

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ÉPREUVES DE LA COUPE DU MONDE DES RALLYES TOUT-TERRAIN ET DE LA COUPE INTERNATIONALE TOUT-TERRAIN POUR BAJAS DE LA FIA 2008

2008 FIA GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO THE EVENTS COUNTING TOWARDS THE WORLD CUP FOR CROSS-COUNTRY RALLIES AND THE INTERNATIONAL CUP FOR BAJAS

SOMMAIRE :

- INTRODUCTION
1. DÉFINITIONS – CARACTÉRISTIQUES DES ÉPREUVES
2. INSCRIPTION D'UNE ÉPREUVE
3. TERMINOLOGIE
4. RÉGLEMENTATION
5. RÈGLEMENT ET CONDITIONS DE PUBLICATION
6. MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT - ADDITIFS
7. APPLICATION – INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS
8. QUALIFICATION ÉPREUVE DANS COUPE DE LA FIA
9. VEHICULES ADMIS
10. VEHICULES 4X4 A MOTEUR CENTRAL OU ARRIERE
11. ADMISSION DES VEHICULES « SCORE » EN T1
12. PNEUS
13. SYSTEMES DE DONNEES
14. EQUIPAGES
15. OFFICIELS
16. ENGAGEMENTS
17. IDENTIFICATION
18. PUBLICITE
19. MARQUAGE
20. ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE
21. ORDRE DE DEPART
22. ROAD BOOK ET NAVIGATION - GENERALITES
23. ROAD BOOK
24. ITINERAIRE OFFICEL
25. FONCTIONNEMENT DU GPS
26. DEBLOCAGE DU GPS
27. ZONE DE CONTROLE DE VITESSE – DEFINITIONS
28. PROCEDURE DE CONTROLE
29. CIRCULATION - VITESSE
30. CODE DE CONDUITE
31. RECONNAISSANCES ET OUVERTURE DU PARCOURS
32. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS
33. CHANGEMENT DE MOTEUR
34. ASSURANCE
35. CARTON DE POINTAGE
36. ZONES DE CONTRÔLE
37. CONTRÔLES HORAIRES
38. CONTRÔLES DE PASSAGE
39. SECTEURS SÉLECTIFS
40. REGROUPEMENTS
41. SIGNALISATION DES CONTROLES
42. PARC FERMÉ
43. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES
44. RÉCLAMATIONS – APPELS
45. CLASSEMENTS
46. PÉNALITÉS
47. PRIX

SUMMARY:

- INTRODUCTION
1. DEFINITIONS – CHARACTERISTICS OF THE EVENTS
2. EVENT REGISTRATION
3. TERMINOLOGY
4. RULES
5. REGULATIONS AND PUBLICATION CONDITIONS
6. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS
7. APPLICATION – INTERPRETATION OF THE REGULATIONS
8. QUALIFICATION OF AN EVENT IN AN FIA CUP
9. ELIGIBLE VEHICLES
10. 4-WD VEHICLE WITH CENTRAL OR REAR ENGINE
11. ELIGIBILITY OF “SCORE” IN GROUP T1
12. TYRES
13. DATA SYSTEM
14. CREWS
15. OFFICIALS
16. ENTRIES
17. IDENTIFICATION
18. ADVERTISING
19. MARKING
20. ALLOCATION OF RACE NUMBERS
21. STARTING ORDER
22. ROAD BOOK AND NAVIGATION – GENERAL
23. ROAD BOOK
24. OFFICIAL ITINERARY
25. OPERATION OF THE GPS
26. UNBLOCKING OF THE GPS
27. SPEED CONTROL ZONE - DEFINITIONS
28. CONTROL PROCEDURE
29. TRAFFIC – SPEED
30. CODE OF CONDUCT
31. RECONNAISSANCE AND OPENING OF THE ROUTE
32. RALLY ASSISTANCE AND REFUELLING
33. ENGINE CHANGE
34. INSURANCE
35. TIME CARD
36. CONTROL ZONES
37. TIME CONTROLS
38. PASSAGE CONTROLS
39. SELECTIVE SECTIONS
40. REGROUPINGS
41. SIGNPOSTING OF CONTROLS
42. PARC FERMÉ
43. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING
44. PROTESTS – APPEALS
45. CLASSIFICATIONS
46. PENALTIES
47. 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 de la Coupe Internationale Tout Terrain pour Bajas de la FIA.

