) Compteur de distance totale basé uniquement sur une mesure de rotation des roues ou d'un arbre de transmission.</p>	<p>12.2.4 Mechanical tripmeter of the Competitor's choice (optional) A total distance meter based solely on a wheel or driveshaft rotation measurement.</p>

Cet appareil ne doit pas comporter de connexion ou de fonction rendant un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil possible.
 Cet appareil ne doit en aucun cas être équipé d'une puce GPS intégrée sous peine d'être refusé aux Vérifications Techniques.
 Cet appareil peut être monté en double.

12.2.5 Compas magnétique ou électronique d'un modèle libre (optionnel)

Indicateur de cap du Véhicule, basé sur la mesure du champ magnétique terrestre.
 Cet appareil peut comporter un système de compensation électronique interne.
 Son afficheur peut être analogique et/ou digital. Cet appareil ne doit pas comporter de connexion ou de fonction rendant possible un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil.
 Aucune connectique ne doit permettre l'entrée ou la sortie de données numériques.
 Cet appareil peut être monté en double.

12.2.6 Faisceau 2Hz – Unik IV (optionnel)

Un faisceau optionnel permettant d'obtenir les informations de vitesse du NAV-GPS peut être acquis auprès du prestataire de l'Organisateur.

12.2.6 Généralités

- a) L'utilisation de points GPS, autres que ceux fournis par l'Organisateur est interdite.
 Chaque appareil optionnel ne doit assurer qu'une seule fonction.
- b) Tout autre appareil de type GPS fixe, portable, intégré ou possédant des capacités de type GPS, ou tout autre système de navigation par satellite, d'enregistrement du parcours à l'estime, inertiel ou autre est interdit. Ils ne peuvent en aucun cas être utilisés ou mis en fonction pendant l'épreuve.
 Le fait d'emporter ou de posséder tout système qui n'est pas explicitement décrit dans le Règlement est interdit, et notamment tout système informatique ou électronique d'aide à la navigation, de positionnement de cartographie informatisée ou capture et stockage de position.
 Tout couplage ou dialogue, de quelque nature que ce soit (filaire, radio, infrarouge, etc.) entre les différents appareils est interdit. Ceux-ci ne doivent permettre aucune communication vers l'extérieur.
 Seul le couplage des casques de l'Equipage est autorisé par l'utilisation d'un système Intercom casque à casque.
- c) La présence à bord du Véhicule de tout câblage non justifié est interdite (alimentation électrique, antenne, capteurs, etc.).
 À tout moment, des vérifications physiques ou électroniques peuvent être effectuées pour vérifier :
 - le bon fonctionnement des appareils obligatoires ;
 - l'absence ou la détention de systèmes interdits ;
 - l'absence de pré-équipement ou câblage permettant l'installation a posteriori d'un appareil non homologué.
- d) La possession ou l'utilisation de tout appareil ou système autre que ceux autorisés sera signalée aux Commissaires Sportifs.
 En cas de doute sur les fonctionnalités d'un appareil autorisé mais d'un modèle libre, son transport pourra être interdit.

12.3 CONNEXION DES SYSTEMES

This device shall not have any connection or function that makes it possible for its information to be coupled to or used by another device.
 This device must not be equipped with an integrated GPS chip, otherwise it will not be accepted at Scrutineering.
 This device may be mounted in duplicate.

12.2.5 Magnetic or electronic compass of the Competitor's choice (optional)

A Vehicle heading indicator based on the measurement of the earth's magnetic field.
 This device may include an internal electronic compensation system.
 Its display may be analogue and/or digital. This device must not include any connection or function that would make it possible for another device to link to it or use its information.
 There shall be no connections for the input or output of digital data.
 This device may be duplicated.

12.2.6 2Hz Beam – Unik IV (optional)

An optional beam to get NAV-GPS speed information can be purchased from the Organiser's supplier.

