

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ÉPREUVES DE LA COUPE DU MONDE DES RALLYES TOUT-TERRAIN  
DE LA FIA 2011

2011 FIA GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO THE EVENTS COUNTING TOWARDS THE WORLD CUP FOR  
CROSS-COUNTRY RALLIES

<u>SOMMAIRE :</u>	<u>SUMMARY:</u>
INTRODUCTION	INTRODUCTION
1. DÉFINITIONS – CARACTÉRISTIQUES DES ÉPREUVES	1. DEFINITIONS – CHARACTERISTICS OF THE EVENTS
2. INSCRIPTION D'UNE ÉPREUVE	2. EVENT REGISTRATION
3. TERMINOLOGIE	3. TERMINOLOGY
4. RÉGLEMENTATION	4. RULES
5. RÈGLEMENT ET CONDITIONS DE PUBLICATION	5. REGULATIONS AND PUBLICATION CONDITIONS
6. MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT - ADDITIFS	6. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS
7. APPLICATION – INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS	7. APPLICATION – INTERPRETATION OF THE REGULATIONS
8. QUALIFICATION ÉPREUVE DANS COUPE DE LA FIA	8. QUALIFICATION OF AN EVENT IN AN FIA CUP
9. VÉHICULES ADMIS	9. ELIGIBLE VEHICLES
10. PNEUS	10. TYRES
11. SYSTÈMES DE DONNÉES	11. DATA SYSTEM
12. ÉQUIPAGES	12. CREWS
13. OFFICIELS	13. OFFICIALS
14. ENGAGEMENTS	14. ENTRIES
15. IDENTIFICATION	15. IDENTIFICATION
16. PUBLICITÉ	16. ADVERTISING
17. MARQUAGE	17. MARKING
18. ATTRIBUTION DES NUMÉROS DE COURSE	18. ALLOCATION OF RACE NUMBERS
19. PRIORITÉS DES PILOTES	19. DRIVERS' PRIORITIES
20. ORDRE DE DÉPART	20. STARTING ORDER
21. ROAD BOOK ET NAVIGATION - GÉNÉRALITÉS	21. ROAD BOOK AND NAVIGATION – GENERAL
22. ROAD BOOK	22. ROAD BOOK
23. ITINÉRAIRE OFFICIEL	23. OFFICIAL ITINERARY
24. FONCTIONNEMENT DU « GPS »*	24. OPERATION OF THE "GPS"*
25. DÉBLOCAGE DU « GPS »*	25. UNBLOCKING OF THE "GPS"*
26. ZONE DE CONTRÔLE DE VITESSE – DÉFINITIONS	26. SPEED CONTROL ZONE - DEFINITIONS
27. PROCÉDURE DE CONTRÔLE	27. CONTROL PROCEDURE
28. CIRCULATION - VITESSE	28. TRAFFIC – SPEED
29. CODE DE CONDUITE	29. CODE OF CONDUCT
30. RECONNAISSANCES ET OUVERTURE DU PARCOURS	30. RECONNAISSANCE AND OPENING OF THE ROUTE
31. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS	31. RALLY ASSISTANCE AND REFUELLING
32. CHANGEMENT DE MOTEUR	32. ENGINE CHANGE
33. ASSURANCE	33. INSURANCE
34. CARTON DE POINTAGE	34. TIME CARD
35. ZONES DE CONTRÔLE	35. CONTROL ZONES
36. CONTRÔLES HORAIRES	36. TIME CONTROLS
37. CONTRÔLES DE PASSAGE	37. PASSAGE CONTROLS
38. SECTEURS SÉLECTIFS	38. SELECTIVE SECTIONS
39. REGROUPEMENTS	39. REGROUPINGS
40. SIGNALISATION DES CONTRÔLES	40. SIGNPOSTING OF CONTROLS
41. PARC FERMÉ	41. PARC FERMÉ
42. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	42. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING
43. RÉCLAMATIONS – APPELS	43. PROTESTS – APPEALS
44. CLASSEMENTS	44. CLASSIFICATIONS
45. PÉNALITÉS	45. PENALTIES
46. PRIX	46. PRIZES

## INTRODUCTION

Les présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions) ont pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des épreuves de la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain et pour les épreuves candidates à la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA.

Leur application est recommandée pour toutes les épreuves de Rallye Tout Terrain, y compris les Bajas.

Toute violation de ces règles sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue aux Articles 152 et 153 du Code Sportif International.

D'autre part, les Prescriptions précisent, complètent et, en certains points, clarifient les dispositions générales contenues dans les règlements des Championnats Internationaux de la FIA (Voir Annuaire du Sport Automobile de la FIA) sous les titres :

- Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA (la Coupe du Monde).

Seule la FIA peut accorder des dérogations aux Prescriptions et aux Règlements mentionnés ci-dessus.

Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie des présentes Prescriptions.

### 1. DEFINITIONS – CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

1.1 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 (l'Épreuve) : le Rallye Tout Terrain, le Rallye Tout Terrain Marathon (Marathon) et le Rallye Tout Terrain Baja (Baja). L'Organisateur doit obtenir l'accord des ASN des pays traversés et de la FIA pour les pays qui ne sont pas représentés à la FIA.

1.2 Un *Rallye Tout Terrain* est une épreuve qui doit se dérouler sur une distance totale de :

- Minimum : 1200 km
- Maximum : 3000 km

La distance totale des secteurs sélectifs doit être de :

- Minimum : 1200 km

L'épreuve ne doit pas durer plus de 8 jours (Vérifications techniques et Super Spéciale comprises).

1.3 Un *Marathon* est une épreuve dont le kilométrage total doit être supérieur à 5000 km, avec un kilométrage total minimum de 3000 km pour les Secteurs Sélectifs. Son itinéraire peut couvrir le territoire de plusieurs pays. La durée totale d'un Marathon ne peut pas dépasser 21 jours (Vérifications techniques et Super Spéciale compris).

1.4 Une *Baja* est un Rallye Tout Terrain qui doit se dérouler en 1 ou 2 jours.

1 jour : 600 km maximum à parcourir ;

2 jours : 1000 km maximum à parcourir avec un repos d'une durée minimum de 8 heures et maximum de 20 heures à observer entre les deux Etapes.

Pour les Bajas, le kilométrage minimum des Secteurs Sélectifs est de 300 km.

### 2. INSCRIPTION D'UNE EPREUVE

2.1 Une Épreuve, quel que soit son type, doit être inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA avec l'accord de l'ASN du pays où se déroule l'Épreuve, et est disputée sous la nationalité de l'ASN qui l'inscrit au calendrier.

2.2 Lorsqu'une épreuve internationale demande pour la première

## INTRODUCTION

The purpose of the present General Prescriptions (the Prescriptions) is to establish the framework of regulations applicable to the organisation of the events counting towards the FIA World Cup for Cross-Country Rallies and for the candidate Events for the FIA World Cup for Cross-Country Rallies.

Their application is recommended for all Cross-Country Rally events, including Bajas.

Any breach of these regulations will be reported to the Stewards of the meeting (the Stewards) who may impose a penalty as indicated in Articles 152 and 153 of the International Sporting Code.

The Prescriptions detail, complete, and in places clarify, the general conditions described in the regulations for FIA International Championships (cf. FIA Yearbook of Automobile Sport) under the headings:

- FIA World Cup for Cross-Country Rallies (the World Cup)

Only the FIA may grant waivers to the Prescriptions and to the above-mentioned Regulations.

Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Prescriptions.

### 1. DEFINITIONS – CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

1.1 A Cross-Country event is a sporting event the itinerary of which covers the territory of one or several countries. There are three types of Cross-Country event (the Event): the Cross-Country Rally, the Cross-Country Marathon Rally (Marathon) and the Cross-Country Rally Baja (Baja). The Organiser must obtain the agreement of the ASNs of the countries crossed and of the FIA for those countries which are not represented at the FIA.

1.2 A *Cross-Country Rally* is an Event that must be run over a total distance of:

- Minimum: 1200 km
- Maximum: 3000 km

The total distance for the selective sections must be:

- Minimum: 1200 km

The event must last no more than 8 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

1.3 A *Marathon* is an Event, the itinerary of which may cover the territory of several countries. The total distance must be greater than 5000 km, with a minimum total distance of 3000 km for the Selective Sections. The total duration of a Marathon may not exceed 21 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

1.4 A *Baja* is a Cross-Country Rally which must be run over 1 or 2 days.

1 day: maximum distance to be covered: 600 km

2 days: maximum distance to be covered: 1000 km, with a rest halt of a minimum of 8 hours and a maximum of 20 hours to be observed between the two Legs.

For Bajas, the minimum distance of the Selective Sections is 300 km.

### 2. EVENT REGISTRATION

2.1 An Event, whatever its type, must be registered on the FIA International Sporting Calendar with the agreement of the ASN of the country in which the Event is run, and runs under the nationality of the ASN that registered it on the calendar.

2.2 When an application to register an international Event on the

fois son inscription au Calendrier Sportif International un dossier complet décrivant l'Épreuve doit être envoyé à la FIA (itinéraire en général, longueur des Secteurs Sélectifs et de liaison, plan de sécurité, etc.).

2.3 Toutes les Épreuves comptant pour la Coupe du Monde doivent respecter ce qui suit :

a) Seuls les véhicules conformes aux articles de 9 à 11 ci-après sont éligibles.

b) Après étude du dossier et du règlement de l'Épreuve, un visa doit être donné par la FIA. Le plan de sécurité doit être conforme aux prescriptions du plan de sécurité de la FIA.

c) Au cas où l'Épreuve est doublée d'une épreuve nationale, quand la distance des secteurs sélectifs entre deux regroupements est inférieure à 100 km, le départ de cette dernière doit intervenir au moins 10 minutes après le départ de la dernière voiture du Rallye Tout Terrain international. Cet intervalle doit être d'au moins 20 minutes pour une distance supérieure à 100 km.

2.4 Toute règle spécifique non conforme aux règlements sportif et technique de la FIA et aux critères définis ci-dessus doit faire l'objet d'une demande spécifique et séparée de dérogation auprès de la FIA par l'Organisateur avec l'accord de l'ASN d'inscription ; la demande doit être motivée et soumise à la Commission des Rallyes Tout Terrain.

Après approbation, la dérogation doit figurer en gras dans le règlement de l'Épreuve (le Règlement) et doit être communiquée à tous les concurrents sous forme d'un additif lors des vérifications administratives.

2.5 Les dates d'inscription au calendrier sont celles du jour des vérifications jusqu'au jour de la remise des prix.

### 3. TERMINOLOGIE

#### 3.1 Additif

Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter.

3.2 ASN : Autorité Sportive Nationale.

#### 3.3 Assistance

L'assistance se définit par le travail sans restriction sur un véhicule concurrent et/ou la présence physique d'une/de personne(s) à proximité d'un véhicule de compétition.

#### 3.4 Bivouac : (Sauf pour les Bajas)

a) Endroit situé entre les contrôles horaires d'arrivée et de départ d'Etape où tous les concurrents se regroupent, localisé dans le road book, à assistance libre entre concurrents encore en course, à laquelle pourra se joindre l'assistance autorisée au Règlement.

b) La zone du bivouac sera déterminée par un cercle fictif d'environ 500 m dont le centre sera le PC course, structure mise en place par l'Organisateur et où seront installés obligatoirement :

- Un panneau d'affichage officiel,

- Le PC course fonctionnera tant qu'un concurrent est encore dans l'Etape. Les contrôles horaires de l'arrivée et de départ de l'Etape suivante pourront y être jumelés, mais ils ne pourront pas être éloignés pour l'arrivée d'un secteur sélectif de plus de 5 km du centre du bivouac et pour le départ du lendemain de plus de 10 km du centre du bivouac.

c) L'Organisateur peut prévoir des bivouacs à assistance réglementée, dont les modalités seront indiquées au Règlement.

#### 3.5 Briefing

Le briefing doit être tenu par le directeur de course ou par le délégué de l'Organisateur et la participation d'au moins l'un des membres de l'équipage est obligatoire pour la première réunion et conseillée pour

international sporting calendar for the first time is made, a comprehensive dossier describing the Event must be sent to the FIA (general itinerary, length of the Selective and Road Sections, safety plan, etc.).

2.3 All Events counting towards the World Cup must respect the following:

a) Only vehicles complying with articles 9 to 11 below are eligible.

b) Once the dossier and the regulations of the Event have been examined, a visa must be granted by the FIA. The safety plan must be in conformity with the prescriptions of the FIA safety plan.

c) If the Event is coupled with a national event, the start of the national event must be given at least 10 minutes after the last car in the international Cross-Country Rally has started, when the distance of the selective sections between two regroupings is less than 100 km. This interval must be at least 20 minutes, for a distance of more than 100 km.

2.4 Any specific rule that is contrary to the FIA sporting and technical regulations and to the criteria defined above must form the subject of a specific and separate application to the FIA for a waiver, such application to be made by the Organiser with the agreement of the ASN that is registering the Event; the application must be reasoned and must be submitted to the Cross-Country Rally Commission.

After approval, the waiver must appear in bold type in the Regulations of the Event (the Regulations) and must be given as a bulletin to all competitors during administrative checks.

2.5 The calendar entry dates will be from the day of the checks to the day of the prize-giving.

### 3. TERMINOLOGY

#### 3.1 Bulletin

The Official bulletin is an integral part of the Regulations and is intended to modify, clarify or complete them.

3.2 ASN: National Sporting Authority.

#### 3.3 Service

Service shall be defined as unrestricted work on a competing vehicle and/or the physical presence of a person(s) in the vicinity of a competing vehicle.

#### 3.4 Bivouac: (Except for Bajas)

a) Zone situated between the time controls at the finish of one Leg and the start of the next, where all competitors regroup; this zone is located in the road book. In the bivouac, servicing is free between the competitors still in the race, as is any servicing authorised by the Regulations.

b) The bivouac zone will be determined by an imaginary circle of approximately 500 m, the centre of which will be the Rally HQ set up by the Organiser and in which the following must be installed:

- An official notice board.

- The Rally HQ will be operational as long as a competitor is still in the Leg. The finish time control and the start time control of the next Leg may be combined, but they must not be further than 5 km from the centre of the bivouac for the finish of a selective section and not further than 10 km from the centre of the bivouac for the start the next day.

c) The Organiser may set up bivouacs with regulated servicing, for which the procedure shall be described in the Regulations.

#### 3.5 Briefing

The briefing must be given by the clerk of the course or by the Organiser's delegate and the participation of at least one crew member is compulsory for the first meeting and recommended for the

les briefings suivants. Le directeur de course doit participer au briefing. Les informations concernant la sécurité et le parcours (modifications du road book), datées et signées par le directeur de course, doivent être affichées au panneau d'affichage officiel sous sa responsabilité, avant, ou au plus tard pendant les briefings.

### **3.6 Carton de pointage**

Document destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

### **3.7 Concurrent**

Entité physique ou légale utilisée pour la personne physique ou morale ayant engagé le véhicule.

### **3.8 Constructeur**

Par Constructeur, on entend un constructeur de véhicules homologués par la FIA portant son nom et étant disponibles à la vente. Des éditions spéciales de ces véhicules sont fabriquées à des fins de compétition et sont conformes à l'Annexe J de la FIA.

Les Constructeurs peuvent engager des véhicules qui portent leur nom à des fins de compétition directement sous leur propre direction ou dans le cadre d'un contrat avec un associé.

### **3.9 CP (Contrôle de passage)**

Zone de contrôle où le carton de pointage doit être tamponné par les Commissaires et qui doit obligatoirement être un WPM ou un WPE.

### **3.10 Durée d'une épreuve**

Toute épreuve commence avec les vérifications administratives ou techniques (y compris, si applicable, les vérifications concernant les pièces détachées de la voiture) et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition par les Commissaires Sportifs ;
- fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve entreprises en conformité avec le Code ;
- fin de la remise des prix.

### **3.11 DZ**

Début de la zone de contrôle de vitesse matérialisé, dans la mesure du possible, par un repère précis et matérialisé par un Waypoint (WPM ou WPE) dans le road book. En cas de divergence entre les deux, c'est le Waypoint qui fait foi.

### **3.12 Equipage**

Par équipage, on entend l'ensemble comprenant le 1<sup>er</sup> pilote, et éventuellement le(s) copilotes(s). Il est composé d'un maximum de quatre personnes (un maximum de trois en T1 et en T2 ou un minimum de deux et un maximum de quatre en T4) qui doivent être titulaires d'une licence de pilote et de concurrent FIA pour l'année en cours valable pour l'Épreuve.

### **3.13 Etape**

Chacune des parties d'une Épreuve qui est séparée de la suivante par un arrêt d'au moins 6 heures.

Après une durée de conduite comprise entre 12 h et 20 h, un arrêt de 6 h minimum est obligatoire. Un arrêt de 18 h minimum est obligatoire après 10 Etapes de course, sauf décision contraire prononcée par les Commissaires Sportifs sur proposition du directeur de course.

### **3.14 FZ**

Fin d'une zone de contrôle de vitesse matérialisée par un Waypoint Eclipse (WPE).

### **3.15 « GPS »\***

La mention « GPS »\* renvoie dans tous les cas au standard équivalent au GPS conforme au cahier des charges FIA.

### **3.16 Infraction (zone de contrôle de vitesse)**

Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même zone de contrôle de vitesse, définie par une DZ et une FZ. La deuxième infraction interviendra lors d'un ou plusieurs

following briefings. The clerk of the course must attend the briefing.

The information regarding safety and the route (amendments to the road book), dated and signed by the clerk of the course must be posted on the official notice board under his responsibility, before, or, at the latest, during the briefings.

### **3.6 Time Card**

Document intended for the stamps, in chronological order, of the different control points scheduled on the itinerary.

### **3.7 Competitor**

Physical or legal entity used for the physical or legal person who has entered the vehicle.

### **3.8 Manufacturer**

A Manufacturer is one who manufactures vehicles which are homologated by the FIA, bear that manufacturer's name, and are on sale to the public.

Special editions of such vehicles are made for competitions purposes and are in compliance with the FIA Appendix J.

Manufacturers may enter cars bearing their name for competition purposes directly under their own management or contracted to an associated company.

### **3.9 PC (Passage control)**

A control zone where the time card must be stamped by the marshals and which must obligatorily be a WPM or a WPE.

### **3.10 Duration of an Event**

Any Event starts with the administrative checking and/or scrutineering (including, if applicable, checks on the spare parts of the vehicle) and ends 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 administrative checking and post-event scrutineering carried out in accordance with the Code;
- End of the prize-giving.

### **3.11 DZ**

The start of the speed control zone and, when possible, marked by a precise reference marker and identified as a Waypoint (WPM or WPE) in the road book. In case of discrepancy between the two, the Waypoint will be binding.

### **3.12 Crew**

"Crew" means the first driver together with any co-driver(s). It is made up of a maximum of four persons (a maximum of 3 in T1 and T2, or a minimum of 2 and a maximum of 4 in T4) who must hold an FIA driver's and entrant's licence for the current year, valid for the Event.

### **3.13 Leg**

Each part of the Event that is separated from the next by a stopping time of at least 6 hours.

After a driving time of between 12 and 20 hours, a halt of at least 6 hours is compulsory. A halt of at least 18 hours is compulsory after 10 Legs of the race, unless otherwise decided by the Stewards, upon proposal from the clerk of the course.

### **3.14 FZ**

The end of a speed control zone, marked by an Eclipse Waypoint (WPE).

### **3.15 « GPS »**

"GPS"\* in all cases refers to the standard equivalent to the GPS in conformity with the FIA list of requirements.

### **3.16 Infringement (speed control zone)**

An infringement consists of one or more instances of speeding in one and the same speed control zone, defined by a DZ and an FZ. A second infringement will come about when one or more instances of

dépassements à l'intérieur d'une nouvelle zone de contrôle de vitesse. En cas de récidive au cours de l'Épreuve, la 3<sup>e</sup> infraction (dans 3 zones différentes) peut entraîner pour tous les concurrents des pénalités allant jusqu'à l'exclusion, en fonction des dépassements relevés.

### 3.17 Impulsion (zone de contrôle de vitesse)

Conformément au mode de fonctionnement permanent du « GPS »\*, une impulsion est enregistrée au minimum tous les 100 m et les dépassements de vitesse sont affichés dans la page speed du « GPS »\*. Le technicien contrôleur peut relever tous les dépassements et les faire constater à l'équipage à tout moment.

### 3.18 Itinéraire officiel

Il est représenté par le passage à chaque Waypoint visible ou masqué figurant au road book.

### 3.19 Jumelage avec une épreuve moto

Est considéré comme jumelage avec une épreuve Moto le passage d'une épreuve moto sur la totalité ou une partie de l'itinéraire de l'Épreuve :

- moins de 18 h avant le passage de l'Épreuve
- moins de 6 h après le passage du Rallye Tout Terrain

Dans le cadre d'un jumelage, l'écart entre un Rallye Tout Terrain et une épreuve moto devra être au minimum de 30 minutes à partir de la première étape comprenant un secteur sélectif.

### 3.20 Informations aux concurrents

Il s'agit des renseignements communiqués par l'Organisateur et/ou la direction de course aux équipages qui, après lecture, reconnaîtront en avoir pris connaissance par émargement. Cette note devra être mise à la disposition des concurrents dans les meilleurs délais. Une Information concurrent ne peut pas modifier le Règlement.

### 3.21 Parcours

Il est défini par le road book officiel de l'Épreuve, confirmé par l'équipage de la voiture ouvreuse de la FIA.

Le parcours est divisé en Etapes comprenant un ou plusieurs secteurs sélectifs chronométrés reliés par des secteurs de liaison.

Le découpage des secteurs sélectifs doit permettre à la majorité des équipages en course d'effectuer la plus grande partie du parcours de jour. Il n'est pas autorisé de donner le départ d'un secteur sélectif de nuit. La longueur maximale des secteurs sélectifs par Etape est fixée à 800 km.

### 3.22 Passeport Technique de la FIA

Document délivré par l'ASN du concurrent et authentifié par le délégué technique de la FIA à la première épreuve de la Coupe à laquelle participe le véhicule, qui identifie le véhicule présenté avec des marquages ou plombages qui ne doivent être enlevés en aucune circonstance. Il doit pouvoir être présenté à toute demande des commissaires techniques.

### 3.23 Période de neutralisation

Il s'agit du temps pendant lequel les équipages sont stoppés par la direction de course (Régime de parc fermé).

### 3.24 Pénalisation forfaitaire

a) Pénalité créée pour se substituer à certaines sanctions entraînant l'exclusion pour non-respect de certaines clauses du Règlement dans une Épreuve. Elle permet à un concurrent pénalisé de continuer l'Épreuve dans des conditions de compétition normales, mais toutefois sévèrement sanctionné. La pénalisation forfaitaire s'exprime en un temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà infligées au concurrent dans des cas précis et répertoriés dans le Règlement. La pénalisation forfaitaire est fixée par l'Organisateur et peut être d'une valeur différente pour chaque secteur sélectif, secteur de liaison, contrôle de passage, calculée en fonction du profil et de la difficulté de chacun de ceux-ci. Le temps total affecté au concurrent touché par l'application de la pénalisation forfaitaire, pour chaque Etape, sera calculé en additionnant le temps maximum autorisé du/des Secteur(s) Sélectif(s)

speeding have occurred inside a new speed control zone.

In case of a repeated offence during the Event, the 3<sup>rd</sup> infringement (in 3 different zones) may result, for all competitors, in penalties that may go as far as exclusion, depending on the excess speed noted.

### 3.17 Pulse signal (speed control zone)

Following the permanent functioning of the "GPS"\* a pulse signal is recorded in the "GPS"\* at least every 100 m and the speeding is displayed on the speed page of the "GPS"\*. The control technician may note all instances of speeding and point them out to the crew at any time.

### 3.18 Official itinerary

This is represented by the passage through each visible or hidden waypoint featured in the road book.

### 3.19 Twinning with a motorcycle event

An event is considered to be twinned with a motorcycle event when a motorcycle event is run on all or part of the itinerary of an Event:

- Less than 18 hours before the passage of the Event
- Less than 6 hours after the passage of the Cross-Country Rally.

In the event of twinning, the interval between a Cross-Country Rally and a Motorcycle event must be at least 30 minutes as from the first leg that includes a selective section.

### 3.20 Competitors Information

This is information given by the Organiser and/or Race Control to the crews who, after reading it, must confirm this by signature. This note must be made available to the competitors as soon as possible. A competitor's information cannot amend any Regulations.

### 3.21 Route

This is defined by the official road book of the Event, confirmed by the crew of the FIA opening car.

The route is divided into Legs consisting of one or more timed Selective Sections linked by Road Sections.

The dividing up of the Selective Sections must be such that the majority of competing crews can cover most of the route in daylight. It is prohibited to give the start of a Selective Section at night. The maximum length of the Selective Sections per Leg is set at 800 km.

### 3.22 FIA Technical Passport

Document issued by the competitor's ASN and authenticated by the FIA technical delegate at the first Cup event in which the vehicle takes part, who identifies the presented vehicle with markings or seals that must under no circumstances be removed. This passport must be presented on demand of the scrutineers.

### 3.23 Neutralisation Period

This is the time during which the crews are stopped by Race Control (parc fermé conditions).

### 3.24 Fixed penalty

a) A fixed penalty has been created to replace certain sanctions leading to exclusion or disqualification for failing to respect certain clauses of the Regulations in a Event. It allows the penalised competitor to continue the Event in normal competition conditions, although being severely sanctioned. The fixed penalty is expressed in a time which is added to the penalties already incurred by the competitor in specific cases listed in the Regulations. The fixed penalty is set by the Organiser and may be of a different figure for each selective section, road section or passage control, calculated according to the profile and the difficulty of each of these. The total time attributed to the competitor affected by the fixed penalty, for each Leg, will be calculated by adding together the maximum time authorised for the selective section(s) or road section(s) not covered,

ou du/des secteur(s) de liaison de l'Etape non effectuée, augmenté de la pénalisation forfaitaire du jour du/des secteur(s) manquant(s), ainsi que des éventuels contrôles de passage manquants.

b) Dans le cas d'une Etape avec un parcours en boucle (Départ et arrivée au même endroit ou très proches l'un de l'autre) ou avec un parcours en ligne, mais avec un départ et une arrivée reliés par des grandes pistes et/ou des routes goudronnées, une pénalisation spécifique de 100 heures peut être appliquée pour les concurrents n'ayant pas parcouru la totalité de l'itinéraire officiel. En cas de récidive, les Commissaires Sportifs peuvent infliger une sanction allant jusqu'à l'exclusion du concurrent concerné.