Leur application est recommandée pour toutes les épreuves de Rallye Tout Terrain, y compris les Bajas, et pour les épreuves candidates à la Coupe du Monde des Rallyes Tout Terrain ou à la Coupe Internationale Tout Terrain pour Bajas de la FIA.

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).

- Coupe Internationale Tout Terrain pour Bajas de la FIA (la Coupe Internationale).

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 Générales.

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'Epreuve) : le Rallye Tout Terrain, le Rallye Tout Terrain Marathon (Marathon) et le Rallye Tout Terrain Baja (Baja). Les Organisateurs doivent 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 comprise entre 1200 et 6500 km et ne doit pas durer plus de 10 jours (Vérifications techniques et Super Spéciale comprises).

Pour les Rallyes Tout Terrain comptant pour la Coupe du Monde, le kilométrage minimum doit être de 2000 km (kilométrage total) et/ou 800 km (Secteurs Sélectifs).

1.3 Un *Marathon* est une épreuve dont le kilométrage total doit être supérieur à 6500 km, avec un kilométrage total minimum de 4000 km pour les Secteurs Sélectifs. Son itinéraire peut couvrir le territoire de plusieurs pays. La durée totale d'un Marathon ne peut pas dépasser 31 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 : 800 km maximum à parcourir ;

2 jours : 1200 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 comptant pour la Coupe Internationale, le kilométrage minimum des Secteurs Sélectifs est de 400 km.

Pour les Bajas ne comptant pas pour la Coupe Internationale, le kilométrage minimum des Secteurs Sélectifs est de 300 km.

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 the International Cup for Bajas.

Their application is recommended for all Cross-Country Rally events, including Bajas, and for the candidate Events for the FIA World Cup for Cross-Country Rallies or for the FIA International Cup for 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)

* FIA International Cup for Bajas (the International 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 General 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 Organisers 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 between 1200 km and 6500 km, and must last no more than 10 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

For Cross-Country Rallies counting towards the World Cup, the minimum distance must be 2000 km (total distance) and/or 800 km (Selective Sections).

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 6500 km, with a minimum total distance of 4000 km for the Selective Sections. The total duration of a Marathon may not exceed 31 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: 800 km.

2 days: maximum distance to be covered: 1200 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 counting towards the International Cup, the minimum distance of the Selective Sections is 400 km.

For Bajas not counting towards the International Cup, the minimum distance of the Selective Sections is 300 km.

2. INSCRIPTION D'UNE EPREUVE

2.1 Une Épreuve, quel que soit son type, doit être inscrite au Calendrier Sportif International 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 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 un titre FIA (Coupe du Monde ou Coupe Internationale) doivent respecter ce qui suit :

a) Seuls des véhicules conformes aux véhicules du Groupe T1 de l'Annexe J et ceux homologués par la FIA dans les Groupes T2 et T4 sont admis, à l'exception des véhicules T4 dans les Bajas.

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, le départ de cette dernière doit intervenir au moins 10 minutes après le départ de la dernière voiture du Rallye Tout Terrain international.

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 les Organisateurs 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 devra figurer en gras dans le Règlement de l'Épreuve (le Règlement).

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 la présence physique d'une personne et/ou le travail sans restriction sur un véhicule concurrent excepté lorsqu'elle est limitée par les Articles applicables prévus aux présentes Prescriptions.

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 les Organisateurs et où seront installés obligatoirement :

- Un panneau d'affichage officiel,

- Le PC course fonctionnera après l'heure de fermeture du Contrôle Horaire d'arrivée d'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.

2. EVENT REGISTRATION

2.1 An Event, whatever its type, must be registered on the 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 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 an FIA title (World Cup or International Cup) must respect the following:

a) Only vehicles complying with Appendix J in Group T1 and those homologated by the FIA in Groups T2 and T4 are eligible, except T4 vehicles in Bajas.

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.

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 Organisers 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).

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 Assistance

Service shall be defined as unrestricted work on or the physical presence of a person around a competing vehicle except where limited by the applicable Articles in the present Prescriptions.

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 Organisers and in which the following must be installed:

- An official notice board.