12.2.7 General

- a) The use of GPS points, other than those provided by the Organiser is forbidden.
 Each device must only provide one function.
- b) Any other fixed, portable, integrated or GPS-type device, or any other satellite navigation, dead reckoning, inertial or other system is prohibited. Under no circumstances may they be used or activated during the event.
 It is forbidden to carry or possess any system not explicitly described in the Regulations, and in particular any computerised or electronic navigation aid, computerised cartography positioning or position capture and storage system.
 Any coupling or dialogue of any kind (wired, radio, infrared, etc.) between the various devices is prohibited. They must not allow any communication with the outside world.
 Only the coupling of the Crew's helmets is authorised by the use of a helmet-to-helmet intercom system.
- c) The presence on board the Vehicle of any unjustified pre-wiring is forbidden (power supply, antenna, sensors, etc.).
 At any time, physical or electronic checks may be carried out to verify :
 - the correct functioning of the compulsory equipment;
 - the absence or possession of prohibited systems;
 - the absence of pre-equipment or wiring allowing the subsequent installation of a non-approved device.
- d) The possession or use of any device or system other than those authorised shall be reported to the Stewards.
 If there is any doubt about the functionality of an authorised but free model device, its transport may be prohibited.

12.3 CONNEXION OF THE SYSTEMS

12.3.1 Les spécifications du connecteur d'alimentation sont définies par le prestataire de l'Organisateur.	12.3.1 The specifications of the power connector are defined by the Organiser's service provider.
12.5 PROCEDURES DE CONTROLE	12.5 CONTROL PROCEDURES
12.5.1 Pendant toute la durée du Rallye, le Concurrent est responsable de la vérification du bon état de marche du (des) GPS téléchargé(s) par l'Organisateur.	12.5.1 Throughout the rally, the competitor is responsible for checking that the GPS device(s) downloaded by the Organiser are in good working order.
12.5.2 Le(s) GPS doit (doivent) être en fonctionnement et rester connecté(s) en permanence, alimentation(s) et antenne(s) branchées, pendant toute la durée de chaque Etape.	12.5.2 The GPS(s) must be operational and remain connected at all times, with power and antenna(s) connected, for the duration of each stage.
12.5.3 Tout incident, du fait du Concurrent (perte, destruction, mise hors tension, code GPS non entré etc.), rendant impossible la lecture du (des) GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée, par un technicien GPS, sous la responsabilité du Directeur de Course, entraînera une pénalité de 1 heure.	12.5.3 Any incident caused by the Competitor (loss, destruction, power down, GPS code not entered etc.), making it impossible to read the GPS and/or any attempt at fraud or manipulation noted by a GPS technician, under the responsibility of the Clerk of the Course, will result in a 1-hour penalty.
12.5.4 Le contrôle est effectué aux arrivées d'Etapes. Le copilote doit mettre son GPS sur la page CHECK à l'arrivée au CH. Une page de synthèse des infractions commises apparaît alors sur l'écran. Lors de l'arrêt pour pointage au CH, les informations contenues dans le GPS sont automatiquement transmises au contrôleur par radio (Waypoints manquants, vitesse, etc.). En cas d'infraction uniquement, un contrôleur fait constater et contre signer les infractions par un membre de l'Équipage ou par le Concurrent, et par le Commissaire en poste. Il remet ensuite un feuillet de sa fiche de contrôle au Concurrent et en transmet un double à la Direction de Course. Tout refus de signer entraînera les pénalisations supplémentaires suivantes : - 1er refus : amende de 100 € ; - 2ème refus : amende de 1000 € ; - 3ème refus : rapport aux Commissaires Sportifs.	12.5.4 The control will be carried out at the finish of the Selective Sections. The co-driver must put his GPS on the CHECK page at the finish. A summary page of the infringements committed will then appear on the screen. When stopping to check in at the TC, the information contained in the GPS is automatically transmitted to the controller by radio (missing waypoints, speed, etc.). In the event of an infringement only, a controller will have the infringement noted and countersigned by a member of the crew or by the competitor, and by the marshal on duty. He will then give a sheet of his control form to the Competitor and send a copy to the Clerk of the Course. Any refusal to sign will result in the following additional penalties: - 1st refusal: fine of €100; - 2nd refusal: fine of €1000; - 3rd refusal: report to Stewards.
12.5.5 En cas de réclamation, le(s) GPS est (sont) alors démonté(s) par un technicien GPS en présence d'un membre de l'Équipage (ou de son représentant officiel), pour être ensuite déchargé(s) par un technicien GPS qui remettra son rapport d'analyse à la Direction de Course et au Concurrent.	12.5.5 In the event of a protest, the GPS is (are) then dismantled by a GPS technician in the presence of a member of the Crew (or its official representative), to be then unloaded by a GPS technician who will give his analysis report to the Clerk of the Course and to the Competitor