### 3.25 Pénalité sportive

Par pénalité sportive, on entend une pénalité infligée pour :

- Excès de vitesse, CP ou WPT, manqués, conduite antisportive ou autre infraction commise dans un secteur sélectif.

### 3.26 Regroupement (Régime de Parc Fermé)

a) Arrêt prévu par l'organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course. Le temps de regroupement peut être différent selon les équipages.

b) Le nouveau départ sera donné selon l'ordre d'arrivée des concurrents au Contrôle Horaire d'entrée du regroupement. Leurs écarts au départ, pour les 10 premiers équipages arrivés, seront de 2 minutes en 2 minutes.

### 3.27 Road Book

a) Tous les équipages recevront un road book conforme au format FIA, de taille A5 comportant au maximum 5 lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et/ou des cartes indiquant l'itinéraire et/ou les points de passage « GPS »\* qui devront être suivis sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

b) Pour chaque localité traversée par les concurrents, le cap de sortie doit être impérativement indiqué. L'entrée et la sortie de la localité doivent être mentionnées au minimum sous forme de Waypoints et/ou de repère visuel.

### 3.28 Secteur de Liaison

Tronçon d'itinéraire à temps imparti compris entre deux contrôles horaires successifs.

### 3.29 Secteur Sélectif

Épreuve de vitesse à temps réel. Les secteurs sélectifs peuvent se dérouler sur un parcours réservé uniquement aux concurrents de l'Épreuve. Cette disposition doit être indiquée au Règlement.

Les départs des secteurs sélectifs sont soit précédés par, soit jumelés à un contrôle horaire et suivis d'un contrôle horaire après l'arrivée.

### 3.30 Super Spéciale

a) L'organisation d'une Super Spéciale est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de l'Épreuve, ce sera la SS1 de l'Etape 1 et tous les concurrents doivent y participer. Une seule Super Spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Etape suivante ou secteur sélectif suivant. Elle se déroulera sous forme d'un secteur sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 10 km au maximum. Le Règlement doit préciser si une reconnaissance de la super spéciale est autorisée et sous quelle forme.

b) Elle compte pour le classement de l'épreuve ainsi que les éventuelles pénalités routières s'y rapportant. Ces pénalités seront comptabilisées dans le classement général de cette Etape et appliquées le jour même.

### 3.31 Équipe et Team Manager

Une Équipe est un concurrent autre qu'une personne physique engageant un ou plusieurs véhicules dans une Épreuve.

Un Team Manager est une personne dûment autorisée par écrit par le

increased by the fixed penalty of the day for the missing Section(s), as well as for any missing passage controls.

b) In the case of a Leg in the form of a loop (Start and finish in the same place or very close to each other), or of a straight Leg but with a start and finish linked by main tracks and/or surfaced roads, a specific penalty of 100 hours may be applied for those competitors who have not covered the whole of the official itinerary. If the error is repeated, the Stewards may inflict a sanction, which may go as far as the exclusion of the competitor concerned.

### 3.25 Sporting penalty

A sporting penalty means a penalty imposed for:

- Speeding, missing a PC or WPT, unsporting conduct, or other violation committed on a selective section.

### 3.26 Regrouping (Parc Fermé conditions)

a) A halt scheduled by the Organisers to enable the theoretical times to be observed on the one hand and, on the other, to regroup the crews still in the Event. The regrouping time may vary according to the crews.

b) The new start will be given according to the order of arrival of competitors at the entrance of the regrouping Time Control. The first ten crews that arrive will start at 2-minute intervals.

### 3.27 Road Book

a) Each crew shall receive a road book in conformity with the FIA format, size A5, comprising a maximum of 5 horizontal lines of distances, drawings and information, containing characteristic notes and/or maps indicating the route and/or the compulsory "GPS" passage points, which they must observe on pain of penalties which may go as far as exclusion.

b) For each inhabited area through which the competitors pass, it is imperative that the direction in which they are to proceed on leaving that area is indicated. The entry to and exit from the inhabited area must be shown at least with Waypoints and/or a visual landmark.

### 3.28 Road Section

Section of itinerary with a target time between two successive time controls.

### 3.29 Selective Section

Speed test in real time. Selective sections may be run over a course exclusively reserved for the competitors in the Event. This provision must be indicated in the Regulations.

Starts of selective sections are preceded by or twinned with a time control, and followed by a time control after the finish.

### 3.30 Super Special Stage

a) The organisation of a Super Special stage is optional. If one is scheduled for inclusion in the Event, it will be SSS1 of Leg 1 and all the competitors must take part in it. Only one Super Special Stage may be organised, which will determine the starting orders for the next Leg or selective section. It will be run in the form of a Selective Section, with a minimum length of 2 km and a maximum length of 10 km. The Regulations must specify whether reconnaissance of the super special stage is permitted and in what form.

b) It shall count for the classification of the Event as well as any road penalties relating thereto. These penalties will be taken into account for the general classification of that Leg and applied the same day.

### 3.31 Team and Team Manager

A Team is an entrant other than a physical person entering one or several vehicles in an event.

A Team manager is a person duly authorised in writing by the entrant

concurrent pour représenter une équipe engagée à une Épreuve, détentrice d'une licence concurrent délivrée au nom de cette équipe.

### 3.32 Temps imparti

a) Chaque secteur de liaison doit se disputer dans un temps imparti que doivent respecter les concurrents.

b) Toute avance ou retard sur le temps imparti entraîne une pénalisation à la minute en secteur de liaison.

### 3.33 Temps estimé

Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un secteur sélectif.

### 3.34 Temps maximum autorisé

Temps supérieur au temps imparti affecté à chaque secteur de liaison et temps maximum donné à chaque secteur sélectif, qui, en cas de dépassement, sans aucune tolérance, entraîne l'application d'une pénalité pouvant aller de la pénalité forfaitaire jusqu'à l'exclusion. À ce moment, le contrôle est dit « fermé » pour le concurrent considéré.

### 3.35 Changement du temps maximum autorisé

Si 50 % des équipages ne sont pas arrivés dans le temps maximum autorisé, tant en secteur sélectif qu'en secteur de liaison, le temps maximum peut être modifié par le directeur de course à la discrétion des Commissaires Sportifs.

### 3.36 Temps réel

Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un secteur sélectif.

### 3.37 Waypoint

Un Waypoint est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de Way points. Tous les Waypoints sont des points de passages obligatoires.

### 3.38 WPE (Waypoint Eclipse)

Point vers lequel le « GPS\* », avec toutes ses fonctions affichées sur son écran, dirige le concurrent une fois que le WPV ou WPM précédant ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le WPM, WPV et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.

### 3.39 WPM (Waypoint masqué)

Point de passage obligatoire mémorisé dans le « GPS\* » et positionné dans le road book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le « GPS\* » ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier.

### 3.40 Waypoint visible (WPV)

Point dont les coordonnées sont communiquées aux concurrents par le road book et mémorisées dans le « GPS\* ». Vers un Way point visible, toutes les informations disponibles de l'appareil sont affichées à l'écran du « GPS\* ».

### 3.41 WPS (Waypoint Sécurité)

Point de passage obligatoire, pour des raisons de sécurité, mémorisé dans le GPS, signalé dans le Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Il peut être lié à un danger 3 (!!!), à une traversée de route, de gazoduc, de voie ferrée etc.

Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier. Pour valider son passage à un WPS, le concurrent doit passer à moins de 90 mètres de celui-ci.

## 4. REGLEMENTATION

4.1 Le règlement particulier d'une Épreuve (le Règlement) doit se conformer :

- Au Code Sportif International de la FIA (le Code) et à ses annexes,
- Aux présentes Prescriptions et Annexes spécifiques,
- Au règlement spécifique de la Coupe du Monde.
- Aux différents cahiers des charges spécifiques définis par la FIA pour les Épreuves,

to represent a team entered in an Event, with a competitor's licence issued in the name of this team.

### 3.32 Target time

a) Each road section must be covered within a target time, which the competitors must respect.

b) Any crew arriving ahead or after the target time on the road section will incur a penalty given to the minute.

### 3.33 Estimated time

Time estimated by the Organiser to cover a selective section.

### 3.34 Maximum time allowed

Time greater than the target time allocated for each road section, or maximum time given to each selective section. Any crew exceeding this time, without any tolerance, will receive a penalty ranging from the fixed penalty to exclusion. At that moment the control is said to be closed for the competitor concerned.

### 3.35 Change of the maximum time allowed

If 50% of the crews do not arrive within the maximum time allowed, either in a selective section or in a road section, the maximum time allowed may be changed by the clerk of the course at the Stewards' discretion.

### 3.36 Real time

This is the time actually taken to cover the route of a selective section.

### 3.37 Waypoint

A Waypoint is a geographical point defined by coordinates of longitude and latitude. There are several types of Waypoints. Each Waypoint is a compulsory passage point.

### 3.38 WPE (Eclipse Waypoint)

A point towards which the "GPS\*", with all its capacities displayed on its screen, directs the competitor once the WPV or WPM preceding this WPE has been validated, whatever the distance between the WPM, WPV and the WPE is. It works in the same way between several successive WPEs.

### 3.39 WPM (hidden Waypoint)

A compulsory passage point memorised in the "GPS\*" and positioned in the road book, and the coordinates of which are not revealed to the competitors. The "GPS\*" directs the competitor towards this point only once he has come within a 3 km radius of it.

### 3.40 Visible Waypoint (WPV)

A point the coordinates of which are given to the competitors by the road book and memorised in the "GPS\*". Towards a visible waypoint, all available information is displayed on the screen of the "GPS\*".

### 3.41 WPS (Waypoint Safety)

Compulsory passage point, for safety reasons, memorised in the "GPS\*", mentioned in the Road Book and the coordinates of which are not revealed to the competitors. It can be linked to a 3 Dangers (!!!), a road crossing, pipeline, railroad, etc.

The "GPS\*" directs the competitor towards this point only once he has come within a 3 km radius of it.

To valid its passage at a WPS, the competitor should come in a within a 90m radius of it, or less.

## 4. RULES

4.1 Supplementary regulations of an Event (Regulations) must conform with:

- The International Sporting Code of the FIA (the Code) and its appendices;
- These Prescriptions and specific Appendices;
- The Specific Regulations of the World Cup;
- The different lists of Requirements defined by the FIA for the Events;

- Toute autre réglementation ou interprétation publiée au Bulletin Officiel de la FIA.

Tout changement doit être annoncé par voie d'additif.

Les informations contenues dans les Articles 3 et 4 du Guide du Rallye sont considérées comme des annexes au Règlement.

**4.2** Toute réclamation sur cette application ou tout cas non prévu sont étudiés par les Commissaires Sportifs qui ont seuls le pouvoir de décision.

## **5. REGLEMENT ET CONDITIONS DE PUBLICATION**

**5.1** Le Règlement doit être soumis à la FIA sous forme de projet au moins 4 mois avant le début de l'Épreuve. La FIA retournera ses commentaires à l'Organisateur au plus tard 3 mois avant le début de l'Épreuve. Le Règlement doit être publié au moins deux mois avant le début de l'épreuve et imprimé au format A5.

Le Règlement que l'Organisateur désire imposer doit mentionner explicitement toutes les dispositions et conditions supplémentaires, qui doivent être conformes aux textes réglementaires.

**5.2** Le Règlement doit spécifier l'endroit et l'heure de l'affichage des résultats officiels. Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être publiée sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

La date et l'heure de la première réunion des Commissaires Sportifs doivent être également données.

**5.3** Le Règlement final doit être publié sur le site Internet officiel de l'Épreuve et être disponible pour les concurrents engagés et les officiels de l'Épreuve sous forme imprimée. Les articles différents de ceux des Prescriptions seront publiés en gras.

## **6. MODIFICATIONS DU REGLEMENT, ADDITIFS**

**6.1** Les dispositions du Règlement ne peuvent être modifiées que conformément aux Articles 66 et 141 du Code.

**6.2** Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs datés, numérotés et signés :

- par l'Organisateur, jusqu'au jour des vérifications et visés par l'ASN et la FIA,

- par les Commissaires Sportifs pendant toute la durée de l'Épreuve. Ils feront partie intégrante du Règlement.

Une fois l'Épreuve commencée, tout amendement au Règlement ou au contenu des Articles 3 et 4 du Guide du Rallye doit également être annoncé au moyen d'un additif.

**6.3** Ces additifs sont affichés au Secrétariat, au PC de l'Épreuve, et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils sont par ailleurs communiqués directement aux équipages et aux concurrents, qui doivent en accuser réception par émargement et doivent être mis à la disposition des concurrents dans les meilleurs délais.

**6.4** Ces additifs doivent être imprimés sur du papier jaune. La numérotation des pages doit apparaître (ex : 2/4, etc.).

## **7. APPLICATION – INTERPRETATION DES REGLEMENTS**

**7.1** Le directeur de course est chargé de l'application des Prescriptions, des règlements applicables (Coupe Tout Terrain) et du règlement particulier pendant le déroulement du rallye.

**7.2** Le directeur de course doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus, qui peuvent exiger l'application des Prescriptions, du Règlement de la Coupe du Monde ou du Règlement.

**7.3** Toute réclamation portée par un concurrent doit être envoyée aux Commissaires Sportifs par le directeur de course pour délibération et décision (Article 151 et suivants du Code).

**7.4** De même, tout cas non prévu dans le Règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision

- Any further regulations or interpretations published in the FIA Official Bulletin.

Any change must be announced by a bulletin.

Information contained in Articles 3 and 4 of the Rally Guide is considered as appendices to the Regulations.

**4.2** Any protests concerning this application or any case not provided for will be studied by the Stewards who alone have the power to decide.

## **5. REGULATIONS AND PUBLICATION CONDITIONS**

**5.1** The Regulations must be submitted in the form of a draft to the FIA at least 4 months before the start of the Event. The FIA will return its comments to the Organiser at least 3 months before the start of the Event. The Regulations must be published at least 2 months prior to the start of the Event and printed in A5 format.

The Regulations that the Organiser wishes to impose must explicitly mention all supplementary rules and conditions, which must be in conformity with the regulatory texts.

**5.2** The Regulations must specify where and when the official results will be posted. In the event of the publication of the results being delayed, the new time of publication must be posted on the official notice board(s).

The date and time of the Stewards' first meeting must also be given.

**5.3** The final Regulations must be published on the official Internet site of the Event and be available to the entered competitors and the Event officials in printed form. Articles different from those of the Prescriptions will be published in bold.

## **6. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS**

**6.1** The provisions of the Regulations may only be amended according to Articles 66 and 141 of the Code.

**6.2** Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered bulletins, signed:

- by the Organiser up to the day of scrutineering, and stamped by the ASN and the FIA,

- By the Stewards of the meeting throughout the duration of the Event. They will be an integral part of the Regulations.

Once the Event has started any amendment to the Regulations or to the content of Articles 3 and 4 of the Rally Guide must also be announced by a bulletin.

**6.3** These bulletins will be posted in the Secretariat, at Rally HQ, and on the official notice board(s). They will also be directly communicated to the crews and to the competitors, who must acknowledge receipt by signature and must be made available to the competitors as soon as possible.

**6.4** These bulletins shall be printed on yellow paper. The pages must be numbered (e.g. 2/4, etc.).

## **7. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS**

**7.1** The clerk of the course is responsible for enforcing the Prescriptions, the applicable regulations (Cross-Country Cups) and the supplementary regulations throughout the running of the rally.

**7.2** The clerk of the course must inform the Stewards of any important incidents that have occurred, which may require the application of the Prescriptions, the relevant Cup regulations or the Regulations.

**7.3** Any protest lodged by a competitor must be sent to the Stewards by the clerk of the course for deliberation and decision (Art. 151 et seq. of the Code).

**7.4** Similarly, any case not provided for in the Regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to decide (Art.

(Article 141 du Code).

7.5 Pour toutes les Épreuves et pour les épreuves candidates, la langue officielle doit être soit l'anglais, soit le français et le choix devra être précisé dans le Règlement. Il est recommandé d'avoir une traduction dans la langue du pays organisateur.

En cas de divergences d'interprétation du Règlement, seul le texte de la langue officielle fera foi.

## 8. QUALIFICATION D'UNE EPREUVE DANS LA COUPE DU MONDE DE LA FIA

8.1 Pour qu'une Épreuve puisse compter pour la Coupe du Monde, il faut obligatoirement qu'elle ait été organisée au moins l'année qui précède son inscription à la Coupe du Monde. L'observateur FIA établit un rapport qui est étudié par la Commission des Rallyes Tout Terrain en vue d'une éventuelle proposition au Conseil Mondial du Sport Automobile et à l'Assemblée Générale de la FIA.

8.2 Toute Épreuve dont le rapport d'observation n'est pas satisfaisant ou qui n'a pas respecté les règlements et les engagements pris au moment de son inclusion dans la Coupe du Monde, ne pourra pas être acceptée dans la Coupe du Monde de l'année suivante. Toute Épreuve dont le rapport prouvera le non-respect du règlement ou une sécurité insuffisante du public et des équipages pourra ne pas être admise l'année suivante à la Coupe du Monde. L'Épreuve sera évaluée par la Commission des Rallyes Tout Terrain.

8.3 Le nombre minimum de véhicules conformes à l'Annexe J acceptés au départ de l'Épreuve est fixé à 10. Si ce nombre n'est pas atteint, la FIA refusera l'inscription de cette Épreuve dans la Coupe du Monde de l'année suivante.

8.4 Toute Épreuve candidate doit se conformer aux Prescriptions, au Règlement Sportif de la Coupe du Monde, au Cahier des Charges FIA et au Plan de Sécurité FIA.

## 9. VEHICULES ADMIS

9.1 Les Épreuves sont ouvertes aux véhicules d'un poids total maximum en charge inférieur ou égal à 3500 kg pour les Groupes T1 et T2 et supérieur à 3500 kg pour le Groupe T4, dûment munis d'un certificat d'immatriculation. Ces véhicules doivent répondre aux normes de sécurité imposées par la convention internationale sur la circulation routière, ainsi qu'aux normes de sécurité imposées par les règlements de la FIA et les présentes Prescriptions. Les véhicules sont répartis comme ci-après :

**Groupe T1 : Véhicules Tout Terrain Prototypes**

**Groupe T2 : Véhicules Tout Terrain de série**

Véhicules homologués en Groupe Tout Terrain. (Les véhicules devront se conformer aux conditions spécifiques pour les Véhicules du Groupe T2 – Annexe 2).

**Groupe T3 : Véhicules Tout terrain améliorés - Légers**

**Catégorie 2 roues motrices :** L'Organisateur doit prévoir une catégorie deux roues motrices à l'intérieur du Groupe T1.

**Groupe T4 : Camions Tout Terrain de série de plus de 3500 kg** (Seulement pour Marathons et Rallyes Tout Terrain quand le parcours le permet). Il y a deux classes de cylindrée : la classe 1 pour les camions équipés d'un moteur de cylindrée nominale supérieure ou égale à 10 000 cm<sup>3</sup> ; la classe 2 pour les camions équipés d'un moteur de cylindrée nominale inférieure à 10 000 cm<sup>3</sup>. Il y aura un classement séparé pour les camions T4 dans les Rallyes Tout Terrain et les Marathons.

Sont éligibles à la Coupe du Monde, les véhicules conformes aux règlements techniques de l'Annexe J 2009 et 2011 aux conditions suivantes :

- Ils doivent avoir un passeport technique de la FIA en cours de validité.

141 of the Code).

7.5 For all Events and candidate events, the official language must be either English or French and the choice must be specified in the Regulations. A translation in the language of the organising country is recommended.

In the event of any dispute concerning the interpretation of the Regulations, only the text of the official language will be binding.

## 8. QUALIFICATION OF AN EVENT IN THE FIA WORLD CUP

8.1 An Event may qualify for the World Cup only if it has been organised at least the year preceding its inclusion in the Cup. The FIA observer will draw up a report which will be studied by the Cross-Country Rally Commission with a view to a possible proposal to the World Motor Sport Council and to the FIA General Assembly.

8.2 Any Event for which the observer's report is not satisfactory, or which has not complied with the regulations and the commitments undertaken at the time of its inclusion in an FIA Cup, will not be accepted in the Cup concerned the following year. Any Event shown by the report to have failed to comply with the regulations or to ensure a sufficient level of safety for the public and the crews might not be accepted in the Cup concerned the following year. The Event will be assessed by the Cross-Country Rally Commission.

8.3 There must be at least 10 vehicles in conformity with Appendix J at the start of the Event. If this minimum number is not reached, the FIA will refuse the entry of that Event in the World Cup the following year.

8.4 Any candidate Event must conform to the Prescriptions, to the Sporting Regulations of the Cup concerned, and to the FIA List of Requirements including the FIA Safety Plan.

## 9. ELIGIBLE VEHICLES

9.1 Events are open to vehicles of a maximum gross weight of up to 3500 kg for Groups T1 and T2, and greater than 3500 kg for Group T4, in due possession of a registration certificate. 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 Prescriptions. The vehicles shall be split up into the following categories:

**Group T1: Prototypes Cross-Country Vehicles.**

**Group T2: Series Production Cross-Country Vehicles.**

Vehicles homologated in the Cross-Country Group (vehicles must comply with the specific conditions for Group T2 vehicles – Appendix 2).

**Group T3: Improved Cross Country vehicles – Lightweight**

**Two-wheel drive category:** The Organiser must provide for a two-wheel drive category within Group T1.

**Group T4: Series Cross-Country Trucks** weighing more than 3500 kg (only for Marathons and Cross-Country Rallies when the terrain allows it). There are two cylinder classes: Class 1 for trucks fitted with an engine with a nominal cylinder capacity of 10,000 cm<sup>3</sup> or over; Class 2 for trucks fitted with an engine with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cm<sup>3</sup>. There will be a separate classification for T4 trucks in Cross-Country Rallies and Marathons.

Vehicles conforming to the technical regulations of Appendix J 2009 and 2011 are eligible under the following conditions:

- They must have a valid FIA technical passport.

- Le diamètre maximum des brides à air pour les moteurs à essence d'une cylindrée inférieure à 5,4 l est fixé à 34 mm.
- Pour les véhicules à moteur à essence d'une cylindrée supérieure ou égale à 5,4 l (moteur culbuté à deux soupapes par cylindre, arbres à cames dans le bloc-moteur) le diamètre maximal des brides à air est fixé à 37,2 mm
- Le diamètre maximum des brides à air pour les moteurs diesel est de 38 mm.

**9.2** 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 (Groupe T2).

**9.3 VEHICULE 4x4 A MOTEUR CENTRAL OU ARRIERE**  
 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 si il possède un moteur situé en arrière du milieu de l'empattement.

**9.4 ADMISSION DES VEHICULES « SCORE » EN T1**  
 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. De plus, l'admission du véhicule devra être soumise à l'approbation finale du Groupe de Travail Technique Tout Terrain de la FIA.

**9.5**  
 Les Organismes doivent inclure les groupes et classes comme suit :

Groupe	Classe	Véhicule
T1.1	T1 4x4	Essence
T1.2	T1 4x4	Diesel
T1.3	T1 4x2	Essence
T1.4	T1 4x2	Diesel
T2.1	T2	Essence
T2.2	T2	Diesel
T3		
T4.1	T4 égal ou plus de 10 000	cm <sup>3</sup>
T4.2	T4 d'une cylindrée nominale de moins de 10 000	cm <sup>3</sup>

**10. PNEUS**  
**10.1** Pour les pilotes prioritaires T1 avec des véhicules à 4 roues motrices, un seul dessin de pneus est autorisé pour chaque pilote prioritaire (selon la liste FIA ou si nommé comme tel course par course par la FIA).  
 Lors des vérifications techniques, le dessin doit être déposé et les pilotes doivent nommer et donner les dessins du type de pneumatiques (Dessins et Dimensions).  
 a) Seuls ces pneus, brut de moule, peuvent être utilisés pendant l'Épreuve.  
 b) Un dessin est associé à chaque dimension et si les pneus droits et gauches sont différents, leurs dessins doivent être symétriques.

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

**10.3** La retaille des pneumatiques est interdite.

**11. SYSTEME DE DONNÉES**  
**11.1 SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES**  
 Les véhicules peuvent être équipés d'un système d'acquisition de données de la FIA afin de contrôler leurs performances lors des

- The maximum diameter of the air restrictors for petrol engines with a cylinder capacity of less than 5.4 L is set at 34 mm.
- For vehicles with a petrol engine with a cylinder capacity equal to or more than 5.4 L (rocker arm engine with two valves per cylinder, camshaft in the engine block), the maximum diameter of the air restrictors is set at 37.2 mm
- The maximum diameter of the air restrictors for diesel engines is 38 mm.

**9.2** 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 Article 284 (Group T2).

**9.3 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.

**9.4 ELIGIBILITY OF "SCORE" IN GROUP T1**  
 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.  
 In addition, the eligibility of the vehicle shall be subject to the final approval of the FIA Cross-Country Technical Working Group.

**9.5**  
 Organisers must include the following group and classes:

Group	Class	Vehicle
T1.1	T1 4x4	Petrol
T1.2	T1 4x4	Diesel
T1.3	T1 4x2	Petrol
T1.4	T1 4x2	Diesel
T2.1	T2	Petrol
T2.2	T2	Diesel
T3		
T4.1	T4 with a nominal cylinder capacity of 10,000 cc or over	
T4.2	T4 with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cc	

**10. TYRES**  
**10.1** For T1 Priority Drivers with 4-WD vehicles, a single tyre pattern is authorised for each seeded driver (according to the FIA list or if nominated as such race by race by the FIA).  
 During scrutineering, the pattern must be registered and the drivers must name and provide drawings of the type of tyre (Patterns and Dimensions).  
 a) Only these tyres, raw from mould, may be used during the Event.  
 b) A pattern is associated with each dimension and, if left tyres are different from right tyres, their patterns must be symmetrical.

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

**10.3** Re-grooving of tyres is forbidden.

**11. DATA SYSTEM**  
**11.1 DATA LOGGER**  
 The vehicles may be equipped with an FIA Data Logger to monitor their performances during the World Cup events he events

épreuves de la Coupe du Monde et de toutes les épreuves Bajas ou Tout Terrain inscrites au calendrier de la FIA.

La FIA peut imposer toutes restrictions nécessaires, à sa propre discrétion, afin de répondre à cet objectif.

## 12. EQUIPAGES

12.1 Est admis tout équipage engagé par un concurrent titulaire d'une licence internationale de concurrent FIA valable pour l'année en cours.

12.2 Pendant toute la durée d'une Épreuve, lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au 1<sup>er</sup> pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

12.3 A l'exception des zones d'assistance et de ravitaillement et ceux prévus par le Règlement, l'équipage doit se trouver au complet à bord du véhicule, pendant toute la durée d'une Épreuve. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraîne l'exclusion.