- The Rally HQ will be operational after the closing of the Time Control for the finish of 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) L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée. 1^{ère} infraction : 3h, 2^e infraction : mise hors course. 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 système de suivi doivent être branchés.

d) Les Organisateurs peuvent 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 des pilotes est obligatoire pour la première réunion et conseillée pour 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.

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 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 un Way point (WPM ou WPE). En cas de divergence entre les deux, c'est le Way point qui fait foi.

3.12 Equipage

Par équipage, on entend l'ensemble comprenant le 1^{er} pilote, et éventuellement le(s) copilotes(s). Il est composé d'un maximum de quatre personnes 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

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

d) The Organisers 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 Organisers' delegate and the participation of the drivers is compulsory for the first meeting and recommended for the 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.

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 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 a Waypoint (WPM or WPE). 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 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

Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course.

3.14 FZ

Fin d'une zone de contrôle de vitesse matérialisée par un Way point (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 dépassements à l'intérieur d'une nouvelle zone de contrôle de vitesse.

En cas de récidive au cours de l'Épreuve, la 3^{ème} infraction (dans 3 zones différentes) peut entraîner pour tous les concurrents des pénalités allant jusqu'à la mise hors course, 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 au concurrent à tout moment.

3.18 Itinéraire officiel

Il est représenté par le passage à chaque Way point 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 les Organisateurs 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.

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 (s'il y a lieu).

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 ou le commissaire technique responsable de l'Épreuve, qui identifie le véhicule présenté. 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

proposal from the Clerk of the Course.

3.14 FZ

The end of a speed control zone, marked by a 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 speeding have occurred inside a new speed control zone.

In case of a repeated offence during the Event, the 3rd 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 competitor 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 Organisers 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.

3.21 Route

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

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 or the Scrutineer in charge at the Event, who identifies the presented vehicle. 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) Pénalité créée pour se substituer à certaines sanctions entraînant la mise hors course ou l'exclusion pour non-respect de certaines clauses du Règlement dans une Epreuve traditionnelle. Elle permet à un concurrent pénalisé de continuer l'Epreuve 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 les Organisateurs 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) 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 pouvant aller jusqu'à 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 la mise hors course du concurrent concerné.

3.25 Pénalité sportive

Par pénalité sportive, on entend une pénalité infligée pour :

- Excès de vitesse, CP, WPM, ou Waypoint 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 CH 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 la mise hors course.

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 way points 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

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

Les départs des Secteurs Sélectifs sont soit précédés, 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 (SS1) fait partie intégrante

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 traditional 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 Organisers 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, 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 up to 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, WPM, or Waypoint, or 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 coordinates, 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 (SSS1) is an integral

de l'Etape N°1 mais elle est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de l'Epreuve, les concurrents doivent y participer. Une seule Super Spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'Etape suivante. 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 Team Manager

Personne dûment autorisée par écrit pour représenter une équipe engagée à une Epreuve, 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) Tout dépassement de ce 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 la mise hors course. 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 Way point

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

3.38 WPE (Way point Eclipse)

Point vers lequel le « GPS »* dirige le concurrent une fois que le WPV ou WPM précédent ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le WPM et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.

3.39 WPM (Way point 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 Way point 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 »* .

4. REGLEMENTATION

4.1 Une Épreuve est disputée conformément :

- Au Code Sportif International de la FIA (le Code) et à ses annexes,
- Aux présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions),

part of Leg 1 but it is optional. If one is scheduled for inclusion in the Event, 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. 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 Manager

Person duly authorised in writing 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 exceeding this 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"* directs the competitor once the WPV or WPM preceding this WPE has been validated, whatever the distance between the WPM and the WPE. 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"* .

4. RULES

4.1 An Event is disputed in conformity with:

- The International Sporting Code of the FIA (the Code) and its appendices;

- Au cahier des charges spécifique défini par la FIA pour les Épreuves,
- Au Règlement. 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 publié au moins deux mois avant le début de l'épreuve, imprimé au format A5 et doit être entièrement conforme à toutes les stipulations édictées par :

- Le Code ;
- Les Prescriptions ;
- Quand applicable, le Règlement Spécifique de la Coupe concernée ;
- Toute autre réglementation ou interprétation publiée au Bulletin Officiel de la FIA.

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.

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 les Organisateurs, 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 devra également être annoncé au moyen d'un additif.