DOCUMENTS STANDARD

14 DOCUMENTS STANDARDISES DE LA FIA
14.2 ROADBOOK
14.2.1 Tous les Équipages reçoivent un Roadbook indiquant l'itinéraire qui a été reconnu et ouvert. Le Roadbook est réalisé et contrôlé par des professionnels. Aucune réclamation ne peut être déposée contre les indications du Roadbook. Il localise les points de passage obligatoires (WPV, WPM, WPN, WPP, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP, CH) qui doivent être respectés sous peine de pénalités. Les décisions des Commissaires Sportifs sont immédiatement exécutoires. L'appel n'est pas suspensif si la décision concerne des problèmes de sécurité ou de bonne conduite (Art. 12.2.3 et 12.2.3b du Code).
14.2.2 Le Roadbook en couleur est disponible en format électronique sur le NAV-GPS Unik IV. Le lexique est disponible en Annexe II.
14.2.3 L'Organisateur peut imprimer une copie du roadbook et le remettre sous scellé à chaque Equipage. La procédure d'utilisation doit être précisée dans le Règlement Particulier de l'Epreuve.

STANDARD DOCUMENTS

14 FIA STANDARDISED DOCUMENTS
14.2 ROADBOOK
14.2.1 All crews receive a roadbook indicating the route after reconnaissance and opening. The Roadbook is produced and checked by professionals. No complaint may be lodged against the indications in the Roadbook. It locates the compulsory crossing points (WPV, WPM, WPN, WPP, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP, CH) which must be respected on pain of penalties. Stewards decisions are immediately enforceable. The appeal does not have suspensive effect if the decision concerns safety or good conduct (Art. 12.2.3 and 12.2.3b of the Code).
14.2.2 The colour roadbook is available in electronic format on the NAV-GPS Unik IV. The lexicon is available in Appendix II.
14.2.3 The Organiser may print a copy of the roadbook and provide it under seal to each Crew. The procedure for its use must be specified in the Supplementary Regulations of the Event.

- 14.2.4** a) Seules sont autorisées pour l'Équipage et à bord du Véhicule :
- Les notes officielles de parcours et d'ouverture de l'épreuve en cours
 - Les notes personnelles résultant d'un précédent passage (quel que soit le sens) lors de l'épreuve en cours.
- b) La possession de cartes, sous quelque support que ce soit (physique, numérique ou autre), est interdite.
- Tout contrevenant se verra refuser le départ et/ou sera signalé aux Commissaires Sportifs.
- Des fouilles des Équipages et des Véhicules peuvent être effectuées.
- 14.2.5** Le Roadbook est chargé dans le NAV-GPS aux CH DSS.
- Les Équipages bénéficient de 10 minutes entre le CH DSS et leur heure de départ pour déverrouiller le roadbook à l'aide du code fourni et prendre connaissance du Roadbook.
- 14.2.6** Lorsque des Étapes ou des portions d'Étapes différeront en fonction des catégories (Moto, Auto, Camion), l'Organisation remet des Roadbooks spécifiques à chaque catégorie.
- Chaque Équipage doit vérifier si le Roadbook reçu correspond à sa catégorie.