12.4 Au cours d'une Etape, le transport d'au moins un membre de l'équipage par un tiers entraîne l'exclusion de l'équipage concerné.

12.5 Le port des équipements de sécurité (Annexe L, chapitre 3) homologués FIA est obligatoire pendant toute la durée des secteurs sélectifs, sous peine d'exclusion immédiate de l'équipage.

Le port d'un harnais de sécurité approuvé par la FIA est obligatoire pendant toute la durée de l'Épreuve.

Les officiels peuvent mener les vérifications de l'équipement de sécurité des équipages et de leurs vêtements, au départ de chaque secteur sélectif de l'Épreuve et à tout autre moment de l'Épreuve. En cas de non-conformité, le départ sera refusé.

## 13. OFFICIELS

13.1 Un observateur ainsi qu'un délégué technique sont désignés par la FIA.

13.2 La liste nominative des officiels doit être fournie à l'ASN organisatrice et à la FIA au minimum 4 semaines avant l'Épreuve.

La liste des officiels proposés pour chaque Épreuve doit être agréée par la FIA.

- 1 Collège de 3 Commissaires Sportifs de nationalités différentes, avec son propre Secrétaire.

- 1 Délégué technique FIA.

- 1 Directeur de course.

- 1 Directeur de course adjoint.

- 1 Secrétaire de la manifestation.

- 1 Responsable de la sécurité.

- 1 Médecin chef.

- 1 Chargé des relations avec les équipages pour 50 équipages acceptés, 2 pour 100 équipages ou plus.

- 1 Commissaire technique par tranche de 25 équipages engagés

- 1 Délégué FIA voiture ouverte et son assistant (Coupe du Monde).

- 1 Chef de poste et 1 contrôleur pour chacun des contrôles prévus sur une Etape (pour une Etape soit : CH départ Etape, CH précédant le départ secteur sélectif, départ secteur sélectif, contrôles de passage, arrivée secteur sélectif, CH/Stop, CH/arrivée Etape).

- Juges de faits : toute personne détentrice d'une licence internationale désignée par l'Organisateur conformément à l'Article 149 c) du Code.

La liste des juges de faits doit être distribuée aux concurrents lors des vérifications administratives.

13.3 Les Commissaires Sportifs d'une Épreuve seront toujours au nombre de trois. Deux de ces membres, d'une nationalité différente de celle du pays organisateur, sont désignés par la FIA (dont le président)

comprising all Cross-Country or Baja events registered on the FIA calendar.

The FIA may impose any necessary restrictions, at its own discretion, in order to meet this objective.

## 12. CREWS

12.1 Any crew entered by a competitor holding an FIA international competitor's licence valid for the current year is eligible.

12.2 Where the competitor is a legal entity, or in any case not part of the crew, the first driver named on the entry form will be held responsible, jointly and severally, for all the liabilities and obligations of the competitor, throughout the whole Event.

12.3 Excepted in the service zones and refuelling zones, with the exception of the cases provided for in the Regulations, the full crew must be on board the vehicle throughout the entire duration of the Event. If one member retires, or if a third party is admitted on board (unless this is to transport an injured person), the vehicle shall be excluded from the Event.

12.4 During a Leg, transportation of at least one member of the crew by a third party will entail the exclusion of the crew concerned.

12.5 The wearing of FIA homologated safety equipment (Appendix L, Chapter 3) is compulsory throughout the selective sections, on pain of immediate exclusion of the crew.

The wearing of an FIA-approved safety harness is compulsory throughout the Event.

Officials may carry out checks on the crews' safety equipment and clothing at the start of each selective section in the Event and at any other moment of the Event. In the event of non conformity, the start will be refused.

## 13. OFFICIALS

13.1 One observer as well as a technical delegate will be appointed by the FIA.

13.2 The list of names of the officials must be supplied to the organising ASN and to the FIA at least 4 weeks prior to the Event.

The list of officials proposed for each Event must be approved by the FIA.

- 1 Panel of 3 Stewards of different nationalities, with its own Secretary.

- 1 FIA Technical delegate.

- 1 Clerk of the course.

- 1 assistant clerk of the course.

- 1 Secretary of the meeting.

- 1 Safety officer.

- 1 Chief Medical Officer.

- 1 Crews' Relations Officer for 50 crews accepted, 2 for 100 crews or more.

- 1 Scrutineer for every 25 crews entered

- 1 FIA Delegate for the opening car and his assistant (World Cup).

- 1 post chief and 1 controller for each of the controls scheduled on a Leg (i.e. for one Leg: Start-of-Leg TC, TC preceding start of selective section, start of selective section, passage control, finish of selective section, Stop TC, Finish-of-Leg TC).

- Judges of facts: any person holding an international licence and nominated by the Organiser in accordance with Article 149 c) of the Code.

The list of the judges of fact must be distributed to the competitors during the administrative checks.

13.3 The Stewards for an Event shall always comprise three members. Two of these members, of a different nationality from that of the organising country, shall be appointed by the FIA (including the

et un par l'ASN du pays organisateur de l'Épreuve.  
Il doit y avoir une communication permanente adéquate entre les Commissaires Sportifs, le directeur de course et le Délégué Technique afin que toute décision puisse être prise sans retard.

**13.4** Pour toute Épreuve, y compris pour les épreuves candidates, la FIA désigne un observateur. Aucun observateur FIA ne peut être aussi Commissaire Sportif de la même Épreuve.

**13.5** Pour toute Épreuve, la FIA désignera un délégué technique qui sera le chef des Commissaires Techniques.

**13.6** Directeur de course

Cette personne est nommée par l'organisateur et agréée par la FIA. Elle doit toujours avoir les possibilités matérielles de contrôler la course sur le terrain avec l'Organisateur.

**13.7** Les chargés des relations avec les équipages, dont au moins un sera bilingue (anglais/français), doivent être facilement identifiables par un marquage distinctif.

Ils doivent être présents au moins :

- Aux vérifications administratives et techniques,
- Au départ et à l'arrivée des Etapes.

La mission des chargés des relations avec les équipages consiste à :

- Informer les équipages et assurer avec eux un dialogue permanent,
- Apporter des réponses précises à toutes les questions posées,
- Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement d'une Épreuve,
- Eviter la transmission aux Commissaires Sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver une solution satisfaisante dans le cadre d'explications précises à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamations (ex. : fournir des précisions sur les temps contestés).

#### **14. ENGAGEMENTS**

**14.1** Toute personne qui désire participer à l'Épreuve doit adresser au secrétariat de l'Épreuve la demande d'engagement accompagnée du montant des droits d'engagement et comprenant au minimum :

- Le nom, prénom, nationalité, adresse, numéro de licence (concurrent et/ou pilote), numéro de permis de conduire pour chacun des membres de l'équipage,
- Les caractéristiques du véhicule, le groupe, la classe et le numéro de la fiche d'homologation FIA pour les T2 et les T4.

L'Organisateur doit mentionner la liste des documents demandés dans le Règlement de l'Épreuve.

Les concurrents, premiers pilotes ou copilotes d'une nationalité différente de celle de l'ASN de l'Organisateur, devront se conformer à l'Article 70 du Code.

**14.2** Par le seul fait d'apposer sa signature sur la demande d'engagement, le concurrent se soumet aux seules juridictions sportives reconnues par le Code, ainsi qu'aux dispositions des règlements.

Les membres de l'équipage doivent signer la demande d'engagement au plus tard aux vérifications administratives.

Aucune modification ne peut être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le Règlement.

**14.3** Le changement d'un membre de l'équipage peut être effectué jusqu'au moment de sa présentation aux vérifications administratives sous réserve d'approbation par le comité d'organisation. Le changement de 1 à 4 membres de l'équipage ne peut être autorisé que par la FIA ou par les Commissaires Sportifs après le début des vérifications administratives ou techniques.

**14.4** Jusqu'au moment des vérifications administratives, le concurrent peut librement remplacer le véhicule engagé par un autre.

**14.5** La liste des engagés, comprenant les pilotes prioritaires de l'Épreuve, doit être envoyée à la FIA, pour validation, au plus tard 15 jours avant le début des vérifications administratives. La liste des

chairman) and one by the ASN of the country organising the Event.

There must be permanent suitable communication between the Stewards, the clerk of the course and the technical delegate, so that any decision can be made without delay.

**13.4** For any Event, including candidate Events, the FIA will appoint an observer. No FIA observer may also be a Steward for the same Event.

**13.5** For any Event, the FIA shall appoint a technical delegate who will be the Chief Scrutineer.

**13.6** Clerk of the course

This person is nominated by the organiser and approved by the FIA, and must at all times have the material means to check the progress of the race in the field with the Organiser.

**13.7** The crews' relations officers, at least one of whom is bilingual (English/French), must be easily identifiable by means of a distinctive marking.

At a minimum, they must be present:

- At scrutineering and administrative checks,
- At the start and finish of Legs.

The mission of the crews' relation's officers is:

- To inform the crews and ensure permanent dialogue with them,
- To give accurate answers to all questions asked,
- To provide all information or additional clarifications in connection with the Regulations and the running of the Event,
- To avoid forwarding questions to the Stewards, which could be solved satisfactorily by a clear explanation, with the exception of protests (for example, to clarify disputes over times)

#### **14. ENTRIES**

**14.1** Anybody wishing to take part in the Event must send the entry form, duly completed, to the secretariat of the Event, along with the entry fees, and mentioning at least:

- the full name, nationality, address, licence n° (entrant and/or driver) and driving licence n° of each member of the crew,

- The characteristics of the vehicle, group, class and FIA homologation form number for T2 and T4.

The Organiser must mention the list of documents required in the Event Regulations.

Competitors, 1<sup>st</sup> drivers or co-drivers of a nationality different from that of the Organisers' ASN must comply with Article 70 of the Code.

**14.2** By the very fact of signing the entry form, competitors observe the sporting jurisdictions specified in the Code and the regulations only.

The crew members must sign the entry form at the latest at the administrative checks.

No amendments may be made to the entry form, except in the cases provided for in the Regulations.

**14.3** The changing of a single crew member may be carried out until the moment at which the crew member concerned presents himself at the administrative checks, subject to the approval of the organising committee. Once the administrative checks and scrutineering have begun, the changing of 1 to 4 crew members may only be authorised by the FIA or by the Stewards.

**14.4** Up to the moment of the administrative checks, the competitor may freely replace the entered vehicle with another.

**14.5** The list of entrants, including priority drivers for the Event, must be sent to the FIA, for approval, at the latest 15 days before the start of the administrative checks. The list of crews authorised to take

équipages autorisés à prendre le départ, validée par les Commissaires Sportifs, sera communiquée à la FIA dans les 24 heures suivant cette validation.

**14.6** Si un véhicule ne correspond pas, dans sa configuration de présentation aux vérifications techniques de départ, à son groupe d'engagement, ce véhicule peut sur proposition des commissaires techniques, être muté par les Commissaires Sportifs dans un autre groupe, ou refusé définitivement.

**14.7** La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement.

**14.8** Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

- a) aux candidats dont l'engagement aurait été refusé,
- b) au cas où l'Épreuve n'aurait pas lieu.

**14.9** L'Organisateur remboursera sous déduction d'une retenue variable les droits d'engagement aux concurrents qui, pour des raisons de force majeure n'auraient pu se présenter au départ de l'Épreuve (c'est-à-dire avant la fin des vérifications administratives) sous réserve qu'une demande parvienne à l'Organisateur par lettre recommandée.

Ce remboursement interviendra au plus tard 1 mois après l'arrivée de l'Épreuve.

**14.10** Quand un transfert (aérien, maritime, ferroviaire ou autre) est inclus dans le déroulement de l'Épreuve, il doit en faire partie intégrante et doit être inclus dans le montant total des droits d'engagement.

**14.11** Tout refus d'engagement doit être effectué conformément à l'Article 74 du Code.

## 15. IDENTIFICATION

**15.1** L'Organisateur fournira à chaque équipage un ensemble de plaques d'identification comprenant : 1 plaque rallye et 3 panneaux portant les numéros de course dites plaques numéros.

**15.2** Pendant toute la durée de l'Épreuve, les plaques doivent être apposées suivant les présentes Prescriptions.

Elles ne doivent en aucun cas recouvrir, même partiellement, l'immatriculation du véhicule.

**15.3** Les plaques numéros (50 cm de largeur x 47 cm de hauteur) doivent être collées sur le côté droit et le côté gauche du véhicule, 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 lisibles de l'arrière.

Elles comportent le numéro de course, le nom de l'Épreuve et éventuellement le nom d'un partenaire principal des Organisateurs.

Sous ces plaques numéros, un espace de 50 cm de large x 5 cm de haut doit être laissé libre (Voir Annexe N).

**15.4** Une plaque rallye (disponible sur support rigide ou adhésif) doit être apposée visiblement sur le véhicule pendant toute la durée de l'Épreuve. Elle est obligatoirement fixée, parallèlement à l'axe des roues, à l'arrière du véhicule, sans recouvrir même partiellement la plaque d'immatriculation.

**15.5** À tout moment de l'Épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque numéro ou d'une plaque « rallye » peut entraîner une pénalisation égale, par constat, à 10% du montant des droits d'engagement à condition que l'Organisateur fournisse ces panneaux ou plaques. L'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque peut entraîner une pénalité de 20% des droits d'engagement.

**15.6** Les noms du 1<sup>er</sup> pilote et des copilotes et le drapeau de leur nationalité, d'une hauteur de 30 à 50 mm, doivent être apposés sur chaque côté des ailes avant ou portières avant du véhicule. Tout véhicule ne respectant pas cette règle peut faire l'objet une pénalisation, égale à 10% du montant des droits d'engagement.

**15.7** Les membres de l'équipage seront reconnaissables au moyen d'un bracelet d'identification. Tout défaut constaté par un officiel peut

the start, approved by the Stewards, will be forwarded to the FIA within 24 hours following its approval.

**14.6** Should it turn out, at the time of pre-race scrutineering, that a vehicle does not correspond in its presentation to the group in which it was entered, this vehicle may, upon the proposal of the scrutineers, be transferred by the Stewards to a different group or be refused definitively.

**14.7** The entry application will be accepted only if accompanied by the entry fees.

**14.8** Entry fees will be refunded in full:

- a) to candidates whose entry has not been accepted,
- b) In the case of the Event not taking place.

**14.9** The Organiser will reimburse the entry fee, minus a variable retainer, to those competitors who were unable to present themselves at the start of the Event (i.e. before the end of the administrative checks) for reasons of force majeure, subject to the application reaching the Organiser by registered mail.

This reimbursement will take place at the latest one month after the finish of the Event.

**14.10** When a transfer (by air, sea, rail, or other means) is included in the running of the Event, it must be an integral part of it and must be included in the total sum of the entry fees.

**14.11** The refusal of any entry must be in conformity with Article 74 of the Code.

## 15. IDENTIFICATION

**15.1** The Organiser shall supply each crew with a set of identification plates comprising one rally plate and 3 panels bearing the race numbers and called number plates.

**15.2** Throughout the duration of the Event, the plates must be affixed according to the Prescriptions.

In no case may they cover, even partially, the vehicle's licence plates.

**15.3** The number plates, 50 cm wide x 47 cm high, must be affixed to the right and left sides of the vehicle, on the area situated between the wheel arches, provided that they are totally visible from the side, as well as on the roof of the vehicle legible from the back.

They bear the race number, the name of the Event and possibly the name of the Organisers' main sponsor.

Under these number plates, a space of 50 cm wide x 5 cm high must be left vacant (see Appendix N).

**15.4** One rally plate (available as stickers or on a rigid support) must be positioned legibly in a visible position during the whole event. It must be fixed at the rear of the vehicle, parallel to the axis of the wheels, without covering, even partially, the vehicle's license plate.

**15.5** At any time during the Event, the absence or faulty positioning of a number plate or a rally plate may incur, on certification, a cash penalty equivalent to 10% of the entry fees, on condition that the Organisers provide these plates. The absence or faulty positioning of one plate at the same time may result in a cash penalty equivalent to 20% of the entry fee.

**15.6** The names of the 1<sup>st</sup> driver and his co-driver(s), plus their national flags, of a height of 30 - 50 mm, must appear on both sides of the front wings or front doors of the vehicle. Any vehicle failing to comply with this rule may be subject to a cash penalty, equivalent to 10% of the entry fee.

**15.7** The members of the crew will be recognisable by means of an identity bracelet. Any breach noted by an official may result in a cash

<p>entraîner une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement. Le n° d'appel d'urgence et le nom de la personne doivent être inscrits sur ce bracelet.</p> <p><b>16. PUBLICITE</b></p> <p><b>16.1</b> Il est permis aux équipages d'apposer librement toute publicité sur leurs véhicules, pour autant que celle-ci :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) soit autorisée par les règlements de la FIA et la législation des pays traversés,</li><li>b) ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,</li><li>c) n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous des plaques rallye, plaques numéros et bandeaux de pare-brise,</li><li>d) ne gêne pas la vue de l'équipage à travers les vitres.</li></ul> <p><b>16.2</b> Les emplacements réservés aux Organisateurs pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Les plaques numéros où la publicité Organisateur devra être installée sur un bandeau de 14 cm x 50 cm, éventuellement divisible en haut et/ou en bas des numéros.</li><li>b) Un jeu de plaques « rallye » dont 9 cm x 43 cm sont réservés à la publicité des Organisateurs.</li><li>c) Deux bandeaux à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise, d'une hauteur maximale de 10 cm et d'une longueur maximale de 25 cm, si autorisé par le code de la route des pays où l'épreuve a lieu.</li></ul>	<p>penalty equivalent to 10% of the sum of the entry fee. The emergency number and the name of the person must be written on this bracelet.</p> <p><b>16. ADVERTISING</b></p> <p><b>16.1</b> Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their vehicles, provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) it is authorised by the FIA regulations and the legislation of the countries crossed,</li><li>b) it is not likely to give offence,</li><li>c) it does not encroach upon the spaces defined below reserved for rally plates, number plates and windscreen strips.</li><li>d) It does not interfere with the crew's vision through the windows.</li></ul> <p><b>16.2</b> The places reserved for the Organisers for collective advertising which may not be bought are situated on:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) The number plates where the Organisers' advertising must be affixed on a strip measuring 14 cm x 50 cm, which may be divided above and/or below the numbers.</li><li>b) One set of rally plates, of which 9 cm x 43 cm is reserved for the Organisers' advertising.</li><li>c) Two strips to be affixed on each side of the upper part of the windscreen 10 cm high maximum by 25 cm long maximum, if permitted by the road traffic laws of the local countries where the event is taking place.</li></ul>
--	--

16.3 Les plaques de numéros de compétition doivent être conformes à ce qui suit : 16.3 The Competition number plates must conform to the following:



**Competing Vehicles / Véhicules Engagés**

White background / Fond blanc  
Black numbers / Chiffres noirs



**Service / Assistance**

Yellow background / Fond jaune  
Black numbers / Chiffres noirs  
Yellow colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 107 / Couleur jaune correspondant à la couleur  
Pantone No.PMS 107



**VIP, Guest (No official function) / VIP, Invités  
(Pas de fonction officielle)**

Light blue background / Fond bleu clair  
Black numbers / Chiffres noirs  
Blue colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 264 / Couleur bleue correspondant à la couleur  
Pantone No.PMS 264



**Media / Médias**

Mid green background / Fond vert  
Black numbers / Chiffres noirs  
Green colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 375 / Couleur verte correspondant à la couleur  
Pantone No.PMS 375



**FIA Officials / Officiels FIA**

White background / Fond blanc  
Black writing / Lettres en noir



**Event Organization / Organisation de l'Epreuve**

Red background / Fond rouge  
White writing / Lettres en blanc  
Red colour to match Pantone Matching System colour  
No. PMS 166 / Couleur rouge correspondant à la couleur  
Pantone No.PMS 166

**16.4** La publicité facultative de l'Organisateur doit figurer sur un panneau de 50 cm de large x 52 cm de haut non morcelables à apposer sur le côté droit et le côté gauche du véhicule et dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'ils soient totalement visibles de côté.

**16.5** Pour les concurrents n'acceptant pas la publicité facultative de l'Organisateur le montant des droits d'engagements est majoré de 60 %.

**16.6** Les équipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du Rallye Tout Terrain. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement pour le 1<sup>er</sup> constat et de 100% à chaque récidive.

**16.7** Si l'Organisateur veut imposer une publicité, ils doivent préciser laquelle dans le Règlement, ou, au plus tard, un mois avant les vérifications, par additif visé par la FIA.

Cependant, le nom d'un constructeur automobile ne peut être associé au nom de l'Épreuve ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par l'Organisateur.

## **17. MARQUAGE**

**17.1** Le bloc moteur, le châssis et le GPS qui sont identifiés par un marquage lors des vérifications techniques, et l'équipage sont associés et matérialisés par un numéro de course. Ces quatre éléments ne peuvent être dissociés pendant tout le déroulement de l'Épreuve (excepté les cas expressément prévus dans les présentes Prescriptions).

**17.2** Toute anomalie constatée, et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées peut entraîner l'exclusion de l'équipage ainsi que celle de tout concurrent ou de tout équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjudice de sanctions plus graves qui pourront être demandées à l'ASN dont dépend le concurrent ou le complice.

## **18. ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE**

**18.1** Ordre servant à l'attribution des numéros de course :

- 1) Pilotes Prioritaires Rallyes Tout Terrain
- 2) Tous les autres pilotes, à l'initiative du comité d'organisation.

## **19. PRIORITES DES PILOTES – POUR VEHICULES T1 UNIQUEMENT**

**19.1** Critères de la FIA pour Pilotes Prioritaires Rallyes Tout-Terrain, servant à établir la liste publiée sur le site internet de la FIA :

Tout pilote inscrit sur la liste le sera pour une durée minimale de deux ans automatiquement (l'année de son inscription et l'année suivante). Il disparaît de la liste la troisième année s'il n'a rempli aucun des critères d'inclusion.

**19.2** Sauf cas de force majeure dûment reconnu par la FIA, aucun pilote ne peut être ni ajouté ni retiré de la liste prioritaire dans les 15 jours qui précèdent le début d'une Epreuve.

**19.3** Les Pilotes remplissant les critères suivants sont inclus dans la liste de priorité :

- Les 3 premiers du classement final de la Coupe du Monde de l'année précédente.
- Les 3 premiers du classement final de la Coupe Internationale de l'année précédente.
- Les 3 premiers de chaque épreuve de la Coupe du Monde en cours.
- Tout pilote désigné par la FIA, laquelle se réserve le droit d'ajouter ou de retirer un nom à la liste.
- Tout pilote engagé par un constructeur pour une Epreuve particulière devient prioritaire uniquement pour l'Epreuve concernée.

## **20. ORDRE DE DEPART**

**20.1** L'intervalle et l'ordre de départ de la super spéciale peuvent être l'appréciation du directeur de course. Le départ de chaque Etape est

**16.4** The Organiser's optional advertising will appear on one 50 cm wide x 52 cm high panel which cannot be subdivided, to be affixed on the right and left sides of the vehicle, on the area situated between the wheel arches provided that they are totally visible from the side.

**16.5** For competitors who refuse the Organiser's optional advertising, the amount of the entry fees will be increased by 60%.

**16.6** The crews must ensure that the advertising is properly affixed throughout the running of the Cross-Country Rally. If compulsory or optional advertising is absent or wrongly fixed, a penalty of 10% of the entry fee will be incurred for a first offence, and 100% of the entry fee for each repeated offence.

**16.7** If the Organiser wishes to impose certain advertising, they must specify which type in the Regulations, or, at the latest one month before the administrative checks, by means of a bulletin approved by the FIA. However, the name of an automobile manufacturer cannot be associated with the name of the Event, nor can it appear in the advertising spaces imposed by the Organiser.

## **17. MARKING**

**17.1** The engine block, chassis and GPS identified with a mark during scrutineering, and the crew are associated with and identified by a race number; these four elements can be neither changed nor replaced during the running of the Event (except for cases expressly provided for in these Prescriptions).

**17.2** Any anomaly discovered, and in particular identification marks presented as original and untouched which have been tampered with, may entail the exclusion of the crew, as well as that of any other competitor or crew who has helped or been involved in the commission of the infringement. This will not prejudice any demands which may additionally be made to the competitor's or accomplice's ASN concerning the imposition of heavier sanctions.

## **18. ALLOCATION OF RACE NUMBER**

**18.1** Order for the allocation of race numbers:

- 1) Cross-Country Rallyes Priority Drivers
- 2) All other drivers at the initiative of the organising committee.

## **19. DRIVERS' PRIORITIES – FOR T1 VEHICLES ONLY**

**19.1** FIA Criteria for Priority Cross-Country Rally Drivers, used for establishing the list which is published on the FIA website:

All drivers included on the list shall be on it for a minimum period of two years automatically (the year of entry and the following year). They drop off the list in the third year if they do not fulfil any of the criteria for inclusion.

**19.2** Save in a case of force majeure duly recognised by the FIA, no driver can be added to or withdrawn from the priority list within 15 days preceding the start of an Event.

**19.3** Drivers fulfilling the following criteria are included in the list of priority drivers:

- The first 3 in the final classification of the World Cup of the previous year.
- The first 3 in the final classification of the International Cup of the previous year.
- The first 3 in each event of the current World Cup.
- Any driver nominated by the FIA, which reserves the right to add a name to or withdraw a name from the list.
- Any driver entered by a manufacturer for a specific Event becomes a priority driver for that event only.

## **20. STARTING ORDER**

**20.1** The start interval and running order of the Super Special Stage can be at the discretion of the clerk of the course. The start of each

donné avec un écart d'au moins 2 minutes entre les 10 premiers, dans l'ordre croissant du classement des jours précédents.

**20.2** Les départs de l'Etape suivant la super spéciale, comportant un secteur sélectif se feront dans l'ordre du classement de la super spéciale. Les pénalités infligées lors de la super spéciale et des liaisons éventuelles ne concernent que le classement général.

En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura réalisé le temps en premier.

**20.3** Dans le cas où deux ou plusieurs secteurs sélectifs auraient été courus lors de la même Etape, l'ordre de départ de l'Etape du lendemain sera établi sur le cumul des temps de ces secteurs sélectifs. En cas d'ex aequo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura obtenu le temps le plus rapide du premier secteur sélectif.

**20.4** Dans le cas de 2 ou plusieurs secteurs sélectifs successifs, 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 (soit les 10 premiers avec un intervalle de 2 minutes et les autres avec un intervalle d'une minute).

**20.5** Le directeur de course, lorsqu'il rédige l'ordre de départ, ne devra tenir compte que des éventuelles pénalités sportives liées à des infractions (CP manqué, Waypoint manqué, excès de vitesse, comportement déloyal, etc.) effectuées sur le Secteur Sélectif qui s'ajouteront au temps du/des Secteur(s) Sélectif(s) considéré(s).