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

6.4 Ces additifs devront 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 doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus, qui peuvent exiger l'application des Prescriptions, du Règlement de la Coupe approprié ou du Règlement.

7.2 Toute réclamation portée par un concurrent doit être envoyée aux Commissaires Sportifs par le Directeur de Course pour délibération et décision (Article 171 et suivants du Code).

7.3 De même, tout cas non prévu dans le Règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 141 du Code).

7.4 Pour toutes les Épreuves et pour les épreuves candidates, la

- These General Prescriptions (the Prescriptions);
- The List of Requirements defined by the FIA for the Events;
- The Regulations. 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 published at least 2 months prior to the start of the Event, printed in A5 format, and must be in total conformity with all the specifications listed in:

- The Code;
- The Prescriptions;
- If applicable, the Specific Regulations of the Cup concerned;
- Any further regulations or interpretations published in the FIA Official Bulletin.

The Regulations that the Organisers wish 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.

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 Organisers 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), and will also be directly communicated to the crews, 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 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.

7.2 Any protest lodged by a competitor must be sent to the Stewards by the Clerk of the Course for deliberation and decision (Art. 171 et seq. of the Code).

7.3 Similarly, any case not provided for in the Regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to decide (Art. 141 of the Code).

7.4 For all Events and candidate events, the official language must be

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 UNE COUPE DE LA FIA

8.1 Pour qu'une Épreuve puisse compter pour l'une des deux Coupes de la FIA, il faut obligatoirement qu'elle ait été organisée au moins l'année qui précède son inscription à cette Coupe. 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 une Coupe FIA, ne pourra pas être acceptée dans la Coupe 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 concernée. 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 pourra refuser 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 concernée, 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 modifiés

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).

Catégorie 2 roues motrices : les Organisateurs doivent 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 cm³ ; la classe 2 pour les camions équipés d'un moteur de cylindrée nominale inférieure à 10 000 cm³. Il y aura un classement séparé pour les camions T4 dans les Rallyes Tout Terrain et les Marathons.

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).

10. VEHICULE 4x4 A MOTEUR CENTRAL OU ARRIERE

Si un véhicule à 4 roues motrices dispose d'un passeport technique

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 AN FIA CUP

8.1 An Event may qualify for one of the two FIA Cups 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 may 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: Modified 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).

Two-wheel drive category: the Organisers 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 cm³ or over; Class 2 for trucks fitted with an engine with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cm³. There will be a separate classification for T4 trucks in Cross-Country Rallies and Marathons.

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).

10. 4-WHEEL DRIVE VEHICLE WITH CENTRAL OR REAR ENGINE

If a 4-wheel drive vehicle has an FIA technical passport drawn up before

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.

11. 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.

12. PNEUS

12.1 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 en accord avec l'organisateur).

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 peuvent être utilisés pendant le Rallye.
- b) Un dessin est associé à chaque dimension et si les pneus droits et gauches sont différents, leurs dessins doivent être symétriques.

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

13. SYSTEME DE DONNEES

13.1 SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES

Les véhicules suivants doivent être équipés d'une bride à air d'un diamètre réduit de 1 millimètre pour chaque type de véhicule concerné (Voir Annexe J 2008 – 285 Articles 4.1.1.1 et 4.1.1.2).

Mitsubishi d'usine 2007-2008 tous types
Volkswagen d'usine 2007-2008 tous types
BMW d'usine 2007-2008 tous types
Schlesser d'usine 2007-2008 tous types.

Exemple : Les véhicules à moteur diesel suralimenté doivent avoir une bride à air de 38 millimètres au lieu de 39 millimètres.

De plus, tous les véhicules ci-dessus doivent être équipés d'une boîte de vitesses à 5 rapports sans rapport de démultiplication supplémentaire par l'intermédiaire d'une boîte transfert.

La Commission des Rallyes Tout-Terrain se réserve le droit d'ajouter à cette liste tout véhicule qu'elle juge approprié.

Les véhicules peuvent être équipés d'un système d'acquisition de données de la FIA afin de contrôler leurs performances lors des épreuves de la Coupe du Monde et de la Coupe Internationale des Bajas

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

13.2 CLASSES

Les Organisateurs doivent ouvrir les classes suivantes :

Classe Véhicule

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.

11. 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.

12. TYRES

12.1 For T1 Priority Drivers with 4WD 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 in agreement with the organiser).