- 14.2.4** a) Only the following are authorised for the Crew and on board the Vehicle:
- The official itinerary notes and opening notes of the current event
 - Personal notes resulting from a previous run (in any direction) during the current event.
- b) The possession of maps, in any form (physical, digital or other), is forbidden.
- Any offender will be refused the start and/or reported to the Stewards.
- Searches of crews and vehicles may be carried out.
- 14.2.5** The Roadbook is loaded into the NAV-GPS at the DSS TC.
- Crews have 10 minutes between the DSS TC and their start time to unlock the roadbook using the code provided and familiarise themselves with the Roadbook.
- 14.2.6** Where Legs or parts of Legs differ according to category (Motorbike, Car, Truck), the Organisation will provide specific Roadbooks for each category.
- Each Crew must check whether the Roadbook received corresponds to its category.

**IDENTIFICATION DES VEHICULES
ET PUBLICITE**

**VEHICLES IDENTIFICATION
AND ADVERTISING**

- 19 NUMEROS DE COURSE ET IDENTIFICATION OBLIGATOIRE**
- 19.1 GENERALITES**
- Les Organisateurs fourniront à chaque équipage l'ensemble des autocollants obligatoires et facultatifs. Pendant toute la durée du Rallye, les autocollants obligatoires doivent être apposés suivant les spécifications mentionnées dans le Règlement Particulier. Ils ne doivent en aucun cas recouvrir, même partiellement, l'immatriculation du Véhicule.
- Il est de la responsabilité de l'Équipage de prévoir l'espace nécessaire sur son Véhicule pour apposer toutes les plaques d'identification, panneaux publicitaires et autocollants obligatoires de l'Organisation lors des Vérifications Techniques.
- Aucune dérogation ne sera accordée.
- 19.2 PLAQUES NUMERO OBLIGATOIRES**
- 19.2.1** Ces plaques doivent être collées sur le côté droit et le côté gauche du Véhicule, sur la portière avant, dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'elles soient totalement visibles de côté, ainsi que sur le toit du Véhicule, lisible dans le sens de la course. Ces plaques non-morcelables doivent être apposées de façon à rendre lisible le numéro de course et les marques qui y figurent. A l'exclusion des panneaux de publicité optionnels de l'Organisation, aucun autre autocollant publicitaire ne devra être accolé aux plaques numéros sur les portières.
- Les plaques numéro comportent le numéro de course, ainsi qu'un espace partenaire non rachetable : éventuellement le nom du Rallye et / ou le nom d'un ou plusieurs partenaires principaux des Organisateurs.

- 19 COMPETITION NUMBERS AND COMPULSORY IDENTIFICATION**
- 19.1 GENERAL**
- The Organisers will provide each Crew with a set of compulsory and optional stickers.
- Throughout the rally, the compulsory stickers must be affixed according to the specifications mentioned in the Supplementary Regulations. Under no circumstances may they cover, even partially, the registration number of the Vehicle.
- It is the responsibility of the Crew to provide the necessary space on their Vehicle to affix all the identification plates, advertising panels and compulsory stickers of the Organisation during the Technical Checks.
- No exceptions will be made.
- 19.2 COMPULSORY NUMBER PLATES**
- 19.2.1** These plates must be affixed to the right and left sides of the Vehicle, on the front door, in the area between the wheel arches provided they are fully visible from the side, and on the roof of the Vehicle, legible in the direction of travel.
- These non-mortar plates must be affixed in such a way as to make the race number and markings on them legible. With the exception of the Organisation's optional advertising panels, no other advertising stickers may be attached to the number plates on the doors.
- The number plates contain the race number and a non-redeemable partner space: possibly the name of the rally and/or the name of one or more of the Organisers' main partners.

19.2.2 Taille des plaques numéro obligatoires :

- Groupes T1.1 et T2 : 2 plaques de 42 cm (largeur) x 44 cm (hauteur) sur les faces latérales + 1 plaque numéro de 42 cm (largeur) x 44 cm (hauteur) sur le toit
- Groupe T1.2 : 2 plaques de 36cm (largeur) x 36cm (hauteur) sur les faces latérales + 1 plaque de 36cm (largeur) x 36cm (hauteur) sur le toit
- Groupes T3 et T4 : 2 plaques de 30cm (largeur) x 31cm (hauteur) sur les faces latérales + 1 plaque de 30cm (largeur) x 31cm (hauteur) sur le toit
- Groupe T5 : 2 plaques de 46 cm (largeur) x 48 cm (hauteur) sur les faces latérales + 1 plaque numéro de 46 cm (largeur) x 48 cm (hauteur) sur le toit

19.3 PLAQUES RALLYE OBLIGATOIRES

Ces plaques de 43x21 cm doivent être obligatoirement apposées visiblement sur le Véhicule pendant toute la durée de l'Épreuve.