Cette procédure est applicable à condition que les pénalités soient marquées dans le carton de pointage du concurrent et/ou constatées par un autre moyen à la disposition de la direction de course.

**20.6** Pour des raisons de sécurité seulement, les Commissaires Sportifs peuvent établir un nouvel ordre de départ et repositionner tout pilote suite à une demande écrite du concurrent. En aucun cas, un pilote qui a été ainsi repositionné ne peut prendre le départ devant l'un des pilotes prioritaires FIA figurant dans les 10 premiers de la liste de départ de l'Etape.

**20.7** Les pénalités éventuelles attribuées sur le(s) parcours de liaison sont ajoutées au classement général de l'Etape courue.

**20.8** Tout retard pour se présenter au départ d'une Etape est pénalisé à raison d'une minute par minute de retard. Au-delà de 30 minutes de retard le départ est refusé et l'équipage est immédiatement mis hors course. Tout retard supérieur à 30 minutes par rapport à l'heure idéale entre deux contrôles horaires ou à la fin de chaque section entraînera la mise hors course de l'équipage concerné par le directeur de course.

**20.9** En cas de pointage en avance effectué par un équipage au contrôle horaire qui précède le départ d'un secteur sélectif aucune modification de l'ordre de départ prévu n'est autorisée en fonction des voitures présentes, et l'heure de départ est dans tous les cas celle idéale de pointage au CH + 5', même s'il s'agit du départ d'un secteur sélectif autre que le premier du jour.

Exemple : Heure de pointage idéale au CH : 10h00 ; heure réelle de pointage en avance : 9h54 ; heure théorique de départ : 9h59 ; heure réelle autorisée de départ = 10h05, correspondant à l'heure idéale + 5 min. Le chef de poste responsable du départ doit faire respecter cette règle et faire un rapport au directeur de course. Toute infraction à cette règle peut entraîner une sanction par les Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'équipage fautif.

**20.10** Pour les Bajas, afin d'éviter que les voitures et les motos ne fassent course commune, il est recommandé aux Organisateurs de différencier le parcours de l'Épreuve emprunté par les voitures et par les motos.

leg shall be given with an interval of at least 2 minutes between the first 10, in ascending order of the previous days classification.

**20.2** Following the super special stage, the starts for the next Leg including a selective section shall be given in the order of the super special stage classification. Penalties imposed during the super special stage and on any road sections concern only the general classification.

In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the time first.

**20.3** If two or more selective sections have been run in the same Leg, the starting order of the next day's Leg will be drawn up by cumulating the times of these selective sections. In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the fastest time in the 1st selective section.

**20.4** In the case of 2 or more successive selective sections, 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 (e.g. the first 10 at 2-minute intervals, the rest at one-minute intervals).

**20.5** The clerk of the course, when drawing up the starting order, must take into account only any sporting penalties that a competitor has incurred for infringements (missed PC, missed waypoint, speeding, unfair behaviour, etc.) committed during the selective section, and which will be added to the time of the selective section(s) concerned.

This procedure is applicable provided that the penalties are noted down on the competitor's time card and/or established by any other means at the disposal of race control.

**20.6** For safety reasons only, the Stewards may draw up a new starting order and reposition any driver following a written request from the entrant. In no case can such a repositioned driver start in front of an FIA seeded driver appearing among the first ten drivers in the start list of the Leg.

**20.7** Any penalties incurred on the road sections shall be added to the general classification of the Leg covered.

**20.8** Any vehicle reporting late for the start of a Leg shall be penalised at a rate of one minute for every minute of lateness. Any crew arriving more than 30 minutes late shall not be permitted to take the start, and shall be excluded immediately. Any lateness exceeding 30 minutes on the target time between two time controls or at the end of each section will result in the crew concerned being excluded by the clerk of the course.

**20.9** In a case where a crew arrives early at the time control before a start for a selective section, no modification to the arranged starting order is authorised as a function of the cars present, and in all cases the starting time is the target check-in time at the time control + 5', even if it concerns the start for a selective section other than the first of the day.

Example: Target check-in time at time control: 10h00; actual early arrival time: 9h54; theoretical starting time: 9h59; Actual starting time authorised = 10h05, which corresponds to the target check-in time + 5 minutes. The marshal in charge of the start must ensure that this regulation is respected and make a report to the clerk of the course. Any infringement of this regulation may lead to a sanction imposed by the Stewards, which may go as far as excluding the crew concerned.

**20.10** In Bajas, so as to avoid cars and motorcycles racing together, it is recommended that Organisers provide different itineraries for cars and for motorcycles.

<p><b>20.11</b> Sauf cas prévus au Règlement, le premier camion prendra le départ de la Super Spéciale après la dernière voiture. La période minimale entre la dernière voiture et le premier camion est laissée à la discrétion du directeur de course.</p> <p><b>21. ROAD BOOK ET NAVIGATION - GENERALITES</b></p> <p><b>21.1</b> Le parcours officiel d'une Epreuve est décrit dans le road book qui est remis aux concurrents. Il est validé par la voiture ouvreuse Tout Terrain de la FIA (voiture ouvreuse FIA) pendant la vérification du parcours.</p> <p><b>21.2</b> Les concurrents sont obligés d'être équipés d'un ou deux «GPS* téléchargés avec les Waypoints donnés par l'Organisateur. Lorsqu'un équipage utilise deux « GPS* », il doit indiquer lequel doit être considéré comme officiel par écrit aux vérifications techniques. Si le GPS officiel est en panne, le second GPS devient le GPS officiel.</p> <p><b>21.3</b> Différents points de passage obligatoires (Waypoints) repérés lors des reconnaissances doivent figurer dans le road book et doivent être validés lors du passage de la voiture ouvreuse FIA. Si un Waypoint n'est pas validé par l'équipage de la voiture ouvreuse de la FIA, ce Waypoint ne doit pas être obligatoire.</p> <p><b>21.4</b> Entre deux points de passage obligatoires, le parcours décrit dans le Road Book n'est pas obligatoire mais fortement conseillé. Seul ce parcours est ouvert et validé par la voiture ouvreuse FIA.</p> <p><b>21.5</b> Le parcours doit rester secret jusqu'à la remise du road book aux équipages.</p> <p><b>21.6</b> Toute forme de reconnaissance ou d'ouverture du parcours par toute personne extérieure à l'organisation de l'Epreuve et/ou à la FIA est interdite. La présence physique d'un concurrent, d'un membre de l'équipage, d'un membre d'une équipe ou de toute personne ayant un lien quelconque avec un concurrent est interdite sur le territoire d'une Epreuve dans les 2 mois qui précèdent l'Epreuve. Le concurrent désireux de se trouver dans la zone concernée pendant la période autorisée doit obtenir préalablement l'accord de l'Organisateur et de la FIA en précisant la zone où il se trouvera avec les coordonnées « GPS* ».</p> <p><b>21.7</b> Le non-respect des paragraphes ci-dessus entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'au refus du départ ou jusqu'à l'exclusion, sans préjudice d'autres sanctions éventuelles imposées par l'ASN du concurrent ou par la FIA.</p> <p><b>21.8</b> Le parcours dans son ensemble doit être contrôlé par la voiture ouvreuse FIA.</p> <p><b>21.9</b> L'Organisateur d'une Epreuve doit garantir à tous les concurrents engagés ou susceptibles de s'engager dans cette Epreuve qu'aucune information concernant l'itinéraire officiel et le parcours n'a été, ou ne sera, divulguée à quiconque jusqu'à la fin de l'Epreuve, à l'exception des communiqués destinés à tous les concurrents. Le non-respect de cette garantie peut entraîner des sanctions de la part de la FIA.</p>	<p><b>20.11</b> Save for cases provided for in the Regulations, for the Super Special Stage, the first truck will start after the last car. The minimum period between the last car and the first truck is left up to the clerk of the course.</p> <p><b>21. ROAD BOOK AND NAVIGATION - GENERAL</b></p> <p><b>21.1</b> The official route of an Event is described in the road book given to the competitors. It is validated by the FIA Cross-Country Opening Car (FIA opening car) during the verification of the route.</p> <p><b>21.2</b> The competitors are obliged to be equipped with one or two "GPSs"* downloaded with the Waypoints given by the Organiser. When a crew uses two "GPSs"*, it must indicate in writing, at scrutineering, which of the two must be considered as the official one. If the official GPS is broken, the second GPS becomes the official one.</p> <p><b>21.3</b> Various compulsory passage points (Waypoints) noted during reconnaissance must feature in the road book and must be validated on the passage of the FIA opening car. If a waypoint is not validated by the FIA opening car crew, this waypoint must not be mandatory.</p> <p><b>21.4</b> Between two compulsory passage points, the route described in the road book is not obligatory but strongly recommended. Only this route is opened and validated by the FIA opening car.</p> <p><b>21.5</b> The route must remain secret until the road book is given to the crews.</p> <p><b>21.6</b> Any form of reconnaissance or of opening of the route by any person outside the Event organisation and/or outside the FIA is forbidden. The physical presence of a competitor, crew member, member of a team, or any person having any connection whatsoever with a competitor is prohibited on the territory of an Event in the 2 months preceding the Event. Any competitor wishing to go to the zone concerned during the permitted period must first obtain authorisation from the Organisers and from the FIA, specifying the zone where he will be, and give the "GPS*" coordinates.</p> <p><b>21.7</b> Failure to comply with the above paragraphs will result in penalties which may go as far as refusal of start or exclusion, notwithstanding other possible sanctions imposed by the ASN of the competitor or the FIA.</p> <p><b>21.8</b> The complete route must be checked by the FIA opening car.</p> <p><b>21.9</b> The Organiser of an Event must guarantee to all competitors entered or likely to be entered in that Event that no information concerning the route has been or will be divulged to anybody until the end of the Event, with the exception of the communications issued to all the competitors. Failure to respect this guarantee may result in the imposition of sanctions by the FIA.</p>
--	---

22. ROAD BOOK

LEXIQUE ROAD BOOK FIA - 2011 - FIA ROAD BOOK LEXICON

	ROUTE	ROAD
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY
	PISTE TRACÉE	TRACK
	HORS PISTE	OFF TRACK
	ATTENTION	1 DANGER
	DANGER	2 DANGER
	GROS DANGER	3 DANGER
	CUVETTE	DIP
	BOSSE	BUMP
	COMPRESSION	COMPRESSION
	SAIGNEE	DITCH
	RADIER	STEP
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN
	MARCHE EN MONTEE	STEP UP
	DESCENTE	DOWNHILL
	VERS	TOWARDS
	MONTEE	UPHILL
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE
	ORNIERE	RUTS
	ONDULATION BOSSELE	UNDULATION
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE
	GUE	FORD
	TROU	HOLE
	CAIRN	CAIRN
	CITERNE	WATER TANK
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE
	CLOTURE	FENCE
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE
	DUNES	DUNES
	DEBUT de Zone FIN de Zone à vitesse limitée	START of Zone END of Zone of controlled speed
	PALMIER	PALM TREE

	DUNETTE	SMALL DUNE
	OUED	OUED / WADI
	LANGUE DE SABLE	SAND SPIT
	BORNE	KILOMETRE MARKER
	CIMETIERE	CEMETARY
	FUT	BARREL
	PANNEAU	SIGNPOST
	MAISON	HOUSE
	FORT	FORT
	POTEAU PIQUET	POST
	PNEU	TYRE
	PUITS	WELL
	RUINES silhouette à dessiner	RUINS Individual drawing for each
	MONTAGNE silhouette à dessiner	MOUNTAIN Individual drawing for each
	ANTENNE	ANTENNA / MAST
	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT
	STOP	STOP
	DEVERS	CAMBER
	DEPART ARRIVEE	START FINISH
	CHRONO	CLOCK
	ESSENCE	FUEL
	PHOTO	PHOTO
	CP	PC
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE
	FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE
	VILLAGE	VILLAGE
	A DROITE	ON THE RIGHT
	A GAUCHE	ON THE LEFT
	DROITE	RIGHT
	GAUCHE	LEFT
	SABLE	SAND

<b>GV</b>	GRAVIER	GRAVEL
<b>G/D</b>	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
<b>D/G</b>	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
<b>MVS</b>	MAUVAIS	BAD
<b>EMP</b>	EMPIERRE	STONY OR ROCKY
<b>DEF</b>	DEFONCE	ROUGH
<b>ORN</b>	ORNIERE	RUT
<b>SER</b>	SERRE	TIGHT
<b>HP</b>	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
<del>HP</del>	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN
<b>OUED</b>	OUED	OUED / WADI
<b>E3</b>	ETROIT	NARROW
<b>DS</b>	DANS	IN
<b>IMP</b>	IMPERATIF	IMPERATIVE
<b>QT</b>	QUITTER	LEAVE
<b>G<sup>D</sup></b>	GRAND	BIG
<b>NBX</b>	NOMBREUX	MANY
<b>RLT</b>	RALENTIR	SLOW DOWN
<b>±V</b>	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE
<b>S</b>	SINUEUX	TWISTY
<b>PP</b>	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
<b>TD</b>	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT
<b>RO</b>	ROUTE	ROAD
<b>TDSP</b>	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
<b>TDRPP</b>	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
<b>P//</b>	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS
<b>P</b>	PISTE	TRACK
<b>C</b>	CAP	BEARING
<b>TJS</b>	TOUJOURS	ALWAYS
<b>VG</b>	VEGETATION	VEGETATION
<b>EFF</b>	EFFONDRE	COLAPSE

**22.1** Tous les équipages recevront un road book et une carte, conformes aux modèles FIA.

**22.2** Le road book et les modifications faites par la Voiture ouvreuse FIA doivent être remis aux concurrents au plus tard à 18 h00 la veille du secteur sélectif. Ils resteront la propriété du concurrent. La remise du road book sera validée par l'émargement d'un membre de l'équipe dûment autorisé.

**22.3** L'itinéraire officiel de l'Epreuve est défini par deux types de Waypoints différents, les uns décrits comme étant "visibles" (affichés sur l'écran du «GPS»\*), les autres comme étant "invisibles" (masqués dans le «GPS»\*) appelés WPM.

- Chaque Waypoint est considéré comme un point de passage obligatoire.
- Lorsque le concurrent pénètre dans un cercle de 3 km de rayon autour d'un WPM, le «GPS»\* affiche toutes les informations habituelles : COG (cap over ground), SOG (speed over ground), CTW (Cap to Waypoint), DTW (distance to Waypoint) ainsi que la flèche.
- Pour valider son passage, le concurrent doit passer à moins de 200 mètres d'un DSS, d'une ASS d'un WPM ou d'un WPE, d'un CP et à moins de 90 mètres d'une DZ, FZ, quelle que soit la nature du Waypoint utilisé.
- L'Organisateur peut demander une dérogation à la Commission des Rallyes Tout Terrain de la FIA pour utiliser un rayon de validation de 90 mètres pour tous les Waypoints utilisés.
- Lorsqu'une dérogation a été accordée pour utiliser un rayon de validation de Waypoint de 90 mètres, cette valeur doit être conservée durant toute l'Epreuve.
- Une pénalité égale à celle d'un CP manqué (minimum de 2h) sanctionne toute absence de validation d'un WPT, DZ, et FZ.

**22.4** Des pénalités supplémentaires pourront également être appliquées.

**22.5** Un secteur sélectif ou un secteur de liaison se déroulant sur une piste existante figurera sur le road book en trait plein. Un secteur sélectif ou un secteur de liaison se déroulant en hors piste figurera sur le road book en trait pointillé.

**22.6** Toutes les parties du parcours doivent être contrôlées lors des reconnaissances du parcours effectuées par l'Organisateur et par la voiture ouvreuse de la FIA.

**22.7** Pour chaque zone habitée traversée par les concurrents, le cap de sortie doit être impérativement indiqué.

**22.8** Avant et pendant une Epreuve, il est interdit aux concurrents engagés ou susceptibles de s'engager d'effectuer ou de faire effectuer la moindre reconnaissance de parcours, sauf pour l'éventuelle Super Spéciale. Le détail des possibilités données au concurrent doit être clairement spécifié dans le Règlement.

**22.9** Seules sont autorisées dans la voiture les notes de parcours de l'Epreuve en cours (Road Book officiel), les modifications proposées par la voiture ouvreuse de la FIA, qui pourront être intégrées dans le Road Book, et les notes personnelles résultant d'un précédent passage (quel que soit le sens) lors de l'Epreuve en cours.

Il est interdit de transporter toutes cartes dans le véhicule, à l'exception de celles distribuées par les organisateurs et des cartes mentionnées dans le Règlement de l'Epreuve. Aucune note ne sera autorisée sur les cartes.

### **23. ITINERAIRE OFFICIEL**

**23.1** La validation de chaque Waypoint visible ou masqué indiqué dans le road book garantit le respect de ces points de passage par le concurrent. Chaque point sera numéroté chronologiquement sur le road book et dans le « GPS »\*.

**23.2** En cas de changement d'itinéraire, l'Organisateur a l'obligation de faire modifier la liste des points de passage obligatoires téléchargée dans les «GPS»\* ou doit permettre au concurrent de modifier cette liste

**22.1** All crews will receive a road book and a map, as per the FIA models.

**22.2** The road book and the modifications made by the FIA Opening car must be given to competitors at the latest at 6 p.m. on the day prior to the selective section. They will remain the property of the competitor. Receipt of the road book will be validated by the signature of a duly authorised member of the team.

**22.3** The official itinerary of the Event is defined using two different types of Waypoints, one type described as "visible" (displayed on the screen of the "GPS"\*), and the other as "invisible" (hidden in the "GPS"\* called WPM.

- Each Waypoint is considered as a compulsory passage point.

- When the competitor penetrates within a circle with a radius of 3 km around a WPM, the "GPS"\* displays all the usual information: COG (cap over ground), SOG (speed over ground), CTW (cap to waypoint), DTW (distance to waypoint), and the arrow.

- To validate his passage, the competitor must pass less than 200 metres from a DSS, an ASS, a WPM, a WPE or a PC, and less than 90 metres from a DZ or an FZ, whatever the nature of the Waypoint used.

- The Organiser may ask for a waiver given by the FIA Cross Country Rally Commission in order to use the 90 meters validation radius for all Waypoints used.

- When a waiver has been granted for the use of a 90-metre validation Waypoint, this figure must be kept during the entire Event.

- A penalty equal to that of a missing PC (minimum 2 hours) will be imposed for any absence of validation of a WPT, DZ, or FZ.

**22.4** Additional penalties may also be applied.

**22.5** A selective section or road section taking place on an existing track will appear in the road book as a continuous line. A selective section or road section taking place off-track will appear in the road book as a dotted line.

**22.6** All parts of the route must be verified during the reconnaissance of the route carried out by the Organisers and by the FIA opening car.

**22.7** For each inhabited area through which the competitors pass, it is imperative that the direction in which they are to proceed on leaving that area is indicated.

**22.8** Before and during an Event, it is prohibited for competitors who are entered or who are likely to enter to carry out or to have carried out the slightest reconnaissance of the route, except for the possible Super Special Stage. The details of the possibilities open to the competitors must be clearly specified in the Regulations.

**22.9** It is authorised to carry in the car, only the route notes for the current Event (official road book), the modifications proposed by the FIA opening car, which may be integrated into the road book and personal notes resulting from a previous passage (whatever direction) in the current event.

It is forbidden to carry any map in the car, except those delivered by the organizers and except maps mentioned in the event regulations. No notes will be authorized on the maps.

### **23. OFFICIAL ITINERARY**

**23.1** The validation of each visible or hidden Waypoint indicated in the road book guarantees that the competitor respects these passage points. Each point will be numbered chronologically in the road book and in the « GPS »\*.

**23.2** In case of a change of itinerary, the Organisers are obliged to have the list of compulsory passage points that is downloaded in the "GPS"\* changed, or must allow the competitors to modify that list

à l'aide d'un code de déblocage.

**23.3** Seules sont communiquées les coordonnées des Waypoints de départ (DSS), d'arrivée des secteurs sélectifs (ASS), du bivouac, du ravitaillement et de l'assistance.

**24. FONCTIONNEMENT DU « GPS »\***

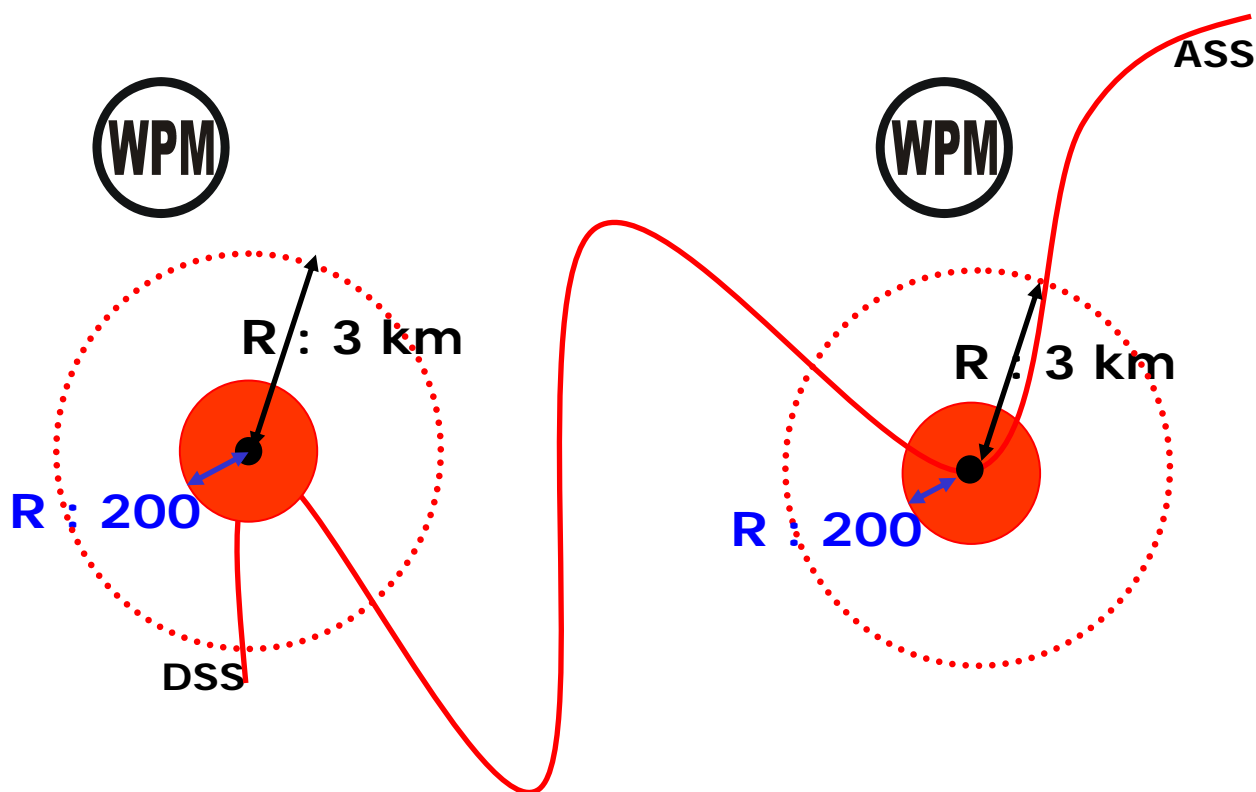
**24.1** Le « GPS »\* utilise le système des Waypoints, visibles, masqués (WPM), Eclipse (WPE) et sécurité (WPS). Pour répondre aux règlements de navigation, le WPM fonctionne selon le principe défini ci-dessous :

using an unblocking code.

**23.3** Only the coordinates of the Waypoints at the start (DSS) and finish (ASS) of the Selective Sections, and at the bivouac, refuelling and service, are communicated.

**24. OPERATION OF THE « GPS »\***

**24.1** The « GPS »\* uses the system of visible, hidden (WPM), Eclipse (WPE) and safety (WPS) Waypoints. To satisfy the navigation regulations, the WPM works according to the following principle:



**24.2** Le concurrent doit respecter l'ordre chronologique des Waypoints de l'Etape considérée.

Toutefois, le concurrent peut forcer le « GPS »\* à se caler sur un autre Way point par la touche «WPT + » ou «WPT – ».

**24.3** Sur l'ensemble d'une Etape, il n'est toléré qu'un certain nombre de Waypoints manquants. Ce nombre doit être précisé dans le Règlement.

**24.4** Sur l'ensemble de l'Epreuve, il n'est toléré qu'un certain nombre de Waypoints manquants. Ce nombre entraînant l'exclusion doit être précisé dans le Règlement.

**24.5** Un WPM ou un WPE est obligatoirement affecté aux DZ et FZ.

## **25 DEBLOCAGE DU « GPS »\***

**25.1** Pour des raisons de sécurité, les concurrents disposent de deux possibilités de déblocage du « GPS »\* par l'introduction de deux codes spécifiques :

Code d'urgence 5555 : Pour un concurrent désirant abandonner, ce code libère totalement le « GPS »\* et permet l'introduction de nouveaux points.

L'utilisation de ce code est obligatoirement sanctionnée par l'exclusion.

Code « WPM » : Ce code permet d'activer le « GPS »\* dans ses fonctions habituelles et rend visible tous les Waypoints suivants.

Il est obligatoirement donné par le PC course, sur demande de l'équipage.

**25.2** Chaque utilisation de ce code entraîne une pénalité de 10 heures avec un maximum de 2 utilisations par Epreuve sous peine d'exclusion.

## **26. ZONE DE CONTROLE DE VITESSE – DEFINITIONS**

### **26.1 Début de la Zone de Contrôle**

Le début de la zone de contrôle de vitesse enregistré dans le « GPS »\* sera matérialisé sur le road book par une case indiquant : « DZ » et par un Waypoint (WPM ou WPE). Il est interdit aux concurrents de s'en éloigner de plus de 90 mètres (rayon), sous peine d'une pénalité identique à celle des Waypoints manquants.

90 m avant ce Waypoint, le concurrent se voit indiquer sur son « GPS »\* qu'il approche de la zone de contrôle.

Les 90 m situés après ce Waypoint sont considérés comme zone « tampon » de décélération, avant de pénétrer dans la zone de contrôle.

### **26.2 La Zone de Contrôle**

La zone de contrôle apparaît en permanence sur l'écran du (des) « GPS »\* du concurrent, lorsque le rayon d'entrée du Waypoint est validé (sauf WPE), qui ne pourra donc en ignorer ni l'entrée ni la sortie. La vitesse du concurrent sera limitée à 30 ou 50 km/h, à l'appréciation de l'Organisateur, entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quel que soit l'itinéraire emprunté entre ces 2 points.