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 may be used during the Rally.
- b) A pattern is associated with each dimension and, if left tyres are different from right tyres, their patterns must be symmetrical.

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

13. DATA SYSTEM

13.1 DATA LOGGER

The following vehicles must be equipped with an air restrictor of which the diameter is reduced by 1 millimetre for each type of vehicle concerned (see the 2008 Appendix J - 285 Articles 4.1.1.1 and 4.1.1.2).

Works Mitsubishi 2007-2008 all types
Works Volkswagen 2007-2008 all types
Works BMW 2007-2008 all types
Works Schlesser 2007-2008 all types.

Example: Vehicles with supercharged diesel engines must have an air restrictor measuring 38 millimetres instead of 39 millimetres.

Further, all the vehicles mentioned above must be equipped with a 5-speed gearbox without an additional gear ratio via a transfer box.

The Cross-Country Rally Commission reserves the right to add any vehicle that it considers appropriate to this list.

The vehicles may be equipped with an FIA Data Logger to monitor their performances during the World Cup events and the events comprising the International Cup for Bajas.

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

13.2 CLASSES

Organisers must open the following classes:

Class Vehicle

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

T4.1 T4 égal ou plus de 10 000 cm³
T4.2 T4 de moins de 10 000 cm³

14. EQUIPAGES

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

14.2 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^{er} pilote déclaré sur le bulletin d'engagement. Au cours d'une Etape, le transport terrestre ou aérien d'au moins un membre de l'équipage par l'Organisateur entraîne l'exclusion de l'équipage concerné.

14.3 L'équipage doit se trouver au complet à bord du véhicule, pendant toute la durée d'une Épreuve, hormis dans les cas prévus par le Règlement. 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 la mise hors course.

14.4 Le port des équipements de sécurité (Annexe L, chapitre 3) homologués FIA est obligatoire pendant toute la durée des Secteurs Sélectifs, sous peine de mise hors course immédiate.

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

Il est de la responsabilité des organisateurs de mener les vérifications de l'équipement de sécurité des équipages et de leurs vêtements, au départ de chaque Secteur Sélectif de l'épreuve.

15. OFFICIELS

15.1 Un Observateur ainsi qu'un délégué technique sont désignés par la FIA. Les frais de cet observateur et du délégué technique sont pris en charge par la FIA (frais de transport et de séjour).

15.2 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

- 2 Chefs 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).

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

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

14. CREWS

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

14.2 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. During a Leg, transportation by land or by air of at least one member of the crew by the Organisers will entail the exclusion of the crew concerned.

14.3 The full crew must be on board the vehicle throughout the entire duration of the Event, with the exception of the cases provided for in the Regulations. 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.

14.4 The wearing of FIA homologated safety equipment (Appendix L, Chapter 3) is compulsory throughout the Selective Sections, on pain of immediate exclusion.

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

It is the responsibility of the organisers to carry out checks on the crews' safety equipment and clothing at the start of each Selective Section in the event.

15. OFFICIALS

15.1 One observer as well as a technical delegate will be appointed by the FIA. The FIA will pay the expenses of this observer and those of the technical delegate (travel and accommodation expenses).

15.2 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

- 2 post chiefs 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).

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

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

15.3 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) et un par l'ASN du pays organisateur de l'Épreuve.

Il doit y avoir une communication permanente adéquate entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course afin que toute décision puisse être prise sans retard.

15.4 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.

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

15.6 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.

15.7 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 :

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

La mission des chargés des relations avec les équipages est :

- 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,
- éviter 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).

16. ENGAGEMENTS

16.1 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.

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.

16.2 Par le fait d'apposer leurs signatures sur la demande d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code, ainsi qu'aux dispositions des règlements. Aucune modification ne peut être apportée au bulletin d'engagement sauf dans les cas prévus par le Règlement.

16.3 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

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

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

15.3 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 Chairman) and one by the ASN of the country organising the Event.

There must be permanent suitable communication between the Stewards and the Clerk of the Course so that any decision can be made without delay.

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

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

15.6 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.

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

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).

16. ENTRIES

16.1 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.

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

16.2 By the very fact of signing the entry form, the competitor and all the crew members submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and the regulations only. No amendments may be made to the entry form, except in the cases provided for in the Regulations.

16.3 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

vérifications administratives ou techniques.