Elles sont fixées, parallèlement à l'axe des roues, à l'avant et à l'arrière du Véhicule, sans recouvrir, même partiellement les plaques d'immatriculation et, excepté le sigle du constructeur, la plaque doit être la première inscription lisible de l'avant au-dessus de la ligne des phares.

Elles incorporent le numéro de course du Concurrent en chiffres de 4,6 cm de hauteur et d'une épaisseur de trait homothétique, et peuvent comporter un espace partenaire non rachetable.

Pour les Groupes T3 et T4, la plaque rallye positionnée à l'avant du Véhicule mesure 19 x 18 cm. Les dimensions de la plaque arrière demeurent inchangées.

19.4 BANDEAU DE PARE-BRISE OBLIGATOIRE

Ce bandeau obligatoire d'une hauteur de 10 cm et d'une longueur de 110 cm est à apposer sur la partie haute du pare-brise. Aucun autre autocollant publicitaire ne peut être apposé sous celui-ci. Le bandeau pare-brise est non morcelable.

19.5 AUTRES AUTOCOLLANTS OBLIGATOIRES

Les autocollants « Les règles d'or » et « Les limitations de vitesse », d'une dimension unitaire de 12x8 cm, doivent être apposés visiblement sur le tableau de bord, pendant toute la durée du Rallye.

19.6 INFRACTION AU REGLEMENT

À tout moment du Rallye, l'absence ou la mauvaise apposition d'un autocollant obligatoire, ainsi que tout défaut de forme, taille, typographie du numéro ou charte graphique entraîneront les pénalisations suivantes, en plus de l'obligation de se mettre en conformité :

- 1er constat : avertissement
- 2e constat : 1 000 € par plaque mal positionnée ou absente
- 3e constat : 100% des droits d'engagement
- 4e constat : rapport aux Commissaires Sportifs

20 PUBLICITE**20.2 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS**

Les Equipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités facultatives pendant toute la durée du Rallye. Elles doivent être collées sur le côté droit et le côté gauche du Véhicule, au plus près

19.2.2 Size of compulsory number plates:

- Groups T1.1 and T2: 2 number plates of 42 cm (width) x 44 cm (height) on the sides + 1 number plate of 42 cm (width) x 44 cm (height) on the roof
- Group T1.2: 2 plates of 36cm (width) x 36cm (height) on the sides + 1 plate of 36cm (width) x 36cm (height) on the roof
- Groups T3 and T4: 2 plates of 30cm (width) x 31cm (height) on the sides + 1 plate of 30cm (width) x 31cm (height) on the roof
- Group T5: 2 plates of 46 cm (width) x 48 cm (height) on the sides + 1 number plate of 46 cm (width) x 48 cm (height) on the roof

19.3 COMPULSORY RALLY PLATES

These plates measuring 43 x 21 cm must be affixed visibly to the Vehicle throughout the event.

They must be fixed, parallel to the wheel axle, to the front and rear of the Vehicle, without covering, even partially, the number plates and, except for the manufacturer's logo, the plate must be the first inscription legible from the front above the headlight line.

They shall incorporate the Competitor's race number in figures 4.6 cm high and of a homothetic line thickness, and may include a non-redeemable partner space.

For Groups T3 and T4, the rally plate positioned at the front of the Vehicle measures 19 x 18 cm. The dimensions of the rear plate remain unchanged.

19.4 COMPULSORY WINDSCREEN BAND

This compulsory windscreen banner is 10 cm high and 110 cm long and must be affixed to the upper part of the windscreen. No other advertising sticker may be affixed under it.

The windscreen banner cannot be divided.

19.5 OTHER COMPULSORY STICKERS

The stickers "The Golden Rules" and "Speed Limits", each measuring 12x8 cm, must be visibly displayed on the dashboard throughout the rally.