### **26.3 Fin de la Zone de Contrôle**

La fin de la zone de contrôle sera matérialisée sur le road book par une case indiquant « FZ » et par un Waypoint (WPE).

Autour de ce point, une zone de tolérance de 90 m sera instaurée afin d'éviter toute contestation sur la prise de vitesse.

A partir de ce point, le concurrent peut accélérer à nouveau.

**24.2** The competitor must respect the chronological order of the Waypoints of the Leg concerned.

However, the competitor can force the « GPS »\* to align itself on another « GPS »\* point using the key "WPT+" or "WPT-".

**24.3** Over the whole of a Leg, only a certain number of missing Waypoints are tolerated. This number must be specified in the Regulations.

**24.4** Over the whole of the Event, only a certain number of missing Waypoints is tolerated. This number, resulting in exclusion, must be specified in the Regulations.

**24.5** A WPM or WPE is obligatorily assigned to the DZs and FZs.

## **25 UNBLOCKING OF THE « GPS »\***

**25.1** For safety reasons, the competitors have two possibilities of unblocking the « GPS »\* by inputting two specific codes:

5555 Emergency code: For a competitor wishing to retire, this code totally frees the « GPS »\* and allows new points to be input.

The use of this code is obligatorily sanctioned with exclusion.

"WPM" code: This code activates the usual functions of a « GPS »\* and makes all the next Waypoints visible.

At the competitor's request, it is obligatorily given by the Race control.

**25.2** Any use of this code will result in a penalty of 10 hours, with a maximum of 2 uses per Event on pain of exclusion.

## **26. SPEED CONTROL ZONE - DEFINITIONS**

### **26.1 Entry of a Control Zone**

The start of the speed control zone registered in the « GPS »\* will be indicated in the road book by a box marked 'DZ' and by a Waypoint (WPM or WPE). Competitors are prohibited from straying more than 90 metres (radius) from it, on pain of a penalty identical to that applied for missing Waypoints.

90 m before this Waypoint, competitors will be informed by their « GPS »\* that they are approaching a speed control zone.

The 90 m after the Waypoint is considered as a deceleration "buffer" zone, before entering the control zone.

### **26.2 The Control Zone**

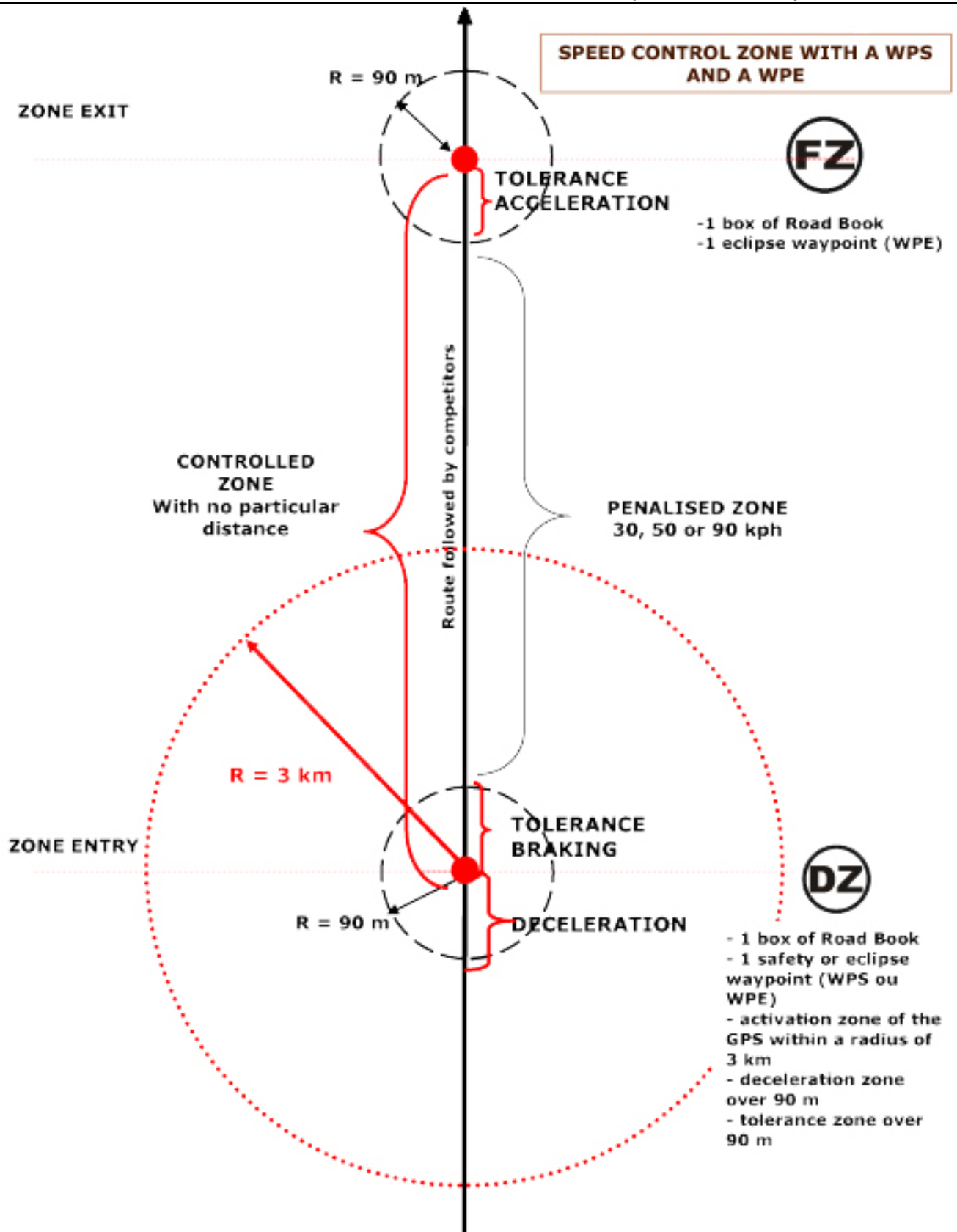
The control zone will appear permanently on competitors' « GPS »\* screens, once the entry Waypoint is validated (except WPE), meaning that they can in no way claim not to know either the entrance or exit of the zone. The speed of a competitor will be limited to 30 or 50 kph, at the Organiser's discretion, between the point of entry and the exit point of the zone, regardless of the route taken between these 2 points.

### **26.3 Exit of the Control Zone**

The end of the control zone will be indicated in the road book by a box marked 'FZ' and by a Waypoint (WPE).

Around this point there will be a tolerance zone of 90 m so as to avoid any arguments concerning the measuring of speed.

Competitors can reaccelerate from this point.



<p><b>27. PROCEDURE DE CONTROLE</b></p> <p><b>27.1</b> Pendant toute la durée de l'Epreuve, le concurrent est responsable de la vérification du bon état de marche du (des) « GPS »* téléchargé(s) par le prestataire de l'Organisateur.</p> <p><b>27.2</b> Le(les) « 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 et chaque fois que le véhicule quitte le bivouac.</p> <p><b>27.3</b> Tout incident, du fait du concurrent (perte, destruction, mise hors tension, etc.), rendant impossible la lecture du « GPS »* et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée, par un technicien « GPS »*, sous la responsabilité du délégué technique de la FIA, peut entraîner l'exclusion du concurrent fautif.</p> <p><b>27.4</b> A tout moment, un officiel peut vérifier que les concurrents ont bien validé les points de passage obligatoires et qu'ils n'ont pas effectué d'excès de vitesse.</p> <p><b>27.5</b> Sous la responsabilité du délégué technique de la FIA, un technicien « GPS »* est responsable du contrôle des données, chaque jour, des dix premiers concurrents du secteur sélectif et du dernier classement général disponible au moins, pour confirmer le respect de l'itinéraire officiel.</p> <p><b>27.6</b> Sous la responsabilité du délégué technique de la FIA, le contrôleur relève les infractions et les explique à un membre de l'équipage ou au représentant du concurrent. Les infractions doivent être signalées au directeur de course grâce aux cases WPT ou SPEED du carton de pointage que l'organisateur devra faire apporter au Directeur de Course.</p> <p><b>27.7</b> En cas de contestation, suivant une demande écrite faite auprès du directeur de course, le(s) « GPS »* doit (doivent) être déchargé(s) par un technicien « GPS »* et peut (peuvent) être démonté(s) et plombé(s) par un commissaire technique en présence du concurrent (ou de son représentant), pour être déchargé(s) par un technicien « GPS »*.</p> <p><b>27.8</b> En cas de prélèvement d'appareils par le délégué technique FIA ou son représentant, le prestataire de l'Organisateur devra mettre du matériel de remplacement à disposition du concurrent dans les plus brefs délais.</p> <p><b>27.9 Contrôle de la vitesse</b> En cas d'excès de vitesse, si un équipage possède 2 « GPS »* en fonction et que les 2 vitesses relevées diffèrent entre elles, l'équipage est pénalisé sur la vitesse indiquée sur le « GPS »* officiel déclaré par l'équipe pendant les vérifications techniques. En cas de panne du « GPS »* officiel, le second « GPS »* devient le « GPS »* officiel.</p> <p><b>27.10 Zones de contrôle successives</b></p> <p>a) Dans une zone constituée au maximum de 2 zones de contrôle de vitesse successives (voir schéma) le Waypoint central devra être un WPE.</p> <p>b) Les pénalités s'appliqueront en les considérant comme une seule et même zone.</p> <p>c) Le nombre de vitesses contrôlées est limité à 2.</p> <p><b>28. CIRCULATION - VITESSE</b></p> <p><b>28.1</b> Les agents de la circulation, juges de fait ou officiels de l'Epreuve qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'Epreuve, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalités prévues, sous réserve que :</p> <p>a) la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'Etape durant laquelle a été commise l'infraction,</p>	<p><b>27. CONTROL PROCEDURE</b></p> <p><b>27.1</b> Throughout the duration of the Event, the competitor is held responsible for the checking of the working order of the « GPS(s) »* downloaded by the Organisers' service provider.</p> <p><b>27.2</b> The « GPS(s) »* must be working and remain connected permanently, with power supply and aerial(s) plugged in, throughout the duration of each Leg and each time the vehicle leaves the bivouac.</p> <p><b>27.3</b> Any incident that is the fault of the competitor (loss, destruction, switching off, etc.) and that makes it impossible to read the « GPS »* and/or any attempt at cheating or manipulation, noted by a « GPS »* technician, under the responsibility of the FIA technical delegate, may result in the exclusion of the guilty competitor.</p> <p><b>27.4</b> At any time, an official may check that the competitors have indeed validated the compulsory passage points and that they have not committed a speeding offence.</p> <p><b>27.5</b> Under the responsibility of the FIA technical delegate, a « GPS »* technician is responsible for checking the data, each day, of at least the first ten competitors in selective section and also the last available general classification at least, to confirm that they have followed the official itinerary.</p> <p><b>27.6</b> Under the responsibility of the FIA technical delegate, the controller notes the infringements and explains them to a member of the crew or the competitor's representative. Such infringements must be reported to the clerk of the course with the boxes WPT and SPEED of the time card that the organiser will bring to the Clerk of the Course.</p> <p><b>27.7</b> In case of a dispute, following a written request made to the clerk of the course, the « GPS(s) »* must be downloaded by a "GPS" technician and may be dismantled and sealed by a scrutineer in the presence of the competitor (or of his representative), to be downloaded by a « GPS »* technician.</p> <p><b>27.8</b> If equipment is taken by the FIA technical delegate or his representative, the Organiser's service provider must make replacement equipment available to the competitor as soon as possible.</p> <p><b>27.9 Control of the speed</b> In case of speeding, if a crew possesses 2 working « GPS(s) »* and the 2 speeds recorded are different, the crew is penalised on the speed recorded on the « GPS »* that has been declared by the team as the official « GPS »* during scrutineering. If the official « GPS »* breaks down, the second « GPS »* becomes the official « GPS »*.</p> <p><b>27.10 Successive control zones</b></p> <p>a) In an area made of a maximum of 2 successive speed control zones (see diagram), the central waypoint should be a WPE</p> <p>b) Penalties will apply taking into consideration as a single zone</p> <p>c) Number of controlled speeds is limited to 2</p> <p><b>28. TRAFFIC – SPEED</b></p> <p><b>28.1</b> In the event of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the Event, the traffic policemen, judges of fact or officials of the Event having noted the infringement must inform the offender thereof as soon as possible. Should they decide against stopping or are unable to stop the driver in the wrong, they may request the application of the penalties provided for, subject to the following:</p> <p>a) that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the classification of the Leg during which the infringement was committed,</p>
---	--

- b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés,  
c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

- d) Il est interdit, sous peine d'exclusion :  
- De transporter des véhicules  
- De bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.

### 28.2 Traversée de zones de contrôle de vitesse

a) Dans les zones définies comme « zones de contrôle de vitesse », la vitesse de passage des concurrents dans les villes et villages traversés sur le parcours, aussi bien en liaison qu'en sélectif, est limitée à 30 km/h ou à 50 km/h en fonction des Etapes.

b) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci est applicable. Par ailleurs, il appartient au concurrent d'adapter sa vitesse à la population et à la circulation.

c) Des zones de contrôle de vitesse seront indiquées sur le road book par les mentions « DZ » (début de zone contrôle de vitesse) et « FZ » (fin de zone contrôle de vitesse).

d) La présence ou l'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne peut donner lieu à aucune réclamation.

Les dépassements y sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

e) Un signal indique un dépassement de vitesse en zone de contrôle de vitesse et l'enregistrement par le « GPS »\* de ce dépassement. Si la limite de 30 km/h ou de 50 km/h, selon le cas, est dépassée, cela s'inscrit sur l'écran du « GPS »\*, qui peut être contrôlé à tout moment.

### 28.3 Impulsion

a) Si le concurrent conteste les infractions relevées, il doit établir une réclamation écrite qu'il transmet à la direction de course, pour procéder au déchargement du « GPS »\*.

b) Tout dépassement de vitesse enregistré par le « GPS »\* est sanctionné par le directeur de course selon les pénalités suivantes :

- entre 1 et 15 km/h :  
(3 minutes + 50 €) x le nombre d'impulsions
- entre 16 et 40 km/h :  
(10 minutes + 100 €) x le nombre d'impulsions
- au-delà de 40 km/h :  
1<sup>ère</sup> impulsion : 30' + 500 €  
2<sup>e</sup> impulsion successive : 1h00 + 1000 €  
3<sup>e</sup> impulsion successive : Jusqu'à l'exclusion à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

## 29. CODE DE CONDUITE

### 29.1 Système « Alarme Véhicule à Véhicule »

a) En vue de sécuriser les dépassements entre concurrents, le système Alarme Véhicule à Véhicule (dispositif permettant de signaler à un concurrent qu'il peut être dépassé) est obligatoire pour toutes les catégories.

La mention « Alarme Véhicule à Véhicule » renvoie toujours au standard équivalent au cahier des charges FIA.

b) 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.

La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent. Tout constat de non fonctionnement du fait de l'équipage entraîne les pénalités suivantes :

- 1 heure pour les concurrents classés parmi les 20 premiers du classement général Auto, les 10 premiers du classement général Camion et/ou pilotes prioritaires.
- 300 € pour les autres concurrents.

b) that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, as well as the exact place and time of the offence,

c) That the facts are not open to various interpretations.

- d) It is forbidden, under pain of exclusion:  
- To transport the vehicles  
- Deliberately to block the passage of the vehicles, or to prevent them from overtaking.

### 28.2 Crossing speed control zones

a) In areas defined as "speed control zones", the speed of competitors through towns and villages crossed on the route, on both Selective Sections and Road Sections, is limited to 30 kph or 50 kph, depending on the Leg.

b) If the local speed limit is lower, it applies. Also, it is the competitors' responsibility to adapt their speed to local population and traffic conditions.

c) Speed control zones will be indicated in the road book by the initials 'DZ' (start of a speed control zone) and 'FZ' (end of a speed control zone).

d) The presence or absence of signposts indicating speed limits can on no account serve as an argument in case of dispute.

Overtaking is allowed, on condition that the maximum speed authorised in the zone is not exceeded.

e) A signal indicates speeding in a control zone, and the recording of that speeding offence by the "GPS"\*.

If the 30 kph or 50 kph limit, depending on the case, is exceeded, this will be recorded on the screen of the « GPS »\*, which may be checked at any time.

### 28.3 Pulse signal

a) If the competitor disagrees with the infringements noted, he must make a written protest which he must then hand to Race Control so that the « GPS »\* can be downloaded.

b) Any speeding recorded by the "GPS"\* is sanctioned by the clerk of the course with the following penalties:

- between 1 and 15 kph:  
(3 minutes + 50 €) x the number of pulse signals
- between 16 and 40 kph:  
(10 minutes + 100 €) x the number of pulse signals
- over 40 kph:  
1<sup>st</sup> pulse signal: 30' + 500 €  
2<sup>nd</sup> successive pulse signal: 1 hour + 1000 €  
3<sup>rd</sup> successive pulse signal: Up to exclusion at the Stewards' discretion.

## 29. CODE OF CONDUCT

### 29.1 "Vehicle to Vehicle Alarm" system

a) With a view to making overtaking between competitors safer, the Vehicle to Vehicle Alarm system (a device that signals to a competitor that he can be overtaken) is compulsory for all categories.

« Vehicle to Vehicle Alarm » in all cases refers to the standard equivalent to the FIA list of requirements.

b) 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.

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, the following penalties will apply:

- 1 hour for competitors classified among the top 20 in the general Car classification, the top 10 in the general Truck classification, and/or seeded drivers.
- 300 € for the other competitors.

Dans un secteur sélectif, tout véhicule ayant reçu plusieurs avertissements sonores dans un temps donné qui ne s'est pas rangé pour se laisser doubler, peut être sanctionné à la discrétion des Commissaires Sportifs, après examen des données téléchargées.

Ceux-ci peuvent, selon les circonstances, appliquer d'autres pénalités, éventuellement à l'équipage le mieux classé de l'équipe de l'équipage fautif.

En cas de contestation, un déchargement des données de l'appareil est effectué, sur demande écrite au directeur de course.

### **29.2 Assistance en cas d'accident**

a) Tous les concurrents doivent :

- Utiliser leur « Tracking »\*\* et le système « Alarme Véhicule à Véhicule » \*\*\*

- Tout véhicule concurrent doit transporter au moins un triangle rouge réfléchissant ;

- Chaque road book doit contenir en dernière page de couverture en format A4 (replié), un signe « SOS » rouge et un signe vert « OK ».

b) Il est rappelé que l'éthique commande de s'arrêter lorsqu'un accident est constaté par un équipage afin que celui-ci s'assure du mode d'intervention le plus approprié entre son intervention et l'arrivée des secours. En outre, il est rappelé que d'importants moyens sont mis en œuvre pour raccourcir les temps d'intervention.

c) En cas d'accident et si au moins un membre d'équipage est conscient et apte à se déplacer, il aura l'obligation de :

1 – Déclencher l'alarme du système Alarme Véhicule à Véhicule \*\*\* (En poussant les deux boutons).

Puis, en cas d'accident grave :

2a – Appeler le PC course avec son « Tracking »\*\* (Bouton bleu)

Ou

2b – Déclencher l'alarme de son « Tracking »\*\* (Bouton rouge).

3 – Si le véhicule représente un danger pour les autres concurrents ou, pour sécuriser les lieux de l'accident, un membre de l'équipage doit placer un triangle rouge réfléchissant à un endroit approprié au moins 50 mètres avant la position du véhicule afin de prévenir les autres pilotes. Tout équipage enfreignant cette règle est passible d'une pénalité à la discrétion des Commissaires sportifs.

4 - En cas d'accident grave qui nécessite l'action des services de secours, le premier concurrent arrivant sur les lieux de l'accident mettant en danger physique un autre concurrent, doit :

- S'arrêter,

- Appuyer immédiatement sur le bouton vert de son « Tracking »\*\*,

- Apporter les premiers secours aux membres de l'équipage et s'informer de leur condition ;

- Téléphoner au PC par le biais de son « Tracking »\*\* (bouton bleu) pour rendre compte de la situation,

- Attendre l'arrivée des secours ou d'un autre concurrent,

- Appuyer sur le bouton vert de son « Tracking »\*\* pour signaler qu'il repart.

5 - Sur demande écrite du concurrent au directeur de course à son arrivée de l'Etape, le temps d'arrêt entre les 2 alertes « Tracking »\*\* (Bouton vert) ne peut être décompté que si au moins trois minutes se sont écoulées sur les lieux de l'accident, le jour même du temps effectué pour le secteur sélectif, seulement pour les deux premiers équipages arrêtés sur les lieux de l'accident.

6 - Le système Alarme Véhicule à Véhicule \*\*\* doit être installé dans le véhicule de façon à être accessible et utilisable par au moins deux membres de l'équipage assis avec leur ceinture bouclée.

7 - Tout équipage qui enfreint les prescriptions du présent Article 28.2 fera l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs qui pourront lui infliger des pénalités telles que prévues au Code.

La mention « Tracking »\*\* renvoie dans tous les cas au standard conforme au cahier des charges FIA.

In a selective section, any vehicle running which has received several audible warnings within a given time and which has not pulled over to allow the other vehicle to overtake may be sanctioned at the Stewards' discretion, following examination of the downloaded data.

Depending on the circumstances, they may apply other penalties, possibly to the highest classified crew of the team to which the guilty crew belongs.

In case of dispute, the data from the Vehicle to Vehicle Alarm device is downloaded, after a written request to the clerk of the course.

### **29.2 Assistance in the event of an accident**

a) All competitors must:

- Use a tracking system \*\* and a Vehicle to Vehicle Alarm system \*\*\*

- Each competing vehicle must carry at least a red reflective triangle;

- Each road book shall contain as the rear cover in A4 size (folded), a red 'SOS' sign and a green 'OK' sign.

b) It is reminded that ethics demand that a crew which sees that an accident as occurred must stop in order to provide assistance in the most appropriate manner until the rescue service arrives. It is also reminded that major means are implemented to shorten the intervention times.

c) In case of accident and if at least one crew member is conscious and able to move by himself, he will have the obligation to:

1 – Trigger the alarm of the Vehicle to Vehicle alarm System \*\*\* (by pushing on both buttons).

Then, in the case of a serious accident:

2a – Call the Rally HQ with his Tracking \*\* (Blue button)

or

2b – Start the alarm of his "Tracking" \*\* (Red button).

3 – If the vehicle represents a danger for other competitors or, in order to secure the scene of the accident, one crew member must place a red reflective triangle in a conspicuous position at least 50 meters before the vehicle's position, in order to warn following drivers. Any crew failing to comply is subject to a penalty at the discretion of the Stewards.

4 - In the case of a serious accident which needs the action of the rescue service, the first competitor arriving on the accident which results in physical harms must:

- Stop;

- Push immediately on the green button of their Tracking \*\*;

- Give the first aid to the crew members and get information on their condition;

- Call the Rally HQ with their "Tracking"\*\*\* (blue button) to report of the situation;

- Wait the rescue service or another competitor to arrive;

- Push on the green button of their "Tracking"\*\*\* to report that they are leaving the scene.

5 - At a written request from the competitor to the clerk of the course on arrival at the end of the Leg, the full stopping time between the 2 "Tracking"\*\*\* alerts (green button) only in the case of a minimum of 3 minutes spent on the accident, may be deducted the same day from the time taken to cover the selective section, only for the first 2 crews which stops at the scene of the accident.

6 - The Vehicle to Vehicle alarm System \*\*\* must be fitted in the vehicle in order to be reached and operated by at least 2 of the crew members while seated with their belt fastened.

7 - Any crew which fails to comply with the prescriptions of the present article 28.2 will be reported to the Stewards who may impose penalties as provided for in the Code.

"Tracking"\*\*\* in all cases refers to the standard in conformity with the FIA list of requirements.

**29.3 Système radio / Téléphone satellite ou GSM**

a) Tous les postes émetteurs et/ou récepteurs HF, VHF, UHF, CB ou tout autre moyen de communication sont interdits à bord des véhicules de course.

b) Pour des raisons de sécurité, la présence d'un téléphone satellite et/ou d'un GSM (hors PDA et/ou GSM disposant d'un GPS et/ou d'une cartographie intégrée) à bord des véhicules est autorisée.

c) Le(s) numéro(s) d'appel doit (doivent) être signalé(s) lors des vérifications administratives.

Sauf dans le cas prévu au d) ci-dessous, ils ne peuvent en aucun cas être conservés en mode allumé pendant les secteurs sélectifs. Des contrôles inopinés seront effectués.

d) En cas de nécessité, ces téléphones pourront être utilisés, uniquement à l'extérieur de l'habitacle, véhicule à l'arrêt.

e) Ces téléphones pourront être utilisés depuis l'habitacle sur les secteurs de liaison, par les copilotes exclusivement.

f) Toute infraction entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

g) Aucun montage d'antenne, Kit « mains libres », installation fixe ou pré câblage n'est autorisé sur les véhicules hormis pour le(s) GPS et le système de tracking fournis par les prestataires de l'organisation.

h) Aucune transmission de type SMS, MMS, données ou data n'est autorisée, tous les équipements (câbles data, liaisons infra rouge, Blue Tooth, Wifi ou autres) sont interdits.

i) Seul le mode phonie est autorisé. Des contrôles inopinés seront effectués.

j) Toute infraction entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

**30. RECONNAISSANCES**

**30.1** L'équipage de reconnaissance de l'Organisateur vérifiera que le parcours est accessible à tous les véhicules (voitures et camions).

a) L'équipe de reconnaissance sera composée de personnes justifiant d'une expérience significative des parcours Tout Terrain de la Coupe du Monde de la FIA. Les noms de ces experts devront être communiqués à la FIA.

b) Les véhicules de reconnaissance devront être équipés conformément au "Cahier des Charges relatif aux reconnaissances et à l'ouverture des parcours".

**30.2 Ouverture du parcours**

a) L'ouverture du parcours doit être réalisée par la voiture ouvreuse FIA, sous la responsabilité d'un directeur de course adjoint (délégué FIA) gérant l'équipe et avec l'aide du concepteur du parcours officiel. Le pilote de la voiture ouvreuse FIA doit avoir à son actif une expérience significative de pilote de voitures de course en rallye T-T.

b) La voiture ouvreuse FIA doit être conforme au "Cahier des Charges de la voiture ouvreuse Tout Terrain de la FIA".

**31. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS - GENERALITES**

**31.1 Assistance en Rallyes Tout Terrain**

Sauf pour les Marathons, tous les parcs d'assistance doivent être accessibles aux véhicules de route à 2 roues motrices.