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

16.5 La liste des engagés doit être envoyée à la FIA, au plus tard, huit jours avant le début des vérifications administratives. La liste des équipages autorisés à prendre le départ, validée par les Commissaires Sportifs, sera communiquée à la FIA dans les 24 heures suivant cette validation.

16.6 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.

16.7 La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement qui seront majorés de 60% pour les concurrents, n'acceptant pas la publicité facultative des Organisateurs.

16.8 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.

16.9 Les Organisateurs rembourseront 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 aux Organisateurs par lettre recommandée.

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

16.10 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.

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

17. IDENTIFICATION

17.1 Les Organisateurs fourniront à chaque équipage un ensemble de plaques d'identification comprenant : 2 plaques rallye et 3 panneaux portant les numéros de course dites plaques numéros.

17.2 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.

17.3 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 hauteur doit être laissé libre (Voir Annexe N).

17.4 1 jeu de plaques « rallye », conforme à l'Annexe L des présentes Prescriptions, composé pour l'avant et pour l'arrière : d'une plaque s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm x 21,5 cm. Elle incorporera le numéro de course du concurrent en chiffres de 4 cm de hauteur et d'une épaisseur du trait de 1 cm ; le nom de l'Épreuve mentionné obligatoirement est celui indiqué dans le Règlement visé par la FIA. Elles devront être disponibles en autocollant et sur support rigide.

the FIA or by the Stewards.

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

16.5 The list of entrants must be sent to the FIA at the latest 8 days before the start of the administrative checks. The list of crews authorised to take the start, approved by the Stewards, will be forwarded to the FIA within 24 hours following its approval.

16.6 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.

16.7 The entry application will be accepted only if accompanied by the entry fees, which will be increased by 60% for those competitors not accepting the optional advertising of the Organisers.

16.8 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.

16.9 The Organisers 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 Organisers by registered mail.

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

16.10 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.

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

17. IDENTIFICATION

17.1 The Organisers shall supply each crew with a set of identification plates comprising 2 rally plates and 3 panels bearing the race numbers and called number plates.

17.2 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.

17.3 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).

17.4 1 set of "rally" plates, in conformity with Appendix L to these Prescriptions, comprising for the front and rear: one plate fitting into a rectangle 43 cm x 21.5 cm. It incorporates the competitor's race number in figures 4 cm high and with a stroke thickness of 1 cm, and the name of the Event (compulsorily mentioned) is that indicated in the Regulations which have been stamped by the FIA. They must be available as stickers and on a rigid support.

Les plaques « rallye » avant et arrière devront être positionnées lisiblement dans une surface définie à l'avant par :

- Un plan passant par l'axe des roues ;
- 2 lignes verticales parallèles situées à 150 mm du bord extérieur des optiques de code (sans dépasser la largeur hors tout du véhicule) ;
- Par une ligne horizontale située à 300 mm d'une ligne tangente aux bords supérieurs des optiques de code (en suivant la ligne de la carrosserie) ; et, excepté le sigle du constructeur, la plaque devra être la première inscription lisible de l'avant au-dessus de la ligne des codes.

17.5 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 simultanée d'au moins 2 plaques peut entraîner une pénalité de 20% des droits d'engagement.

17.6 Les noms du 1^{er} 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 d'une pénalisation, égale à 10% du montant des droits d'engagement.

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

18. PUBLICITE

18.1 Il est permis aux équipages d'apposer librement toute publicité sur leurs véhicules, pour autant que celle-ci :

- a) soit autorisée par les règlements de la FIA et la législation des pays traversés,
- b) ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
- c) n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous des plaques rallye, plaques numéros et bandeaux de pare-brise,
- d) ne gêne pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

18.2 Les emplacements réservés aux Organismes pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

- 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.
- b) 1 jeu de plaques « rallye » dont 9 cm x 43 cm sont réservés à la publicité des Organismes.
- c) 2 bandeaux à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise, d'une hauteur de 10 cm et d'une longueur de 25 cm.

18.3 Les plaques de numéros de compétition doivent être conformes à ce qui suit :

The front and rear rally plates must be positioned legibly within a surface defined at the front by:

- A plane passing through the axis of the wheels;
- 2 vertical parallel lines situated 150 mm from the outer edge of the headlamp units (without exceeding the overall width of the vehicle);
- A horizontal line situated 300 mm from a line tangential to the upper edges of the headlamp units (following the line of the bodywork); and, except for the manufacturer's acronym, the plate must be the first inscription legible from the front above the line of the headlamps.