19.6 INFRINGEMENT OF THE REGULATIONS

At any time during the rally, the absence or incorrect affixing of a compulsory sticker, as well as any defect in the shape, size, typography of the number or graphic charter will lead to the following penalties, in addition to the obligation to comply:

- 1st report: warning
- 2nd observation: €1,000 per incorrectly positioned or missing plate
- 3rd observation: 100% of the entry fee
- 4th observation: report to the stewards

20 ADVERTISING**20.2 OPTIONAL ADVERTISING BY THE ORGANISERS**

Teams must ensure that optional advertising is properly displayed throughout the rally. They must be affixed to the right and left sides of the Vehicle, as close as possible to the number plates, in the area

possible des plaques numéro, dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'elles soient totalement visibles de côté.

Un support métallique fixé sur les arceaux arrière devra être ajouté sur les Véhicules ne permettant pas d'apposer les publicités de façon à rendre les marques qui y figurent lisibles.

20.2.4 Pour les Groupes T1 et T2 : 2 panneaux publicité de 42 cm (largeur) x 44 cm (hauteur) à opposer sur les faces latérales du Véhicule

Pour les Groupes T3 et T4 : 2 panneaux publicité de 30cm (largeur) x 31cm (hauteur)

Pour le Groupe T5 : 2 panneaux publicité de 46 cm (largeur) x 48 cm (hauteur) à opposer sur les faces latérales du Véhicule,

Lorsque la carrosserie des voitures du Groupe T1.2 ne permet pas d'accueillir les panneaux publicité aux dimensions prévues, il est possible de les remplacer par des panneaux publicité de 36cm (largeur) x 36cm (hauteur).

20.3 INFRACTION AU REGLEMENT

Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité facultative ainsi que tout défaut de forme, taille, typographie du numéro ou charte graphique entraîneront les pénalisations suivantes, en plus de l'obligation de se mettre en conformité :

- 1er constat : avertissement
- 2e constat : 1 000 € par plaque mal positionnée ou absente
- 3e constat : 100% des droits d'engagement
- 4e constat : rapport aux Commissaires Sportifs

between the wheel arches provided they are fully visible from the side.

A metal bracket fixed to the rear rollbars must be added to Vehicles which do not allow the advertisements to be affixed in such a way as to make the markings on them legible.

20.2.4 For Groups T1 and T2: 2 advertising panels of 42 cm (width) x 44 cm (height) to be placed opposite each other on the sides of the Vehicle

For Groups T3 and T4: 2 advertising panels of 30cm (width) x 31cm (height)

For Group T5: 2 advertising panels of 46 cm (width) x 48 cm (height) to be placed opposite each other on the sides of the Vehicle,

When the bodywork of Group T1.2 cars does not allow the advertising panels to be fitted to the dimensions provided for, it is possible to replace them with advertising panels measuring 36cm (width) x 36cm (height).

20.3 INFRINGEMENT OF THE RULES

The absence or incorrect placement of an optional advertisement, as well as any defect in the shape, size, typography of the number or graphic charter, will result in the following penalties, in addition to the obligation to comply:

- 1st observation: warning
- 2nd observation: €1,000 per incorrectly positioned or missing plate
- 3rd observation: 100% of the entry fee
- 4th observation: report to the stewards

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

32 ORDRE DE DEPART ET INTERVALLES

32.2 ORDRE DE DEPART DES ETAPES SUIVANTES

32.2.1 L'ordre de départ des Étapes suivantes sera basé sur le classement en fonction des temps établis lors des secteur(s) sélectif(s) de l'Étape précédente.

Le groupe de tête sera constitué de la façon suivante :

- Les 10 premiers du Classement Auto (combinant les Groupes T1, T2, T3 et T4), séparés de 3 minutes ;
- Les concurrents placés de la 11^e à la 30^e place du Classement Auto, séparés de 2 minutes ;
- Les 10 premiers du Groupe T3 à moins qu'ils ne figurent déjà dans les 30 premiers du classement Auto, séparés de 2 minutes ;
- Les 10 premiers du Groupe T4 à moins qu'ils ne figurent déjà dans les 30 premiers du classement Auto, séparés de 2 minutes ;
- Les 10 premiers du Groupe T5, séparés de 2 minutes.