Pendant les secteurs sélectifs, aucune assistance à l'exception de celle expressément autorisée dans le règlement particulier n'est autorisée (sauf entre concurrents). Pendant une étape, les concurrents encore en course peuvent s'assister.

a) Sauf dans les secteurs sélectifs, pendant toute la durée d'une Épreuve, l'assistance effectuée par le seul personnel d'assistance n'est autorisée que sur les tronçons communs à la course et aux véhicules d'assistance.

b) Les équipes d'assistance doivent respecter intégralement les

**29.3 Radio system / Telephones satellite / GSM**

a) All VHF, HF, CB transmitter/receiver or other electronic means of communication, other than GSM and/or satellite telephone, are forbidden on board the racing vehicles.

b) For safety reasons the presence of a satellite telephone and/or a GSM phone (except PDAs or GSM phones featuring a GPS function or maps) on board vehicles is authorized.

c) The number(s) must be given to the organizers during administrative checks.

Save as provided for in d) below, in no case may telephones be in 'on' mode during selective sections. Spot checks will be made.

d) If necessary only, telephones may be used, only outside of the vehicle, with the vehicle stopped.

e) These telephones may be used from within side the car, only on road sections and only by the co-driver.

f) Any infringement will result in penalties which may go to exclusion.

g) No permanent aerial, 'hands-free' kit, fixed installation or pre-wiring is authorised in the vehicle out of GPS and tracking system supplied by the organisers suppliers.

h) No SMS, MMS, data transmission is allowed, and all equipment such as data cables, infra-red links, Blue Tooth, Wifi etc is banned.

i) Only the telephone mode is allowed to be used. All infractions will result in exclusion from the race. Checks will be made throughout the rally.

j) Any infringement will result in penalties which may go as far as exclusion.

**30. RECONNAISSANCE**

**30.1** The Organiser's reconnaissance crew will verify that the route is accessible to all vehicles (cars and trucks).

a) The reconnaissance team shall consist of persons showing significant experience of Cross Country routes in the FIA World Cup. The names of these experts must be communicated to the FIA.

b) Reconnaissance vehicles must be equipped according to the "Reconnaissance and Route Opening Guidelines".

**30.2 Opening of the route**

a) The opening of the route must be done by the FIA opening car, under the responsibility of a deputy clerk of the course (FIA delegate) managing the group and with the help of the designer of the official route. The driver of the FIA opening car must have a significant background as an experienced driver of competition cars on Cross-Country rallies.

b) The FIA opening car must comply with the "FIA Cross-Country Opening Car Guidelines".

**31. SERVICE AND REFUELLING - GENERAL**

**31.1 Service in Cross-Country Rallies**

Except for Marathons, all service parks must be accessible to any 2-wheel drive road cars.

During selective sections, any service except that expressly allowed in the supplementary regulations is forbidden (except between competitors). During a leg, competitors still racing may assist each other.

a) Except in Selective Sections, during the entire duration of the Event, service carried out by service personnel is allowed only on the sections common to the competition and to the service vehicles.

b) Service Crews must keep exactly to the itinerary of road

itinéraires des secteurs de liaison et les aires d'assistance telles que détaillés dans les road books assistance qui doivent être mis à disposition par l'Organisateur.

c) Dans le cas d'assistance dans un secteur sélectif, la zone autorisée doit être :

- considérée comme une zone de contrôle de vitesse et peut être précédée d'un contrôle de passage ;
- être clairement définie, tant sur le terrain par des panneaux de zone d'assistance que dans les road books de course et d'assistance afin que tous les participants en soient informés. Un juge de fait au minimum devra être présent pour surveiller la conformité des actions entreprises.

d) Toute assistance aérienne, quelle qu'elle soit, est interdite.

e) Les zones d'assistance doivent figurer dans le Guide du Rallye, disponible au plus tard 30 jours avant le début des vérifications administratives indiquant le découpage complet de l'Epreuve et toutes les distances maximum en kilomètres entre les différentes zones d'assistance pour les concurrents et pour les véhicules d'assistance. Des zones d'assistance pourront être implantées dans le(s) secteur(s) sélectif(s) et décrites dans le Règlement.

f) L'assistance est autorisée sur le tracé d'un secteur sélectif par un ou plusieurs véhicules de la catégorie Assistance après la fermeture des différents contrôles horaires, avec l'autorisation du directeur de course. Les modalités d'intervention devront être indiquées dans le Règlement.

Dans les secteurs sélectifs, les véhicules d'assistance ne doivent circuler que dans le sens de la course.

g) L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée. 1<sup>ère</sup> infraction : 3 h, 2<sup>e</sup> infraction : Exclusion. 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'Epreuve doit pouvoir pénétrer dans la tente à tout moment.

h) Tout membre d'une équipe (équipages compris) est autorisé à conduire le véhicule de compétition de l'équipe à l'extérieur du bivouac pour des essais techniques uniquement et en dehors du parcours de tout secteur sélectif. A cette occasion, le (les) « GPS »\* et le « Tracking »\*\* doivent être allumés.

### 31.2 Assistance en Bajas

L'Organisateur doit définir le temps de la seule assistance limité par 2 contrôles horaires. La vitesse maximale dans les parcs d'assistance est de 30 km/h. Pour la sécurité des spectateurs, l'Organisateur doit aménager un couloir pour les véhicules et un autre pour les spectateurs.

L'assistance n'est autorisée que dans les parcs d'assistance prévus par l'Organisateur.

### 31.3 Panneautage (Information visuelle depuis les équipes aux équipages)

Le panneautage n'est autorisé que dans une zone d'assistance.

Au cours d'un secteur sélectif, toute transmission de données ou d'informations dans le véhicule de compétition par radio, téléphone ou par tout autre moyen de communication est interdit sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

### 31.4 Ravitaillements en Rallyes Tout Terrain et Bajas

a) Les ravitaillements ne sont autorisés qu'aux points suivants :

- aux bivouacs avec le carburant mis en place par le concurrent ou l'organisateur,
- aux parcs de ravitaillement,
- dans les stations service situées sur les liaisons mais uniquement avec le carburant local,
- dans les stations service situées à proximité des bivouacs une fois le pointage au CH de fin d'étape effectué et avec du carburant local.

Lors d'une Etape, les concurrents toujours en course peuvent se ravitailler entre eux.

sections and service areas such as detailed in the service road books which must be available from the Organiser.

c) In the case of assistance in a selective section, the authorised zone must:

- be considered as a speed control zone and may be preceded by a PC;
- be clearly defined, both in the field by means of service zone signs and in the competition and servicing road books, so that all the participants are duly informed. At least one judge of fact must be present to monitor the conformity of the actions undertaken.

d) All air assistance whatsoever is forbidden.

e) The service zones must appear in the Rally Guide, which is made available at the latest 30 days prior to the start of the administrative checks and shows the exact breakdown of the Event and all the maximum distances in kilometres between the various service zones for the competitors and for the service vehicles. Service zones may be set up in the selective section(s) and described in the Regulations.

f) Servicing is authorised on the route of a selective section by one or more vehicles of the Service category after the closing of the different time controls, with the authorisation from the clerk of the course. The methods of intervention must be indicated in the Regulations.

On selective sections, service vehicles must travel only in the direction of the race.

g) Servicing in a closed and/or private place is not authorised. 1<sup>st</sup> infringement: 3 h, 2<sup>nd</sup> infringement: exclusion. 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.

h) Any team member (including crews) is allowed to drive the team's competition vehicle outside the bivouac for technical testing only and away from the route of any Selective Section. When doing so, the "GPS"\* and the "Tracking"\*\* system must be switched on.

### 31.2 Service in Bajas

The Organizer must define the time of the only service, limited by 2 time controls. The maximum speed in the service parks is 30 Kph. For the safety of the spectators, the Organiser must provide one lane for the vehicles and another for the spectators.

Service is authorised only in the service park provided for by the Organiser.

### 31.3 Signalling (visible information from teams to crews)

Signalling is authorised in a service zone only.

During selective sections, any transmission of data or information transmitted into the competition vehicle by radio, telephone, or any other communications means is forbidden under pain of a penalty which may go as far as exclusion.

### 31.4 Refuelling in Cross-Country Rallies and Bajas

a) Refuelling is authorised only in the following points:

- at the bivouac with the fuel delivered by the competitor or the organiser,
- at the refuelling parks,
- in the local fuel stations situated on the road sections but only with the local fuel,
- in the local fuel station situated close to the bivouacs but after having checked-in at the TC end of leg and with local fuel.

In a Leg, competitors still in the competition are allowed to refuel one another.

- b) Lors du ravitaillement, le véhicule doit toujours être sur ses roues.
- c) En cas de ravitaillement organisé dans un parc de ravitaillement, le temps de ravitaillement est d'au moins 20 minutes et inclus dans le temps d'assistance. Les règles en sont les suivantes :
- 1) Deux mécaniciens sont autorisés à procéder aux opérations de ravitaillement en carburant. Au moins une personne supplémentaire de l'équipe doit être préposée à l'extincteur.  
Il est recommandé que les mécaniciens portent des vêtements homologués FIA 8856-2000 (combinaison, cagoule et gants) et des lunettes.
  - 2) Si un matériel de ravitaillement électrique est utilisé il devra être de type antidéflagrant et la connexion électrique à la terre est obligatoire pour le véhicule et le système de ravitaillement.
  - 3) Toute action à l'intérieur d'une zone de ravitaillement qui n'est pas directement impliquée dans le ravitaillement du véhicule participant est interdite.
  - 4) L'installation de matériel n'est pas considérée comme faisant partie des opérations de ravitaillement.
  - 5) Dans toutes les zones de ravitaillement, une limite de vitesse de 30 km/h est d'application.
  - 6) La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
  - 7) Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.
  - 8) L'équipage doit se tenir en dehors du véhicule au cours d'un ravitaillement.
  - 9) L'Organisateur devra mettre en place un dispositif de lutte contre l'incendie utilisant des équipements adaptés aux risques liés aux carburants et au nombre de concurrents. Le personnel devra être équipé, prêt à intervenir durant le déroulement de ces opérations.
  - 10) En cas de panne, le véhicule concerné peut être poussé en dehors de la zone sans encourir de pénalité. Une batterie auxiliaire peut être utilisée immédiatement après la sortie de la dite zone pour démarrer le moteur.
  - 11) Le ravitaillement ne peut être effectué qu'après l'assistance.

### 31.5 Carburant

- a) Si le carburant disponible dans le ou les pays dans le/lesquels l'Épreuve se déroule n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, l'utilisation d'un carburant conforme au carburant tel que défini à l'Annexe J de la FIA est autorisée.
- b) Pour les véhicules à moteur à essence, l'utilisation de carburant aviation (AVGAS) est également autorisée dans une Épreuve se déroulant dans un ou plusieurs pays non européens traversant des zones à ravitaillement difficile.
- c) Le Règlement doit spécifier cette autorisation d'utilisation.

### 32. CHANGEMENT DE MOTEUR

Dans le Groupe T1, seul un bloc-moteur de réserve est autorisé par course et par concurrent (équipe).  
En cas de remplacement du bloc-moteur, une pénalité de 50 heures sera appliquée à la voiture dont le bloc-moteur a été remplacé.

### 33. ASSURANCE

33.1 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 rapatriement sanitaire vers un hôpital européen.

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 et incluses dans les droits d'engagements.

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.

- b) During refuelling the vehicle must always be on its wheels.
- c) In the case of organised refuelling, in a refuelling park, the minimum time is 20 minutes and included in the service time. The rules are the following:
- 1) Two mechanics are authorised to carry out refuelling operations. At least one additional person from the team must be assigned to the extinguisher.  
It is recommended that mechanics wear 8856-2000 FIA homologated clothing (overall, balaclava and gloves) and goggles.
  - 2) If electric refuelling equipment is used it must be spark-proof and the electrical connection to earth is compulsory for the vehicle and the refuelling system.
  - 3) Any action inside a refuelling zone that is not directly involved in the refuelling of the vehicle is forbidden.
  - 4) The installation of equipment is not considered as forming part of the refuelling operations.
  - 5) In all refuelling zones, a speed limit of 30 Kph is applicable.
  - 6) Refuelling is the responsibility of the competitor alone.
  - 7) Engines must be stopped during the whole refuelling operation.
  - 8) The crew must remain outside the vehicle during refuelling.
  - 9) The Organiser must set up a fire-fighting service using equipment appropriate to the risks relating to fuel and to the number of competitors. The personnel must be equipped, ready to intervene during the running of these operations.
  - 10) In case of breakdown, the vehicle concerned may be pushed out of the zone without incurring a penalty. An auxiliary battery may be used immediately after leaving the said zone to start the engine.
  - 11) Refuelling can only be made after servicing.

### 31.5 Fuel

- a) If the fuel available in the country (or countries) in which an Event is run is not of a sufficient quality for use by competitors, the use of a fuel corresponding to the fuel as defined under FIA Appendix J regulation is authorised.
- b) For petrol-engined vehicles, the use of aviation fuel (AVGAS) is also authorised in an Event taking place in one or more non-European countries crossing zones where refuelling is difficult.
- c) The Regulations must specify the authorisation of such use.

### 32. ENGINE CHANGE

In Group T1, only one spare engine block is authorised per race and per competitor (team).  
In case of engine block replacement, a 50-hour penalty will be applied to the car of which the engine block has been replaced.

### 33. INSURANCE

33.1 The entry fees include the insurance premium, which guarantees the competitor full cover for civil liability towards third parties, medical costs and his repatriation on medical grounds to a European hospital.

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 Regulations and included in the entry fees.

The insurance premiums of above mentioned contracts covers their limits the name, address and contact details of the insurance company (or companies), as well as the contracts numbers must be included in

La police d'assurance (au minimum en anglais) sera communiquée aux concurrents sur demande.

**33.2 Bénéficiaires de l'assurance :**

- Les concurrents et leur personnel d'assistance ;
- Les membres de l'organisation, ses prestataires et leurs préposés ;
  
- Les officiels de l'épreuve.

**33.3** Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet du rallye pendant toute la durée de l'Épreuve. Pendant cette durée, les concurrents mis hors course ou ayant abandonné 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 d'exclusion.

**33.4** 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 le plus tardif :

- Délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition par les Commissaires sportifs,
- Fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après l'épreuve,
- Fin de la remise des prix.

**33.5 Transfert et/ou rapatriement du bénéficiaire**

Si l'état de santé du bénéficiaire conduit l'équipe médicale de l'Épreuve à décider de son 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.), 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.

**33.6 Frais médicaux (dont frais d'hospitalisation) engagés**

Lorsque des frais médicaux ont été engagés avec l'accord préalable de l'équipe médicale du rallye, 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 le rapatriement en Europe restent intégralement à la charge du bénéficiaire.

Un document reprenant les prestations couvertes et exclues sera remis aux participants lors des vérifications administratives.

**33.7 Responsabilité Civile**

L'Organisateur souscrit auprès d'une compagnie d'assurance une police d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux manifestations sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation nationale en vigueur et aux Prescriptions.

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, 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 du rallye 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

the Regulations.

The insurance policy (at least in English) will be forwarded to competitors on request.

**33.2 Beneficiaries of the insurance:**

- The competitors and their service personnel,
- The members of the organisation, its service providers and their personnel,
  
- The officials of the event.

**33.3** The beneficiaries are covered by the insurance while on the course of the rally, throughout the duration of the Event. During that time, competitors who have retired or been excluded continue to be covered by insurance, provided that 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 excluded.

**33.4** 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 administrative checking and post-event scrutineering;
  
- End of the prize-giving.

**33.5 Transfer and/or repatriation of the beneficiary**

If the beneficiary's state of health is such that the rally medical team decides to order his 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.

**33.6 Medical (including hospitalisation) costs incurred**

When medical costs have been incurred with the prior agreement of the rally medical team, the Organiser takes care of the medical fees, the cost of medication prescribed by a doctor or surgeon, and the costs of hospitalization decided by the medical team, the amount of which must be specified in the regulations of the Event.

Medical (and therefore hospitalization) costs incurred after repatriation to Europe remain entirely at the expense of the beneficiary.

A document listing the services covered and services not covered will be issued to the participants during the administrative checks.

**33.7 Civil Liability**

From an insurance company, the Organizer takes out a Civil Liability Insurance Policy, specific to sporting events with motorized land vehicles, in accordance with the national legislation(s) in force and the Prescriptions.

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 rally, 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

d'incidents pendant toute la durée de l'Épreuve.

**33.8** 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 le rallye, la responsabilité de l'Organisateur ne pourra être recherchée.

**33.9** Cette police ne couvre que le trajet officiel du rallye, indiqué par l'Organisateur. Les véhicules exclus ou ayant abandonné continueront à être couverts à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée du rallye ou le port le plus proche par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou d'exclusion.

**33.10** 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 de course, du responsable des relations concurrents, ou directement à l'Organisateur. Devront y être mentionnés les circonstances de l'accident et les coordonnées des témoins.

#### **33.11 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.

#### **34. CARTON DE POINTAGE**

**34.1** Au départ d'une Étape, les équipages reçoivent un carton de pointage sur lequel figurent respectivement les temps impartis et les temps maximum autorisés, pour parcourir chaque secteur de liaison et chaque secteur sélectif. Ce carton de pointage est rendu au contrôle horaire d'arrivée de chaque Etape ou d'un contrôle horaire intermédiaire si deux secteurs sélectifs sont organisés dans la même étape et sera remplacé par un nouveau carton de pointage au départ de l'Étape suivante ou du nouveau secteur concerné. L'équipage est seul responsable de son carton de pointage.

**34.2** Toute rectification ou modification apportée sur le carton de pointage, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne l'exclusion.

**34.3** La présentation du carton de pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions, demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage. Seuls les contrôleurs sont autorisés à inscrire l'heure sur le carton de pointage, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

**34.4** Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de pénalisations pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carton de pointage, et ce dans leur ordre d'énumération. L'absence du visa ou la non remise du carton de pointage, à n'importe quel contrôle, entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

**34.5** La perte d'un carton de pointage entraînera une pénalité en temps de 5 minutes. En cas de récidive, l'exclusion sera prononcée.

**34.6** En cas d'abandon en cours d'Étape, le concurrent doit remettre sans délai son carton de pointage aux officiels au plus tard lors de son arrivée au bivouac, sous peine d'une pénalité de 5 heures.

Les dispositions sur l'assistance autorisée dans ces circonstances doivent être précisées au Règlement.

#### **35. ZONES DE CONTROLE**

Tous les contrôles, c'est-à-dire : contrôles horaires, départ et arrivée des secteurs sélectifs, contrôles de passage et contrôles de carrefour (uniquement pour les Bajas), sont indiqués au moyen de panneaux standardisés.

**35.1** Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par deux panneaux avertisseurs à fond jaune. À une distance d'environ 100 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par deux panneaux à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 100 m plus loin environ, est indiquée par deux panneaux finaux à fond beige avec 3 barres noires

of incidents throughout the duration of the Event.

**33.8** 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 rally, the Organiser cannot be held liable.

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

**33.10** In case of accident, the competitor or his representative must make a written statement to the race director, the competitors' 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.

#### **33.11 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.

#### **34. TIME CARD**

**34.1** At the start of the Leg, crews shall be given a time card on which the target times and the maximum times authorized to cover each road section and each selective section shall appear respectively. This time card shall be handed in at the finish time control of each Leg or of an intermediate time control if two selective sections are organised in the same Leg and will be replaced by a new one at the start of the next Leg or of the new section concerned. Each crew is solely responsible for its time card.

**34.2** Any correction or amendment made to the time card will result in exclusion, unless such correction or amendment has been approved in writing by the controller.

**34.3** The crew alone is responsible for submitting the time card at the different controls and for the accuracy of the entries. The controllers are the only persons allowed to enter the time on the time card, by hand or by means of a print-out.

**34.4** Crews are obliged, under pain of penalties which may go as far as exclusion, to have their passage checked at all points mentioned on their time card, and in the correct order. The absence of a stamp or the failure to hand in the time card at any control will result in a penalty which may go as far as exclusion.

**34.5** The loss of a time card will entail a time penalty of 5 minutes. In the case of a repeat offence, exclusion will be pronounced.

**34.6** When a competitor retires during a Leg, he must return his time card to the officials no later than his arrival at the bivouac, under pain of a penalty of 5 hours.

The conditions on authorised assistance in these circumstances must be specified in the Regulations.

#### **35. CONTROL ZONES**

All controls, i.e. time controls, start and finish of selective sections, passage controls and crossroads controls (for Bajas only), will be indicated by means of standardised signs.

**35.1** The beginning of the control area is marked by two warning signs on a yellow background. At a distance of about 100 m, the position of the control post is indicated by two signs on a red background. The end of the control area, approximately 100 m further on, is indicated by two final signs on a beige background with three

<p>transversales.  Dès lors qu'un concurrent est entré dans une zone de contrôle, l'Organisateur ne doit pas déplacer la zone.</p> <p><b>35.2</b> La zone de contrôle doit être installée de telle manière que les membres des équipes puissent voir les temps affichés sans entrer dans la zone.  Double panneau dans la zone de contrôle  La largeur maximale de la zone ne peut excéder 15 m et doit se trouver dans un axe unique sauf les zones de CP. Il est obligatoire de délimiter l'entrée et la sortie de la zone par un double panneau officiel.</p> <p><b>35.3</b> Il est strictement interdit de pénétrer dans ou de sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire d'une Épreuve et de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle, lorsque le carton de pointage a déjà été pointé à ce contrôle. Dans ce cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>ère</sup> infraction : pénalisation de 10 minutes,</li> <li>- 1<sup>ère</sup> récidive : pénalisation de 1 heure,</li> <li>- 2<sup>ème</sup> récidive : Exclusion ou pénalité forfaitaire quand elle est prévue.</li> </ul> <p><b>35.4</b> Pour les Rallyes Tout Terrain, l'heure officielle est l'heure « GPS »* telle que définie dans le Règlement.  Pour les Bajas, le Règlement peut proposer une autre disposition.  L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.</p> <p><b>35.5</b> Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 1 heure avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 1 h après l'heure idéale du dernier, augmentée du délai d'exclusion ou lorsque le Règlement prévoit l'application de la pénalisation forfaitaire, les contrôles horaires (départ et arrivée des secteurs sélectifs) cessent d'opérer à une heure calculée en tenant compte du ou des temps maximum autorisés précédant ce contrôle pour le dernier concurrent classé.</p> <p><b>35.6</b> Les équipages sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion, de suivre les instructions du chef de poste responsable du contrôle, lequel doit être obligatoirement assisté d'un contrôleur (tous les cas éventuels sont examinés par les Commissaires Sportifs sur rapport écrit du chef de poste).</p> <p><b>35.7</b> Un véhicule doit se mouvoir par ses propres moyens.  Dans le cas contraire, le remorquage et/ou la poussée par un concurrent en course sont autorisés.  Dans les zones de contrôle, ces actions entraînent les pénalités suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Zone de départ d'Etape et / ou zone de départ de secteur sélectif : départ refusé</li> <li>b) Zone de contrôle de passage : 5 minutes</li> <li>c) Zone de contrôle horaire : 15 minutes en Rallye Tout Terrain et 30 minutes en Marathon (Sauf dans le cas prévu à l'Article 28.1. d).</li> </ol> <p>Dans les zones de contrôle, une fois l'infraction constatée, le véhicule pourra être sorti de la zone avec une aide extérieure.</p> <p><b>36. CONTROLES HORAIRES</b></p> <p><b>36.1</b> Aux contrôles horaires, les contrôleurs en poste indiquent sur le carton de pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carton de pointage au contrôleur. Le pointage du carton de pointage ne peut être effectué que si tous les membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent à proximité immédiate de la table de contrôle.</p> <p><b>36.2</b> La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.</p>	<p>black transversal stripes.  Once a competitor has entered a control zone, the Organiser is not allowed to move the zone.</p> <p><b>35.2</b> The time control zone should be organised in such a way, that team members can watch the timekeeping without entering the control zone.  Control zone double signage  The maximum width of the zone may not exceed 15 m and the zone must be situated along a single axis, except for passage control zones. It is compulsory that the entrance to and exit from the zone are marked by using official double signposting.</p> <p><b>35.3</b> It is strictly forbidden to enter or leave a control area from any direction other than that prescribed by the itinerary of the Event or to re-enter a control area once checking in has taken place at this control, on pain of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>st</sup> infringement: penalty of 10 minutes,</li> <li>- 1<sup>st</sup> repetition of the infringement: penalty of 1 hour,</li> <li>- 2<sup>nd</sup> repetition of the infringement: exclusion or fixed penalty where this exists.</li> </ul> <p><b>35.4</b> For Cross-Country Rallies, the official time is the "GPS"* time as defined in the Regulations.  For Bajas, the Regulations may propose another provision.  The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table.</p> <p><b>35.5</b> Control posts shall be ready to function 1 hour before the target time for the passage of the first crew. Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate 1 hour after the target time for the last crew, plus exclusion time, or, when the Regulations provide for the application of the fixed penalty, the time controls for the start and finish of selective sections will cease to operate at a time calculated taking into account the maximum time(s) allowed preceding this control for the last classified competitor.</p> <p><b>35.6</b> On pain of a penalty which may go as far as exclusion, the crews are obliged to follow the instructions of the marshal in charge of the control post, who must be assisted by a controller (all possible cases will be examined by the Stewards following a written report by the marshal in charge of the control post).</p> <p><b>35.7</b> A vehicle must move by its own means.  If the vehicle is unable to move, towing and/or pushing by a competitor in the race are allowed.  In control zones, these actions will entail the following penalties:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Start area of a Leg and/or start area of a selective section: the start will be refused.</li> <li>b) Passage control Zone: 5 minutes</li> <li>c) Time control Zone: 15 minutes for Bajas and Cross-Country Rallies and 30 minutes for Marathons (except in the case of Article 28.1 d).</li> </ol> <p>In control zones, once the infringement has been noted, the vehicle may be removed from the zone using outside help.</p> <p><b>36. TIME CONTROLS</b></p> <p><b>36.1</b> At the time controls, the controllers will indicate on the time card the check-in time, which corresponds to the exact moment at which one of the crew members submits the time card to the controller. The clocking of the time card will only be carried out if all the crew members and the vehicle are within the immediate vicinity of the control table.</p> <p><b>36.2</b> The check-in procedure commences the moment the vehicle passes the entry sign for the time control zone.</p>
---	---

**36.3** 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. Un équipage ne peut rester dans la zone de contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage et aux vérifications techniques.

**36.4** L'équipage n'encourt aucune pénalité pour arrivée anticipée si le véhicule entre dans la zone de contrôle durant la minute qui précède la minute idéale de pointage.