17.5 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 2 or more plates at the same time may result in a cash penalty equivalent to 20% of the entry fee.

17.6 The names of the 1st 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.

17.7 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 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.

18. ADVERTISING

18.1 Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their vehicles, provided that:

- a) it is authorised by the FIA regulations and the legislation of the countries crossed,
- b) it is not likely to give offence,
- c) it does not encroach upon the spaces defined below reserved for rally plates, number plates and windscreen strips,
- d) it does not interfere with the crew's vision through the windows.

18.2 The places reserved for the Organisers for collective advertising which may not be bought are situated on:

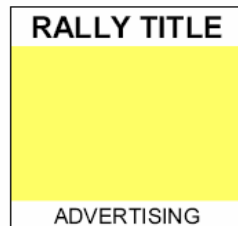
- a) The number plates where the Organisers' advertising must be affixed on a strip measuring 14 cm x 50 cm, which may be divided above and/or below the numbers.
- b) 1 set of rally plates, of which 9 cm x 43 cm is reserved for the Organisers' advertising.
- c) Two strips to be affixed on each side of the upper part of the windscreen, 10 cm high by 25 cm long.

18.3 The Competition number plates must conform to the following:



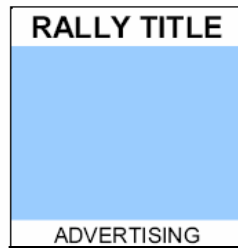
Competing cars / Voitures Engagées

White background / Fond blanc
Black numbers / Chiffres noir



**Support, Service, Team Management / Soutien,
Assistance, Direction de l'Equipe**

Yellow background / Fond jaune
Black numbers / Chiffres noir
Yellow colour to match Pantone Matching System
colour No. PMS107 / Couleur jaune correspondant à la
couleur Pantone No. PMS107



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

Light blue background / Fond bleu clair
Black numbers. / Chiffres noir.
Blue colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS264 / Couleur bleu correspondant à la couleur
Pantone No. PMS264.



Media / Médias

Mid green background / Fond vert
Black numbers. / Chiffres noir
Green colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 375 / Couleur vert 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
pour correspondre au système de
comparaison couleur Pantone No PMS 166

18.4 La publicité facultative des Organisateurs doit figurer sur deux panneaux 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.

18.5 Pour les concurrents n'acceptant pas la publicité facultative des Organisateurs le montant des droits d'engagements sera majoré de 60%.

18.6 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^{er} constat et de 100% à chaque récidive.

18.7 Si les Organisateurs veulent 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 les Organisateurs.

18.8 Une publicité facultative se rapportant à une marque de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant, peut faire l'objet d'une majoration de 60 % sur le droit d'engagement pour un concurrent qui la refuserait.

19. MARQUAGE

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

19.2 Toute anomalie constatée, et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées peut entraîner la mise hors course 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.

20. ATTRIBUTION DES NUMEROS DE COURSE

20.1 Ordre servant à l'attribution des numéros de course :

- 1) Pilotes classés "Rallyes Tout Terrain"
- 2) Pilotes Rallyes de Priorité B FIA.
- 3) Tous les autres pilotes, à l'initiative du comité d'organisation.

20.2 Critères pilotes classés "Rallye Tout Terrain" par la FIA servant à établir la liste de ces pilotes figurant en annexe :

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.

20.3 Sauf cas de force majeure dûment reconnu par la FIA, aucun pilote ne peut être ajouté à la liste prioritaire dans les 15 jours qui précèdent le début d'une Épreuve.

20.4 CRITERES DE PRIORITE

Les pilotes remplissant les critères suivants sont inclus dans la liste de priorité.

- Les 10 premiers du classement final de la Coupe du Monde de l'année précédente.
- les 3 premiers de la catégorie T2 du classement général de la Coupe

18.4 The Organisers' optional advertising will appear on two 50 cm wide x 52 cm high panels 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.

18.5 For competitors who refuse the Organisers' optional advertising, the amount of the entry fees will be increased by 60%.

18.6 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.