En fonction de la typologie du Secteur Sélectif, le Directeur de Course pourra, après en avoir informé les Commissaires Sportifs, ne pas inclure les camions T5 dans le groupe de tête.

A l'exception de la première journée d'une Étape Marathon, les pilotes prioritaires FIA pourront être repositionnés au sein du groupe de tête et au minimum au-delà de la 15^e place.

STARTS AND RE-STARTS

32 START ORDER AND INTERVALS

32.2 START ORDER OF SUBSEQUENT LEGS

32.2.1 The start order of the following Legs will be based on the classification according to the times established during the selective section(s) of the previous Leg.

The leading group will be constituted as follows:

- The first 10 of the Car Classification (combining Groups T1, T2, T3 & T4), separated by 3 minutes;
- Competitors placed 11th to 30th in the Car Classification, separated by 2 minutes;
- The first 10 of Group T3 unless they are already in the first 30 of the Car Classification, separated by 2 minutes;
- The first 10 of Group T4 unless they are already in the first 30 of the Car classification, separated by 2 minutes;
- The first 10 of Group T5, separated by 2 minutes.

Depending on the type of the Selective Section, the Clerk of the Course may, after having informed the Stewards, not include the T5 trucks in the leading group.

With the exception of the first day of a Marathon Leg, FIA priority drivers may be repositioned within the leading group and at least beyond 15th place.

Les concurrents suivants prendront le départ suivant l'ordre du classement de l'Étape précédente, séparés de 30 secondes.

The following competitors will start in the order of the previous Leg classification, separated by 30 seconds.

ASSISTANCE

SERVICE

50 ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

50 SERVICING – GENERAL CONDITIONS

50.3 ETAPE MARATHON

50.3 MARATHON LEG

50.3.1 Est considérée comme « Étape Marathon », une Étape au soir de laquelle l'assistance n'est autorisée que sous les conditions détaillées dans cet article.

50.3.1 A Leg is considered a "Marathon Leg" if service is only permitted on the overnight of the Leg under the conditions detailed in this article.

50.3.2 Le Bivouac entre les Étapes concernées sera un Bivouac Marathon, avec la mise en place d'une Aire de Travail.

50.3.2 The Bivouac between the Legs concerned will be a Marathon Bivouac, under the Working Area set up.

50.3.3 Les opérations d'assistance sont permises uniquement :

50.3.3 Service operations are only permitted:

- entre Concurrents encore en Course ;
- avec les pièces et outils transportés à bord des Véhicules.

- between Competitors still in the Competition;
- with parts and tools carried on board the Vehicles.

Aucune assistance extérieure n'est autorisée.

No external assistance is permitted.

L'opération de ravitaillement carburant s'effectuera dans la zone de l'Aire de Travail réservée à cet effet.

Refuelling will be carried out in the area of the Working Area reserved for this purpose.

Un Véhicule qui ne démarre pas peut être poussé par son Équipage, d'autres Équipages toujours en Course ou des Officiels, jusqu'à la fin de l'Aire de Travail. Dans ce cas, une pénalité d'une minute sera appliquée.

A Vehicle that fails to start may be pushed by its Crew, other Crews still in competition or Officials to the end of the Working Area. In this case a penalty of one minute will be applied.

Le remorquage et/ou la poussée par un autre Véhicule sont interdits à l'intérieur de l'Aire de Travail.

Towing and/or pushing by another Vehicle is forbidden inside the Working Area.

Seuls les Équipages ayant parcouru l'intégralité du Secteur Sélectif seront autorisés à pratiquer de l'assistance au Bivouac.

Only crews that have completed the entire Selective Section will be allowed to service at the Bivouac.

50.3.4 Le Véhicule n'est pas autorisé à sortir de l'enceinte de l'Aire de Travail définie par l'Organisation, une fois passé le CH de fin d'Étape à l'entrée du Bivouac. Il ne pourra sortir qu'à son heure de Départ de l'Étape suivante.