**36.5** Pour les secteurs de liaison, l'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.

**36.6** Pour les secteurs de liaison, l'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carton de pointage au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. C'est-à-dire qu'un équipage devant passer à un contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18h58'00" et 18h58'59".

**36.7** Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le contrôleur inscrit sur le carton de pointage d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur sélectif. Il doit respecter un écart de 5 minutes entre les deux pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.

a) Après pointage au contrôle horaire, l'équipage se rend immédiatement au départ du secteur sélectif. Le contrôleur inscrit l'heure réelle de départ du secteur sélectif puis il donne le départ à l'équipage.

b) Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux heures de pointage notées, l'heure de départ du secteur sélectif fait foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

**36.8** À un contrôle horaire, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison d'1 minute par minute.

**36.9** Pour les secteurs sélectifs, les temps d'arrivée sont pris au maximum à la seconde sauf pour la super spéciale où ils seront pris au 1/10<sup>e</sup> de seconde pour départager les ex aequo. Son classement établi et ayant déterminé les positions de départ du secteur sélectif suivant, les dixièmes de seconde seront supprimés en arrondissant à la seconde inférieure.

**36.10** Aux contrôles horaires de fin d'Etape, ainsi qu'au parc fermé de fin d'Etape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

Cette disposition devra être installée dans l'itinéraire / horaire, les cartons de pointage et tout document relatif aux pointages.

**36.11** Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) fera l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit qui sera transmis au directeur de course.

**36.12** Le délai d'exclusion, ou un/des temps maximum, définis dans le Règlement, peuvent être modifiés à tout moment par décision des Commissaires Sportifs, sur proposition du directeur de course. Les équipages en sont informés aussitôt que possible. L'exclusion ou la pénalisation forfaitaire pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin d'Etape.

Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un départ de secteur sélectif, les deux postes sont compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux sont disposés comme suit :

- a) 2 panneaux jaunes avec montre (début de zone),  
b) Après 100 m environ, 2 panneaux rouges avec montre (Poste de contrôle horaire),

**36.3** The crew is forbidden to stop or to drive abnormally slowly between the zone entry sign and the control post.

A crew may remain in the control zone only for as long as is necessary to complete the check-in formalities and scrutineering.

**36.4** The crew does not incur any penalty for early arrival if the vehicle enters the control zone during the minute before the target check-in minute.

**36.5** For road sections, the target check-in time is that obtained by adding the time allowed for completing the road section to the starting time for that section. These times are expressed in hours and minutes and are always shown from 00.01 to 24.00.

**36.6** For road sections, the crew does not incur any penalty for late arrival if the time card is submitted to the controller during the target check-in minute. For example, a crew which is supposed to check in at a control at 18h 58 min. shall be considered on time if the check-in takes place between 18h 58 min. 00 sec. and 18h 58 min. 59 sec.

**36.7** At the time control at the finish of a road section, the controller will enter on the time card on the one hand the check-in time of the crew and, on the other, its provisional starting time for the Selective Section. There must be a 5-minute gap between the two to allow the crew to prepare for the start.

a) Immediately after checking in at the time control the crew will go to the start of the selective section. The controller will enter the time foreseen for the start of the selective section and will then give the start for that crew.

b) In the case of an incident, should there exist a divergence between the two entries, the starting time of the selective section will be binding, unless the Stewards decide otherwise.

**36.8** At a time control, any difference between the target check-in time and the actual check-in time will be penalized at a rate of 1 minute per minute or fraction of minute.

**36.9** For selective sections, the finish times will be taken at the maximum to the second, except for the super special stage where they will be taken to 1/10<sup>th</sup> of a second to decide dead heats. Once its classification has been established and the starting positions for the following selective section have been determined, the 10<sup>ths</sup> of a second will be deleted and the times thus rounded down to the second immediately below.

**36.10** At the time control at the end of a Leg, and at the end-of-Leg parc fermé, crews are authorized to check in ahead of time without incurring a penalty.

This provision must be entered on the itinerary/schedule, the time cards and any document relating to checking in.

**36.11** Any failure on the part of a crew to observe the rules of the check-in procedure defined above (and in particular the fact of entering a control zone more than a minute earlier than the check-in time) will be recorded by the chief controller at that post and sent in a written report to the Clerk of the Course.

**36.12** The exclusion time, or one or more maximum times, defined in the Regulations may be modified at any moment by the Stewards, upon the proposal of the clerk of the course. The crews concerned shall be informed of this decision as soon as possible exclusion from the Event or the fixed penalty for exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a Leg.

When a time control is followed by a start control for a selective section, these two posts shall be included in a single control area, the signs of which shall be laid out as follows:

- a) 2 yellow warning sign with clock (beginning of zone);  
b) 2 red signs with clock (Time control post) after approximately 100 m;

- c) A une distance de 50 à 200 m, 2 panneaux rouges avec drapeau (départ du secteur sélectif),
- d) Enfin, 100 m plus loin, 2 panneaux finaux beige à 3 barres noires transversales.
- e) Si le départ d'un secteur sélectif coïncide avec le début d'une Etape, l'heure de départ du secteur sélectif est aussi celle de l'Etape.
- f) À l'arrivée d'un secteur sélectif, le point stop est jumelé avec un contrôle horaire.

### 37. CONTROLES DE PASSAGE

**37.1** Afin de vérifier que les équipages respectent l'itinéraire du road book, des contrôles de passage sont obligatoirement implantés à un emplacement significatif mentionné et numéroté du road book.

La zone de contrôle de passage est définie avec les panneaux ci-après :

- a) 2 panneaux jaunes avec tampon (début de zone),
- b) après 100 m environ, 2 panneaux rouges avec tampon (au niveau du poste de contrôle de passage),
- c) la zone de contrôle de passage n'est pas une zone de Parc fermé.

L'emplacement de ces contrôles de passage doit être visible et signalé aux équipages avec des drapeaux et localisé sur un terrain plutôt plat et dur, sinon, le terrain doit être en pente descendante. L'heure de passage du concurrent, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le responsable du poste.

#### 37.2 Heure de fermeture des contrôles de passage

L'heure de fermeture des contrôles de passage est prononcée en tenant compte :

- de la distance parcourue depuis le départ du secteur concerné ;
- de la moyenne horaire du secteur considéré (Sélectif ou horaire) imposée par le temps maximum autorisé ;
- de l'heure idéale du dernier concurrent majorée de 60 minutes.

Cette heure devra être mentionnée sur le carton de pointage ou sur l'itinéraire/horaire ou par additif.

#### 37.3 Pénalités

Le Règlement ou le tableau d'itinéraire horaire distribué aux vérifications administratives indiquera l'échelle des pénalisations de chaque contrôle de passage inobservé, celles-ci pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

### 38. SECTEURS SELECTIFS

**38.1** Au cours des secteurs sélectifs, tous les membres de l'équipage doivent se conformer aux normes prévues à l'Annexe L, chapitre 3 de la FIA, sous peine d'exclusion.

Des contrôles peuvent être effectués par des Officiels au départ des secteurs sélectifs. En cas d'infraction à l'Annexe L, le départ sera refusé à l'équipage concerné.

**38.2** Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse sur le tracé des secteurs sélectifs, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

**38.3** Au départ des secteurs sélectifs lorsque le véhicule, avec son équipage à bord, vient s'arrêter devant le contrôle de départ, le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage de l'équipage l'heure réelle de départ du véhicule concerné (heure et minute) puis lui annonce les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ est donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat du véhicule. Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ est pénalisé de 2 minutes. En cas d'impossibilité pour le concurrent de sortir par ses propres moyens de la zone de contrôle, les pénalités prévues doivent être appliquées.

**38.4** Le départ d'un secteur sélectif à l'heure indiquée sur le carton

c) 2 red signs with flag (start of the Selective Section) at a distance of 50 to 200 m;

d) Finally, 2 end of control signs (3 transversal black stripes on a beige background) 100 m further on.

e) If the start of a selective section coincides with the start of a Leg, the starting time of the selective section will also be that of the Leg.

f) At the finish of a selective section, the stop point will be twinned with a time control.

### 37. PASSAGE CONTROLS

**37.1** In order to check that the crews are respecting the itinerary in the road book, passage controls will compulsorily be set up at a significant location mentioned and numbered in the road book.

The passage control zone will be defined using the following signs:

- a) 2 yellow signs with stamp (start of zone);
- b) after approximately 100 m, 2 red signs with stamp (at the location of the passage control post);
- c) the passage control zone is not a Parc fermé zone.

The location of these passage controls must be clearly visible and signalled to crews by means of flags and, sited on fairly level and hard ground, otherwise, the ground must be downhill. The passage will be timed to the second and noted on a passage sheet by the person in charge of the post.

#### 37.2 Closing time for passage controls

The closing time for passage controls will be declared taking into account:

- The distance covered since the start of the section concerned,
- the time average of the section under consideration (Selective or time) imposed by the maximum allowed time,
- The ideal time of the last competitor, increased by 60 minutes.

This time must be mentioned on the time card or on the itinerary/schedule or by means of a bulletin.

#### 37.3 Penalties

The Regulations or the itinerary/schedule distributed at the administrative checks must indicate the scale of penalties for each passage control not respected; these penalties may go as far as exclusion.

### 38. SELECTIVE SECTIONS

**38.1** During the selective sections, all members of the crew must conform to the standard described in the FIA Appendix L, Chapter 3, under pain of exclusion.

Checks may be made by Officials at the start of the SS. In case of any infringement to Appendix L, the start will be refused to the crew concerned.

**38.2** Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the selective section, under pain of penalties which may go as far as exclusion.

**38.3** At the starts of selective sections, when the vehicle with its crew on board has stopped in front of the starting control, the controller will enter the actual time of the start of the vehicle in question on the time card (hour and minute), and will then count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last 5 seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given, upon which the vehicle must start immediately. A 2-minute penalty shall be imposed on any crew which fails to start within 20 seconds of the starting signal.

If a competitor is unable to leave the control zone under his own power, the penalties as set out must be applied.

**38.4** The start of a selective section may only be delayed in relation

de pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.

**38.5** Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le contrôleur ne donne le signal, est pénalisé d'1 minute au minimum ou augmenté en temps, pénalisation appliquée par les Commissaires Sportifs suivant le rapport du contrôleur, cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par les Commissaires Sportifs et particulièrement en cas de récidive.

**38.6** L'arrivée des secteurs sélectifs sera jugée lancée, les panneaux, tous doublés, étant disposés comme suit :

a) 2 panneaux jaunes avec damier (début de zone).

b) Après 100 m environ, 2 panneaux rouges avec damier (arrivée lancée).

c) A une distance de 150 à 300 m, 2 panneaux rouges (montre et STOP).

d) Enfin, environ 100 m plus loin, 2 panneaux finaux beige à 3 barres transversales.

Un arrêt entre les panneaux jaunes avertisseurs et les panneaux STOP est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité en temps de 15 minutes. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

À une distance de 150 à 300 m après l'arrivée l'équipage doit s'arrêter à un contrôle horaire signalisé par une montre rouge et par un panneau rouge STOP. Le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui 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 30 secondes dans leur ordre d'arrivée.

Si le concurrent ne peut repartir de la zone par ses propres moyens, les pénalités prévues sont appliquées. S'il ne s'arrête pas au point Stop pour y faire inscrire ses temps, une pénalité d'1 heure est appliquée.

**38.7** Sauf disposition contraire du Règlement, l'assistance au cours d'un secteur sélectif par un moyen autre que celui d'un équipage en course avec des pièces transportées par un autre équipage en course est interdite. Des zones à assistance réglementée peuvent être mises en place par l'Organisateur.

**38.8** Les intervalles de départ pour les secteurs sélectifs doivent respecter les mêmes critères que ceux prévus pour le départ des Etapes sauf en cas de pénalisation routière.

**38.9** Tout équipage refusant de partir au départ d'un secteur sélectif à l'heure et au rang qui lui ont été attribués se verra infliger une pénalisation de 15 minutes et devra se tenir à la disposition du chef de poste qui lui indiquera sa nouvelle heure de départ.

#### **38.10 Interruption d'un secteur sélectif**

Lorsque le déroulement d'un Secteur Sélectif est définitivement stoppé avant le passage du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement du secteur sélectif pourra cependant être obtenu en affectant un temps à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption.

Ce temps pourra être calculé comme suit :

1 - Interruption du secteur sélectif, sur un point unique. Prise de temps sur un Waypoint en cours de secteur sélectif :

a) Un temps de passage étant attribué à chaque Waypoint et enregistré dans le GPS Unik, le classement d'un secteur sélectif pourra être obtenu grâce au temps de passage relevé au Waypoint qui précède le lieu de l'interruption.

Les temps de passage aux différents Waypoints enregistrés dans le GPS seront transmis par radio au moment du pointage de l'équipage au CH arrivée du bivouac.

to the scheduled starting time by the controller in a case of "force majeure".

**38.5** A false start, particularly one made before the controller has given the signal, shall be penalized by 1 minute at least or an increased time applied by the Stewards based on the controller's report. This penalty does not exclude heavier penalties being inflicted by the Stewards, especially if the offence is repeated.

**38.6** selective sections will end in a flying finish, the signs, all doubled, being positioned as follows:

a) 2 yellow chequered sign (beginning of zone);

b) After approximately 100 m, 2 red chequered sign (flying finish);

c) At a distance of 150 to 300 m, 2 red signs (clock and STOP);

d) Finally, approximately 100 m further on, 2 final beige signs with 3 transversal black stripes.

Stopping between the yellow warning signs and the STOP signs is forbidden; any infringement will entail a 15-minute time penalty. Timing will be done on the finish line, which must have print-out equipment and shall be backed up by hand timing.

At a distance of 150 to 300 m after the finish, the crew must report to a time control indicated by a red clock and a red STOP sign. The controller will enter on the time card the time of arrival (hour, minute and seconds), which will also be the starting 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 starting times of these competitors at intervals of at least 30 seconds in the order in which they arrived.

If a competitor is unable to leave the zone under his own power, the penalties set out shall be applied. If he does not stop at the STOP point to have his times entered, a 1-hour penalty shall be applied.

**38.7** During a selective section, unless provision is made to the contrary in the Regulations, any assistance is forbidden other than that of a racing crew using parts transported by another racing crew. However, approved assistance zones may be set up by the Organizer.

**38.8** The starting intervals for selective sections must respect the same criteria as those laid down for starting Legs except in the case of a road penalty.

**38.9** Any crew refusing to start in a selective section at the time and in the position allocated to it shall be given a penalty of 15 minutes and must make it available to the post chief who will notify it of its new start time.

#### **38.10 Interruption of a selective section**

When the running of a selective section is definitively stopped before the passage of the last crew, regardless of the reason, a classification for that section may nevertheless be obtained by attributing a time to all those crews who were affected by the circumstances of the interruption.

These times may be calculated in the following manner:

























1 - Interruption of a selective section at a given point. Taking of time at a waypoint during a selective section:

a) Given that a time is taken at each waypoint and recorded in the GPS Unik, a result for a selective section may be obtained using the time taken at the waypoint preceding the point of interruption.

























The times at the various waypoints recorded in the GPS will be transmitted by radio when competitors arrive at the time control at the bivouac.

<p>b) En cas de dysfonctionnement du GPS, le temps affecté à l'équipage sera calculé en tenant compte de sa position sur la piste au moment de l'interruption (position Irirtrack) et des temps relevés sur les concurrents étant passés juste avant ou juste après lui sur ce point. Les commissaires sportifs pourront choisir comme temps de référence celui qui leur semblera le plus convenable.</p> <p>c) En cas de dysfonctionnement du GPS et de l'Irirtrack, le Commissaires Sportif de la FIA désigné entreprendra les recherches nécessaires sur le positionnement du véhicule, afin de lui affecter le temps qui leur semblera le plus convenable.</p> <p>2) Interruption du secteur sélectif, sur plusieurs points distincts. Prise de temps au CH arrivée de secteur sélectif :</p> <p>a) Dans ce cas, un temps sera attribué à tous les équipages affectés par l'interruption. Ce temps sera calculé en prenant le plus mauvais temps des équipages ayant franchi la ligne d'arrivée, auquel s'ajouteront la pénalité forfaitaire et 5 minutes par Waypoint manquant (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP), entre le point auquel l'équipage a été arrêté et l'arrivée du secteur sélectif.</p> <p>b) Dans le cas où les Commissaires Sportifs considéreraient comme anormal, à l'évidence, le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils pourront choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semblera le plus convenable.</p> <p>c) L'application de ces dispositions reste de la compétence exclusive du Collège des Commissaires Sportifs après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption.</p> <p>d) Tout équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres équipages.</p> <p>e) Dans des cas exceptionnels, pour raisons de sécurité, le directeur de course peut interrompre un secteur sélectif sur un point donné et les concurrents pourront continuer le secteur sélectif une fois la zone dangereuse franchie. Le classement est établi en faisant la somme des temps des deux portions de ce secteur sélectif.</p> <p><b>39. REGROUPEMENTS</b></p> <p><b>39.1</b> Les regroupements servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et/ou d'abandons. Le régime du parc fermé est appliqué.</p> <p><b>39.2</b> A leur arrivée aux regroupements, les équipages doivent remettre leur carton de pointage au contrôleur. Ils reçoivent des instructions concernant leur heure de départ. Ils doivent ensuite conduire immédiatement et directement leur véhicule au parc fermé, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée au contrôle horaire de regroupement.</p> <p><b>39.3</b> Sur proposition du directeur de course, les Commissaires Sportifs peuvent, pour raisons de sécurité, décider d'arrêter une Etape avant son terme. Un contrôle horaire est alors installé faisant office de contrôle de fin d'Etape dans le cas des secteurs sélectifs, le contrôle horaire étant jumelé avec le contrôle de fin de secteur sélectif), où les temps relevés servent à établir le classement de cette Etape. Sur décision du directeur de course, cette Etape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du parc fermé.</p>	<p>b) In the case of a malfunctioning GPS, a competitor's time will be calculated using their position on the track at the time of interruption (Irirtrack position) and the times of the competitors who have past just before or after them at this point. The sporting stewards can choose as the time of reference that which seems the most appropriate.</p> <p>c) In the case of a malfunctioning GPS and Irirtrack, the appointed FIA stewards will undertake the necessary investigation concerning the position of the vehicle so as to establish an appropriate time.</p> <p>2) Interruption of a selective section at several distinct points. Taking of time at the time control at the end of the selective section:</p> <p>a) In this case a time will be attributed to all the crews affected by the interruption. This time will be calculated by taking the worst time of the crew having crossed the finish line, to which will be added the fixed penalty and 5 minutes per waypoint missed (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP), between the point at which the crew was stopped and the finish of the selective section.</p> <p>b) Should the stewards consider the worst time actually set to be abnormal, they may choose as a reference time the one which they feel to be the most suitable.</p> <p>c) It is up to the stewards alone to decide whether or not to apply this measure, once race control has informed them of the reasons for the interruption.</p> <p>d) Any crew which is responsible or partly responsible for the stopping of the race cannot, under any circumstances, benefit from this measure. Any such crew will therefore be credited with the actual time which it may have set, if this is greater than the imaginary time attributed to other crews.</p> <p>e) In exceptional cases, for safety reason, the Clerk of the Course may interrupt the selective section at a given point and the competitors may continue the selective section once the dangerous zone has been passed. The results will be established by adding together the times of the two portions of this selective section.</p> <p><b>39. REGROUPINGS</b></p> <p><b>39.1</b> The purpose of regroupings is to reduce the intervals which may occur between crews as a result of late arrivals and/or retirements. The parc fermé conditions apply.</p> <p><b>39.2</b> On their arrival at these regroupings, the crews will hand the controller their time card. They will receive instructions on their starting time. They must then drive their vehicle immediately and directly to the parc fermé. The starting order shall be that of the arrival at the regrouping Time Control.</p> <p><b>39.3</b> For safety reasons, on the proposal of the clerk of the course, the Stewards may decide to stop a Leg before its allotted finish. A time control will then be set up, acting as the end-of-Leg control in the case of a selective section, the time control being twinned with the end-of-selective section control), where the times recorded will serve to establish the classification of the Leg. On the decision of the clerk of the course, this Leg may or may not be continued, neutralized or in convoy, and may or may not be under the parc fermé rules.</p>
--	---

39. SIGNALISATION DES CONTROLES

	DEBUT DE ZONE 2 Panneaux sur fond jaune	CONTROLE 2 Panneaux sur fond rouge	FIN DE ZONE 2 Panneaux sur fond beige
<b>CONTROLES DE PASSAGE</b>	← 100 m 	← 100 m →  Arrêt Pointage	→ 100 m 
<b>CONTROLE HORAIRE</b>	← 100 m 	← 100 m →  Arrêt Pointage	→ 100 m 
<b>CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UN DEPART DE SECTEUR SELECTIF</b>	← 100 m 	← 50 à 200 m →  Arrêt Pointage	→ 100 m  Arrêt Pointage
<b>DEPART D'UN SECTEUR SELECTIF COÏNCIDANT AVEC LE DEPART D'UNE ETAPE</b>	← 100 m 	← 100 m →  Arrêt Pointage 	→ 100 m 
<b>ARRIVEE DE SECTEUR SELECTIF</b>	← 100 m 	← 150 à 300 m → 	→ 100 m   Arrêt Pointage
<b>ARRIVEE D'UN SECTEUR SELECTIF OU D'UNE LIAISON AU BIVOUAC</b>	← 100 m 	← 150 à 300 m →  Seulement pour le Secteur Sélectif	→ 100 m  Arrêt Pointage  
<b>ZONE D'ASSISTANCE "SERVICE"</b>	 Début de Zone		 Fin de Zone

39. SIGNPOSTING OF CONTROLS

	START OF ZONE 2 Signs with yellow background	CONTROL 2 Signs with red background	END OF ZONE 2 Signs with beige background
<b>PASSAGE CONTROLS</b>	← 100 m → 	← 100 m →  Check-in Stop	→ 100 m → 
<b>TIME CONTROL</b>	← 100 m → 	← 100 m →  Check-in Stop	→ 100 m → 
<b>TIME CONTROL FOLLOWED BY START OF SELECTIVE SECTION</b>	← 100 m → 	← 50 to 200 m →  Check-in Stop	← 100 m →  Check-in Stop
<b>START OF SELECTIVE SECTION COINCIDING WITH START OF LEG</b>	← 100 m → 	← 100 m →  Check-in Stop 	→ 100 m → 
<b>FINISH OF SELECTIVE SECTION</b>	← 100 m → 	← 150 to 300 m → 	← 100 m →   Check-in Stop
<b>FINISH OF A SELECTIVE SECTION OR ROAD SECTION AT THE BIVOUAC</b>	← 100 m → 	← 150 to 300 m →  Only for Selective Section	→ 100 m →  Check-in Stop  
<b>SERVICE ZONE</b>	 Start of Zone		 End of Zone

#### 41. PARC FERME

Les règles suivantes sont d'application :

- a) Il est interdit de procéder à tout ravitaillement ou réparation au parc fermé.
- b) La mise en route par remorquage ou poussée par un autre concurrent encore en course à l'intérieur du parc fermé sera pénalisée de 1 minute.
- c) Les véhicules sont en parc fermé dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'Etape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
- d) Les véhicules sont en parc fermé dès leur entrée dans une zone de contrôle sauf la zone de Contrôle de passage. Du point stop jusqu'à la sortie de la zone, en cas d'incapacité à repartir, le véhicule ne peut être que remorqué ou poussé pour être sorti de la zone avec une aide extérieure sans encourir de pénalité, sous la supervision du chef de poste.
- e) Les véhicules sont en parc fermé dès leur arrivée à la fin du dernier secteur sélectif de l'Epreuve (et au moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations).
- f) Sauf dans le cas du contrôle horaire de liaison arrivée - bivouac, toute infraction à la réglementation du parc fermé entraîne une pénalité minimum de 10 heures pouvant aller jusqu'à l'exclusion.
- g) Avant la sortie de tous les parcs ou au départ d'une Etape, lorsque les commissaires techniques de l'Epreuve constatent qu'un véhicule semble être dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils doivent en informer immédiatement le directeur de course, qui peut demander sa remise en état.

Dans ce cas, les minutes pleines employées pour effectuer l'intervention sont considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison. Afin de ne pas permettre à l'équipage de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci reçoit une nouvelle heure de départ. Tout retard supérieur à 30 minutes entraîne l'exclusion.

- h) Après avoir garé leur véhicule au parc fermé, les équipages sont autorisés à bâcher leur véhicule. L'équipage doit quitter immédiatement le parc qui est dès lors interdit à toute entrée.
- i) Par exception au régime du parc fermé, mais sous la responsabilité d'un officiel, il est permis à l'équipage dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin d'Etape :
  - de changer des roues complètes, un ou deux pneus crevés ou endommagés, avec les moyens du bord.
  - de faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure agréée par le directeur de course.
  - de vérifier la pression de ses pneumatiques.

Ces interventions doivent être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraîne une pénalisation d'1 minute par minute de retard.

- j) Pour sortir son véhicule d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'Etape, l'équipage est autorisé à pénétrer dans le parc 15 minutes avant son heure de départ.
- k) À l'intérieur du parc fermé, 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'Epreuve. Cette batterie ne peut en aucun cas être embarquée dans le véhicule (sauf dans la caisse porteuse d'un véhicule T4).
- l) Avant de quitter le parc fermé, les équipages sont autorisés à placer les bâches de leur véhicule et/ou leur batterie d'appoint à l'extérieur du parc fermé.

#### 42. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

42.1 Tous les équipages participant à une Epreuve doivent se présenter au complet aux vérifications administratives prévues

#### 41. PARC FERMÉ

The following rules will apply:

- a) It is forbidden to refuel or repair the car in a parc fermé.
- b) Starting the car with the help of towing or pushing from another competitor still racing inside the parc fermé shall be penalised by 1 minute;
- c) Vehicles will be in parc fermé from the moment they enter a parc fermé for the start, regrouping or end of Leg, until they leave it;
- d) Vehicles will be in parc fermé from the moment they enter a control zone but not the Passage control zone. From the stop point until the zone exit, if the vehicle is unable to restart, it may only be either towed or pushed out of the zone with external help without penalties, under the supervision of the chief marshal.
- e) Vehicles will be in parc fermé from as soon as they reach the end of the last selective section of the Event (and at least until the time for lodging protests has expired).
- f) Except in the case of the finish - bivouac section time control, any infringement of the parc fermé regulations shall result in a penalty ranging from 10 hours to exclusion.
- g) Before the exit from all the parks or at the start of a Leg, if the scrutineers of the Event note that a vehicle seems to be in a condition which is not compatible with normal use, they must immediately inform the clerk of the course, who may request that it be repaired.