50.3.4 The Vehicle is not authorised to leave the Working Area defined by the Organisation, once it has passed the end of Leg TC at the entrance to the Bivouac. He will only be allowed to leave at his start time for the next Leg.

50.3.5 Les Équipages n'ayant pas parcouru l'intégralité du parcours ne seront pas autorisés à entrer dans l'Aire de Travail.

50.3.5 Crews who have not completed the entire route will not be allowed to enter the Working Area.

50.3.6 Les Équipages sont autorisés à sortir de l'enceinte de l'Aire de Travail.

50.3.6 Crews are allowed to leave the Working Area.

50.3.7 Pour les Équipages prioritaires FIA du Groupe T1, les roues montées sur la voiture et installées à bord seront marquées au départ. En cas d'échange de roue au cours de l'Étape Marathon, une pénalité de 5 minutes par roue changée sera appliquée à chacun des intervenants.

50.3.7 For FIA priority crews entered with Group T1 cars, the wheels fitted to the car and installed on board will be marked at the start of each leg. In case of wheel exchange during the Marathon Leg, a penalty of 5 minutes per wheel changed will be applied to each Crew concerned.

Aucune roue/pneu ne pourra provenir d'un Concurrent engagé en Groupes T2, T3, T4 et T5.

No wheel/tyre may come from a Competitor entered in Groups T2, T3, T4 and T5.

50.3.8 À l'occasion des Étapes Marathon, un ou plusieurs groupes restreints de photographes et/ou de cameramen dûment accrédités et sélectionnés par l'Organisateur pourra/ont être autorisé(s) à pénétrer dans l'enceinte de l'Aire de Travail, sous contrôle des Officiels.

50.3.8 On the occasion of the Marathon Legs, one or more restricted groups of photographers and/or cameramen duly accredited and selected by the Organiser may be authorised to enter the Working Area, under the control of the Officials.

51.1.1 ZONE DU BIVOUAC

51.1.1 BIVOUAC ZONE

La zone du bivouac sera déterminée par un cercle fictif de 500 m de rayon maximum où seront installés obligatoirement :

The bivouac zone will be determined by an imaginary circle of 500 m maximum radius, in which the following must be installed:

- Un panneau d'affichage officiel ;
- Le PC du Rallye, qui fonctionnera tant qu'un concurrent est encore sur le Secteur Sélectif ou le secteur de liaison ;
- Le contrôle horaire de l'arrivée d'une Étape qui pourra être jumelé avec le contrôle stop du dernier Secteur Sélectif de la journée si ce dernier n'est pas situé à plus de 5 km du centre du bivouac ;

- an Official Notice Board (ONB);
- a Rally HQ which will be operational if a competitor is still on the Selective Section or on the road section;
- The finish time control (TC) of a leg, which may be combined with the stop control of the last Selective Section of the day if the latter is not more than 5 km away from the centre of the bivouac;

- Le contrôle horaire de départ d'une Étape qui pourra être jumelé avec le contrôle horaire qui précède le départ du premier Secteur Sélectif de la journée si ce dernier n'est pas situé à plus de 10 km du centre du bivouac.

- The start time control (TC) of a leg, which may be combined with the time control before the start of the first selective section of the day if the latter is not more than 10 km away from the centre of the bivouac.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES L'ÉPREUVE

RESULTS AND ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE EVENT

59.2 PUBLICATION DES RESULTATS

Lors de chaque Etape d'une épreuve, les classements suivants seront établis :

- Un classement général ;
- Un classement Auto combinant les Groupes T1, T2, T3 et T4 ;
- Un classement pour chaque groupe.

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

- Un classement général ;
- Un classement général des concurrents inscrits au Championnat ;
- Un classement pour chaque groupe.

59.2 PUBLICATION OF RESULTS

At each Leg of an event, the following classifications shall be established:

- A general classification;
- A Car classification combining Groups T1, T2, T3 and T4;
- A classification for each group.

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

- A general classification ;
- A general classification of competitors registered for the Championship;
- A classification for each group.