In this case, the time in whole minutes used for such repairs shall be considered as the same number of minutes lateness registered on a Road Section. To prevent a crew from trying to make up lost time after repairs, the crew shall be given a new starting time. Any crew which arrives more than 30 minutes late will be excluded from the Event.

- h) As soon as they have parked their vehicle in the parc fermé, crews may cover their vehicle. Crews must leave the parc fermé immediately and no member of the crew will be allowed to re-enter it.
- i) By way of exception to the parc fermé rules, and on the responsibility of an official, the crew may, while in the parc fermé at the start, regrouping zone or end of Leg:
  - change complete wheels, one or two punctured or damaged tyres using the equipment on board;
  - have a new windscreen fitted with the possibility of having outside help with the agreement of the clerk of the course;
  - check the pressure of its tyres.

These repairs must be completed before the starting time; otherwise a penalty of one minute for every minute's lateness shall be imposed.

- j) In order to remove its vehicle from a parc fermé for the start, regrouping halt or end of Leg, the crew shall be allowed to enter the parc fermé 15 minutes before its starting time.
- k) Inside the parc fermé, the engine 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. Under no circumstances may this battery be taken on board the vehicle (except in the load-bearing bodywork of a T4 vehicle).
- l) Before leaving the Parc Fermé, the crews are permitted to place their vehicle covers and/or external battery outside the parc fermé.

#### 42. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

42.1 All crews taking part in the Event must report to the administrative checks with all their members in accordance with the

conformément au programme d'une Épreuve. L'Organisateur peut prévoir un régime différent, avec l'approbation de la FIA. Des pénalisations financières pour retard aux vérifications techniques préliminaires, selon le programme établi par l'Organisateur, peuvent être appliquées par les Commissaires Sportifs.

L'équipe avec son représentant officiel doit présenter le/les véhicules et tous les documents et équipements nécessaires aux vérifications techniques.

Si un parc fermé fait suite aux vérifications techniques, un membre de l'équipe pourra rentrer la(les) voiture(s) dans ce parc. Les horaires de pointage, s'ils existent, devront être respectés et il en sera de la responsabilité de l'équipe.

Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme tel par les Commissaires Sportifs.

**42.2** Les vérifications administratives comportent le contrôle des documents mentionnés au Règlement :

- Licences de concurrent/pilote,
- Permis de conduire,
- Certificat de propriété,
- Autorisations diverses, etc.,
- Passeport technique FIA.

**42.3** Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives doivent se présenter avec leur véhicule muni de sa plaque rallye et plaques numéros aux vérifications techniques, qui 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. Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai peut être donné par les Commissaires Sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.

**42.4** Le départ est refusé à tout véhicule qui n'est pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FIA et des présentes Prescriptions.

**42.5** Conformément à l'Article 145 du Code, à tout instant, au cours d'une Épreuve, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant aussi bien les membres de l'équipage que le véhicule. Ces contrôles doivent être organisés de manière à ne pas pénaliser les concurrents.

À tout moment d'une Épreuve, le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule. Le fait de présenter un véhicule au contrôle technique est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

**42.6** Au cas où de nouvelles marques d'identification sont apposées, il appartient à l'équipage de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'Épreuve, leur absence entraînant l'exclusion.

**42.7** Une vérification complète et détaillée comportant le démontage du véhicule pour les équipages classés aux premières places du classement général et de chaque groupe et catégorie ainsi qu'éventuellement pour tout autre équipage peut être entreprise à la discrétion absolue des Commissaires Sportifs agissant d'office, à la suite d'une réclamation ou sur l'avis du directeur de course.

L'Organisateur doit prévoir à la fin de l'Épreuve un temps suffisant pour effectuer des vérifications techniques détaillées.

### **43. RECLAMATIONS – APPELS**

**43.1** Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code. Elle doit être faite par écrit et remise au directeur de course accompagnée du montant de la caution (500 €), montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée. Ce montant

timetable of the Event. The Organizer may adopt a different system, with the approval of the FIA. Financial penalties for lateness at the preliminary scrutineering, according to the timetable laid down by the Organizer, may be applied by the Stewards.

The team with its official representative must present the vehicle or vehicles and all necessary documents at scrutineering.

If scrutineering is followed by a parc fermé, a member of the team may take the car(s) into that parc. The check-in times, if any, must be respected, and it will be the responsibility of the team to ensure that they are.

Any crew reporting to the scrutineering area and/or administrative checks 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.

**42.2** The administrative checks will consist of checking the documents mentioned in the Regulations:

- Competitors'/drivers' licences;
- Driving licence;
- Certificate of ownership;
- Miscellaneous authorizations, etc.
- FIA technical passport.

**42.3** Only those crews who have passed the administrative checks must present themselves with their vehicle equipped with its rally plate and rally numbers at scrutineering, which will be of a completely general nature: 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.

After scrutineering, if a car is found not to comply with the technical and/or safety regulations, the Stewards may set a deadline before which the car must be made to comply.

**42.4** No vehicle will be allowed to start unless it complies with the FIA safety regulations and the present Prescriptions.

**42.5** In conformity with Article 145 of the Code, additional checking of the crew members as well as of the vehicle may be carried out at any time during the Event. These checks must be organised in such a way that they do not penalize the competitors.

At all times during the Event, the competitor is responsible for the technical conformity of his vehicle. The fact of presenting a vehicle for scrutineering is considered as an implicit statement of conformity.

**42.6** Should new identification marks be affixed, it is the responsibility of the crew alone to see that these are protected until the end of the Event. Should they be missing, the vehicle will be excluded from the Event.

**42.7** Thorough scrutineering involving the dismantling of the vehicle for the crews in the first places of the general classification and in each group and category, and possibly for any other crew, may be carried out at the absolute discretion of the Stewards ex officio or following a protest or upon the decision of the clerk of the course.

The Organizer must allow sufficient time at the end of the Event for detailed scrutineering to be carried out.

### **43. PROTESTS – APPEALS**

**43.1** All protests shall be lodged in accordance with the stipulations of the Code. They must be lodged in writing and handed to the clerk of the course together with the protest fee (€ 500), which shall not be returned if the protest is judged unfounded. The amount of this fee

doit figurer au Règlement.

**43.2** Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'un véhicule, le réclamant doit en outre verser un dépôt de garantie fixée par la FIA.

**43.3** 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, et à la charge du concurrent visé par la réclamation dans le cas contraire.

**43.4** Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérification, transport, etc.) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence est à la charge du réclamant. En revanche, s'ils sont inférieurs, la différence lui est restituée.

**43.5** Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations du Chapitre XIII du Code.

Le montant de la caution d'appel national et de celle de l'appel international (12 000 €) doit figurer au Règlement.

#### 44. CLASSEMENTS

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du directeur de course.

**44.1** Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes. Il y a un classement séparé pour les T4. Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les secteurs sélectifs et des pénalisations (encourues au cours des secteurs de liaison et autres pénalisations exprimées en temps).

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe sont établis de la même façon.

**44.2** En cas d'ex æquo dans une Epreuve autre qu'une Baja, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier secteur sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les pilotes ex æquo, les temps des secteurs sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération, sauf pour les Etapes et la super spéciale où aucun secteur sélectif n'a été disputé ; les pilotes ex æquo sont alors départagés suivant l'ordre des départs du dernier secteur sélectif. Cette règle pour départager les ex-æquo peut être appliquée à tout moment de l'Epreuve.

Pour les Bajas : de la même manière que pour les Rallyes Tout Terrain, les temps des secteurs sélectifs, puis l'ordre des départs, servent à départager les ex-æquo.

**44.3** Des classements partiels officiels des Etapes sont affichés selon ce qui est prévu par le Règlement de l'Epreuve.

**44.4** Les classements officiels de l'Epreuve sont affichés au tableau officiel d'affichage au plus tard 12 heures après l'arrivée du premier véhicule.

#### 45. PENALITES

Les pénalités prévues au Règlement, y compris les pénalités forfaitaires (variables), doivent faire l'objet d'un tableau complémentaire identique à celui des présentes Prescriptions. Tout non-respect des textes de ce règlement dont les pénalités ne sont pas mentionnées fera l'objet d'un rapport au directeur de course, et les Commissaires Sportifs jugeront de la pénalité à infliger.

Les pénalités encourues sont affectées au classement de l'Etape et au classement général de l'Epreuve.

Des pénalités sportives sont appliquées au temps des secteurs sélectifs et les autres pénalités sont appliquées au classement général. Toutes les pénalités doivent être comptabilisées, appliquées et affichées le jour même.

Pénalités

Les infractions commises par l'Organisateur d'un Rallye Tout Terrain entraîneront, notamment, les pénalités ci-après :

- non respect de la réglementation : 3500 € pour la 1<sup>ère</sup>

must be specified in the Regulations.

**43.2** If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a vehicle, the claimant must pay an additional deposit, which will be fixed by the FIA.

**43.3** The expenses incurred by the work and by 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 the claim is founded.

**43.4** If the claim is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the deposit amount, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned to him.

**43.5** The competitors may lodge an appeal against decisions given, in conformity with the stipulations of Chapter XIII of the Code.

The amount of the national appeal fee and international appeal fee (12,000 €) must be mentioned in the Regulations.

#### 44. CLASSIFICATIONS

The clerk of the course bears the responsibility for timekeeping.

**44.1** Penalties shall be expressed in hours, minutes and seconds. There will be a separate classification for T4 vehicles. The final results shall be determined by adding together the times obtained in the selective sections and the penalties (incurred during the road sections and other penalties expressed in time).

The crew which achieves the smallest total is proclaimed winner in the general classification, the next one being second, and so on. Classifications by group and class are drawn up in the same way.

**44.2** In the case of a dead heat in an Event other than a Baja, the crew which accomplished the best time for the last selective section will be proclaimed winner. If this is not enough to determine the winner, the times of the previous selective sections shall be taken into consideration, except for the Legs and super special stage where no selective section has been run, in which case dead heats will be determined according to the starting order of the last selective section. This rule may be applied at any time during the Event.

For Bajas: dead heats shall be decided in the same manner as for Cross-Country Rallies, according to the times achieved in the selective sections, and then to the order of the starts.

**44.3** Partial official classifications per Leg will be posted according to the Event Regulations.

**44.4** The official results of the Event shall be posted on the official notice board at the latest 12 hours after the first vehicle finishes.

#### 45. PENALTIES

The penalties, including the fixed penalties (variable), provided for in the Regulations must be indicated in an additional table identical to that featured in these Prescriptions. Any failure to respect the texts of these regulations for which the penalties are not mentioned will be recorded in a report to the clerk of the course, and the Stewards will decide what penalty to impose.

The penalties incurred are applied to the classification of the Leg and to the general classification of the Event.

Sporting penalties shall be applied to the time of selective sections and other penalties will be applied to the general classification.

All the penalties must be added up, applied and posted that same day.

Penalties

Infringements committed by the Organiser of a Cross-Country Rally will incur notably the following penalties:

- Non-respect of regulations: 3,500 € for the 1<sup>st</sup> infringement; 7,500 €

infraction ; 7500 € pour la 2 <sup>e</sup> infraction ; 15 500 € par infraction à partir de la 3 <sup>e</sup> infraction.	for the 2 <sup>nd</sup> infringement; 15,500 € per infringement from the 3 <sup>rd</sup> infringement onwards.
---	--

**Liste non exhaustive - Se référer aux règlements / Non-exhaustive list - Please refer to the regulations**

Récapitulatif des pénalités / <i>Summary of Penalties</i>	Art. N°	Départ Refusé / <i>Start refused</i>	Pénalité en temps / <i>Time Penalty</i>	Amende / <i>Fine</i>	Pénalité des Commissaires Sportifs/ <i>Steward's Penalty</i>	Exclusion
Infraction (zone contrôle de vitesse) / <i>Infringement (speed control zone)</i>	3.16					Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Non respect de l'itinéraire officiel / <i>Non compliance with the official itinerary.</i>	3.24 b		100 h			Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Avance - retard sur temps imparti / <i>Arriving ahead or after target time</i>	3.32 b		1 min. par min. retard / <i>1 min. for every min. lateness.</i>			
Dépassement du Temps maximum autorisé / <i>Exceeding Maximum time allowed</i>	3.34					Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Absence, mauvaise apposition plaque n° ou plaque « rallye » / <i>Absence, faulty positioning of number or rally plate</i>	15.5			10% droits d'engagement (20% si + d'1) / <i>10% entry fee (20% if 2 or more plates).</i>		
Absence noms d'équipage et drapeau / <i>Absence of the names of the crew, plus their flags.</i>	15.6			10% du montant des droits d'engagement / <i>10% of the entry fee</i>		
Défaut du bracelet d'identification / <i>Breach of the identity bracelet</i>	15.7			10% droits d'engagement / <i>10% of entry fee</i>		
Absence ou mauvaise apposition publicité / <i>Advertising absent or wrongly fixed</i>	16.6			1er constat : 10% droits d'engagement et 100% / <i>récidive / 1st offence: 10% of entry fee, 100% /repeated offence</i>		
Retard au départ d' Etape / <i>Late reporting for the start of a Leg</i>	20.8	X > 30 minutes	1 min. par min. retard / <i>1 min. for every min. lateness.</i>			X > 30 min. / <i>X &gt; 30 minutes late</i>
Road Book et Navigation - Non respect des articles 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.6 / <i>Road Book and Navigation - Failure to comply with articles 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.6</i>	21.7	Jusqu'à X / <i>As far as X</i>				Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Itinéraire officiel - absence de validation d'un WPT, DZ, et FZ / <i>Official itinerary - absence of validation of a WPT, DZ, or FZ.</i>	22.3		Minimum de 2h (=CP manqué) / <i>Minimum 2 hours (=missing PC)</i>			

Déblocage «GPS» - Code d'urgence 5555 / <i>Unblocking the "GPS" - 5555 Emergency code</i>	25.1					X
Déblocage «GPS» - Code « WPM » / <i>Unblocking "GPS" - "WPM" code</i>	25.2		10 h par utilisation / <i>10 h per use</i>			Jusqu'à X > 2 utilisations par Epreuve / <i>As far as X &gt; 2 uses per Event</i>
Début Zone de Contrôle - interdiction +90 mètres (rayon) / <i>Entry of Control Zone - prohibition +90 metres (radius)</i>	26.1		Minimum de 2h (=CP manqué) / <i>Minimum 2 hours (=missing PC)</i>			
Lecture du «GPS» impossible ou tentative de fraude / <i>Impossible to read the "GPS" or any attempt at cheating.</i>	27.3					Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Transport de véhicules, blocage de passage des véhicules / <i>To transport vehicles, deliberately to block the passage of the vehicles.</i>	28.1 d					X
Impulsion - Dépassement de vitesse / <i>Pulse signal - Speeding.</i>	28.3 b		1 ≤ 3 min. x n impulsions ≤ 15 km/h / <i>1 ≤ 3 min. x n. pulse signals ≤ 15 kph</i>	1 ≤ 50 € x n impulsions ≤ 15 km/h / <i>1 ≤ 50 € x n. pulse signals ≤ 15 kph</i>	X	< 40 km/h : 3e impulsion successive : exclusion à l'appréciation des Commissaires Sportifs. / <i>&lt; 40 kph: 3rd successive pulse signal: exclusion at the Stewards' discretion.</i>
			16 ≤ 10 min. x n. impulsions ≤ 40 km/h / <i>16 ≤ 10 min. x n. pulse signals ≤ 40 kph</i>	16 ≤ 100 € x n impulsions ≤ 40 km/h / <i>16 ≤ 100 € x n. pulse signals ≤ 40 kph</i>		
		< 40 km/h : 1ère impulsion : 30', 2e impulsion successive : 1h00 / <i>&lt; 40 kph: 1st pulse signal: 30' 2nd successive pulse signal: 1 hour</i>	Au-delà de 40 km/h : 1ère impulsion : 500 €, 2e impulsion successive : 1000 € / <i>over 40 kph: 1st pulse signal: 500 € 2nd successive pulse signal: 1000 €</i>			
Système « Alarme Véhicule à Véhicule » : Constat de non fonctionnement du fait de l'équipage / <i>"Vehicle to Vehicle Alarm" system: system not in operation, through the fault of the crew.</i>	29.1 b		1 heure : les 20 premiers, les 10 premiers du classement général Camion et/ou pilotes prioritaires. / <i>1 hour : competitors among the top 20 in the classification, the top 10 in the general Truck classification, and/or seeded drivers.</i>	300 € pour les autres concurrents / <i>300 € for the other competitors.</i>	X Dans un secteur sélectif, n avertissements sonores qui ne s'est pas rangé pour se laisser doubler. / <i>X In a selective section, several warnings and has not pulled over to allow the other vehicle to overtake.</i>	

**2011 Cross-Country Rally General Prescriptions**  
**Prescriptions Générales Rallyes Tout-Terrain 2011**

Assistance en cas d'accident - Non respect des consignes / <i>Assistance in the event of an accident – Non-compliance with the rules</i>	<b>29.2-3</b>					X	
Infraction à l'utilisation de Systèmes radio, Téléphones satellites ou GSM / <i>Infringement to Radio system, Telephones satellite, GSM use.</i>	<b>29.3</b>						Jusqu'à X / As far as X
Changement de Moteur / <i>Engine Change</i>	<b>32</b>		<b>50 heures / 50 hours</b>				
Rectification ou modification du carton de pointage, sans approbation écrite par un contrôleur / <i>Correction or amendment of the time card without written approval by the controller.</i>	<b>34.2</b>						X
Visa ou carton de pointage absent / <i>Absence of a stamp or failure to hand in the time card at a control.</i>	<b>34.4</b>						Jusqu'à X / As far as X
Perte carton de pointage / <i>Time card lost.</i>	<b>34.5</b>		<b>5 minutes</b>				
Non remise du carton de pointage (arrivée au bivouac après un abandon) / <i>Non-return of the time card (arrival at the bivouac after retiring).</i>	<b>34.6</b>		<b>5 heures / 5 hours</b>				
Entrée ou sortie zone de contrôle inverse à l'itinéraire et nouvelle entrée lorsque le carton de pointage a déjà été pointé / <i>Entering or leaving a control area from any direction other than that prescribed by the itinerary or re-entering a control area once checking in has taken place.</i>	<b>35.3</b>		1ère infraction : <b>10 minutes</b> , 1ère récidive : <b>1 heure / 1st infringement: 10 minutes, 1st repetition of the infringement: 1 hour.</b>				2ème récidive : Exclusion ou pénalité forfaitaire / <i>2nd repetition of the infringement: exclusion or fixed penalty.</i>
Non respect des instructions du chef de poste / <i>Non-respect of the instructions of the marshal.</i>	<b>35.6</b>						Jusqu'à X / As far as X
Remorquage/poussée par concurrent dans les zones de contrôle / <i>Control zones: Towing/pushing by a competitor in the race.</i>	<b>35.7</b>	Zone départ d'Etape ou S.S. secteur sélectif / <i>Start area of a Leg or a S.S.</i>	Zone de CP : <b>5 minutes</b> ; Zone de contrôle horaire : <b>15 minutes</b> en R.T.T. et <b>30 minutes</b> en Marathon. / <i>PC Zone: 5 minutes; Time control Zone: 15 minutes for C.C.R. and 30 minutes for Marathons.</i>				

C.H. - Différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage / T.C. - <i>Difference between the target check-in time and the actual check-in time.</i>	36.8		1 minute par minute de retard / 1 minute per minute or fraction of minute.			
S.S. - Non respect de l'Annexe L, chapitre 3 de la FIA / <i>Selective Sections – Non-respect of Appendix L, Chapter 3.</i>	38.1	X lorsque l'infraction est constaté au départ / X when infringement is established at the start.				X
Circulation en sens inverse dans S.S. / <i>Driving in the opposite direction to that of the S.S.</i>	38.2					Peut aller jusqu'à X / <i>May go as far as X</i>
Plus de 20 secondes sur la ligne de départ S.S. / <i>S.S.: Failing to start within 20 seconds of the starting signal.</i>	38.3		2 minutes			
Faux départ / <i>False start</i>	38.5		1 minute au minimum ou augmenté en temps / 1 minute at least or an increased time.		X	
Arrivée des S.S. - 1) Arrêt entre les panneaux jaunes avertisseurs et les panneaux STOP 2) Non respect du point Stop / <i>Selective Sections' Arrival – 1) Stopping between the yellow warning signs and the STOP signs 2) The competitor does not stop at the STOP point.</i>	38.6 d		1) 15 minutes 2) 1 heure / 1 hour			
Refus de départ d'un S.S. / <i>Crew refusing to start in a selective section.</i>	38.9		15 minutes			
Remorquage ou poussée par un concurrent à l'intérieur du parc fermé / <i>Towing or pushing from another competitor inside the parc fermé.</i>	41 b		1 minute			
Infraction parc fermé / <i>Infringement of the parc fermé regulations.</i>	41 f		10 heures minimum / 10 hours minimum			Jusqu'à X / <i>As far as X</i>
Retard > 30 minutes sortie de parcs ou au départ d'une Etape / <i>Crew arriving more than 30 minutes late after the exit from all the parks or at the start of a Leg.</i>	41 g					X
Travail tardif en parc fermé / <i>Parc fermé - Unfinished authorised repairs before the starting time.</i>	41 i		1 minute par minute de retard / 1 minute for every minute's lateness			

**2011 Cross-Country Rally General Prescriptions**  
**Prescriptions Générales Rallyes Tout-Terrain 2011**

Retard aux vérifications techniques / Lateness at the preliminary scrutineering.	42.1	X			X	
--	------	---	--	--	---	--

<p><b>46. PRIX</b>          Le montant des prix distribués et la répartition des prix sont libres, mais ils doivent être mentionnés lors de la demande de Visa du règlement particulier. Lors de chaque Epreuve, il y aura au minimum un prix pour le premier classé dans chaque Groupe.</p>	<p><b>46. PRIZES</b>          The sum of the prizes distributed and the distribution of the prizes are free, but they must be mentioned on the occasion of the visa application for the supplementary regulations. At each event, there shall be a minimum of one prize for the first classified in each Group.</p>
--	---

**ANNEXE / APPENDIX  
COMMUNICATION / LOGOS**

Dans toutes les épreuves de la Coupe du Monde, le logo ci-dessous indiqué doit être exposé sur le podium départ et arrivée, sur les drapeaux et sur tous les documents officiels.	In all World Cup events, the logo indicated below must be shown on the start and finish podium, on flags and on all official documents.
---	---



<b>Site Web de l'Epreuve</b> L'Organisateur doit prévoir l'accès à un site Web consacré à son épreuve. Le nom du site Web de l'Organisateur doit comprendre le nom de son Epreuve. Toutes les informations publiées sur le site Web doivent être datées.	<b>Event's website</b> The Organiser must make available a website dedicated to their Event. The Organiser's website name will include the name of their Event. All the information posted on the website must be dated.
--	---

## Appendix 2 - Specific conditions for Group T2 Vehicles

On the vehicles in this category, the following parts:

- Gearbox,
- transfer box,
- Front axle and
- Rear axle,

Must not be replaced and/or dismantled, and the engine block/lower casing assembly must not be separated.

The competitor must provide holes with a minimum diameter of 1.5 mm allowing the passage of the sealing wires (which must be in place), to prevent:

1. The changing of complete parts;
2. Dismounting for repairing these parts (piercing the lugs on housings, heads of screws on the main and subsidiary housings, etc.).

These holes must be easily accessible for the Scrutineers so that they can seal the parts without difficulty.

Should a competitor present his vehicle for scrutineering without having already pierced the holes for sealing as specified in the present regulations, he will not be allowed to take part in this category. All underbody protections must be removed before scrutineering to facilitate access.

The parts that cannot be changed and/or repaired are:

- complete front and rear axles (housings, axle nose, banjo, all internal mechanical parts, etc.) with the exception of the axle shafts and cardan joints;
- Complete gearboxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);
- Complete transfer boxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);
- Engine block complete with rods and lower engine housing;
- Bare cylinder head.
- turbo(s) if so equipped.

Only the following may be separated (on condition that this can be done without removing the seals) in order to carry out repairs:

- Cylinder head and block [for cylinder head gasket(s) and valves]
- Block and clutch housing (for complete clutch).

The absence, whether notified or not, of an identification mark concerning the sealed parts will result in the exclusion of the vehicle from the T2 category; however, if the Stewards so decide, the competitor may continue to race in Group T1.

In order not to be penalised for the possible loss of seals, the competitor may request the Scrutineers to add seals in those spots which he deems vulnerable.

## Annexe 2 – Conditions spécifiques aux véhicules du Groupe T2

Sur les véhicules de cette catégorie, les pièces suivantes :

Boîte de vitesses, boîte de transfert, essieu avant et essieu arrière ne doivent pas être remplacées et/ou démontées et l'assemblage bloc-moteur / carter inférieur ne doit pas être séparé.

Le concurrent doit prévoir des trous d'un diamètre minimal d'1,5 mm permettant le passage de fils de plombage (qui doivent être en place) afin d'empêcher :

Le changement de pièces complètes ;

Le démontage pour réparer ces pièces (percer les nervures sur les carters, têtes de vis sur les carters principaux et secondaires, etc.)

Ces trous doivent être facilement accessibles aux commissaires techniques, de sorte que les pièces puissent être plombées sans difficulté.

Si un concurrent présente son véhicule aux vérifications techniques sans avoir déjà percé les trous pour le plombage tel que spécifié dans le présent règlement, il ne sera pas autorisé à participer à cette catégorie. Toutes les protections inférieures doivent être retirées avant les vérifications techniques pour faciliter l'accès.

Les pièces, qui ne peuvent être changées et/ou réparées, sont les suivantes :

Essieux avant et arrière complets (carters, nez de pont, carter banjo, toutes pièces mécaniques internes, etc.) à l'exception des arbres d'essieu et joints de cardan ;

Boîtes de vitesses complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc. ;

Boîtes de transfert complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc. ;

Bloc-moteur complet avec bielles et carter inférieur moteur ; culasse nue, turbo(s) si équipé(s).

Seules les pièces suivantes peuvent être séparées (à condition que cela puisse se faire sans ôter les plombages) afin d'effectuer des réparations :

Culasse [pour le(s) joint(s) de culasse et les soupapes] et bloc-moteur, carter d'embrayage (pour l'embrayage complet).

L'absence, notifiée ou non, d'une marque d'identification concernant les pièces plombées entraîne l'exclusion du véhicule de la catégorie T2 ; toutefois, si les Commissaires Sportifs en décident ainsi, le concurrent peut continuer à courir en Groupe T1.

Afin de ne pas être pénalisé pour les pertes éventuelles de plombages, le concurrent peut demander aux commissaires techniques d'ajouter des plombages aux endroits qu'il juge vulnérables.