18.7 If Organisers wish 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 Organisers.

18.8 Any optional advertising relating to a make of tyre, fuel or lubricant may result in an increase of 60% of the entry fee for a competitor who refuses it.

19. MARKING

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

19.2 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.

20. ALLOCATION OF RACE NUMBER

20.1 Order for the allocation of race numbers:

- 1) Drivers classified "Cross-Country Rallies".
- 2) Drivers on the FIA B priority rally drivers list.
- 3) All other drivers at the initiative of the organising committee.

20.2 Criteria for drivers classified "Cross-Country Rallies" by the FIA, used for establishing the list which is given in appendix:

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.

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

20.4 PRIORITY CRITERIA

Drivers fulfilling the following criteria are included in the list of priority drivers.

- The first 10 in the final classification of the World Cup of the previous year.
- The first 3 in the T2 category in the general classification of the World

du Monde de l'année précédente.

- Les 3 premiers du classement final de la Coupe Internationale de l'année précédente.
- Le premier du classement final dans la catégorie T2 de la Coupe Internationale de l'année précédente.
- Les 3 premiers de chaque épreuve de la Coupe du Monde en cours.
- Tout pilote engagé par une équipe inscrite à la Coupe du Monde en cours.
- Tout pilote désigné par la FIA.
- Pour les épreuves de la Coupe du Monde : A partir de la deuxième Epreuve de la Coupe, les 5 premiers du classement provisoire de la Coupe du Monde de l'année en cours.
- Pour les Epreuves de la Coupe Internationale : Le vainqueur d'une Epreuve de la Coupe Internationale de l'année précédente et de l'année en cours.
- Tout pilote engagé par un constructeur pour une Epreuve particulière devient prioritaire uniquement pour l'Epreuve concernée, sauf en T4, où il sera prioritaire dans son groupe.

21. ORDRE DE DEPART

21.1 Les départs de la Super Spéciale et de chaque Etape sont donnés avec un écart entre les pilotes classés FIA, ou les 10 premiers, de 2 minutes en 2 minutes dans l'ordre croissant des numéros de course.

21.2 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.

21.3 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.

21.4 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).

21.5 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, Way Point manqué, excès de vitesse, comportement déloyal) 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.

21.6 Pour des raisons de sécurité seulement, les Commissaires Sportifs peuvent établir un nouvel ordre de départ et repositionner tout pilote prioritaire de la FIA. 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.

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

21.8 Au départ de chaque Etape, les 10 premiers équipages partent

Cup of the previous year.

- The first 3 in the final classification of the International Cup of the previous year.
- The first in the T2 category 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 entered by a team registered for the current World Cup.

- Any driver nominated by the FIA.

- For World Cup Events: From the second Event of the Cup, the first 5 in the provisional classification of the World Cup of the current year.

- For International Cup Events: The winner of an Event of the International Cup of the previous year and of the current year.

- Any driver entered by a manufacturer for a specific Event becomes seeded for that Event only, except in T4 where he will be seeded in his group.

21. STARTING ORDER

21.1 The starts of the Super Special Stage and of each leg shall be given with an interval of 2 minutes between the FIA seeded drivers, or the first 10, in ascending order of the race numbers.

21.2 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.

21.3 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.

21.4 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).

21.5 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) 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.

21.6 For safety reasons only, the Stewards may draw up a new starting order and reposition any FIA seeded driver. 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.

21.7 Any penalties incurred on the Road Sections shall be added to the general classification of the Leg covered.

21.8 At the start of each Leg, the first 10 crews must start at 2-minute

obligatoirement de 2 minutes en 2 minutes, les autres équipages partent à la discrétion du Directeur de Course sans que les écarts puissent être supérieurs à 2 minutes et inférieurs à 1 minute (pour les Rallyes Tout Terrain) ou à 30 secondes (pour les Marathons, pour les Bajas).

21.9 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.

21.10 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.

21.11 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.

21.12 Sauf cas prévus au Règlement, le premier camion prendra le départ après la dernière voiture. La période minimale entre la dernière voiture et le premier camion est laissée à la discrétion du Directeur de Course.

22. ROAD BOOK ET NAVIGATION GENERALITES

22.1 Le parcours d'une Epreuve est décrit dans le Road Book, remis aux concurrents et validé par la voiture ouvreuse Tout Terrain de la FIA (voiture ouvreuse FIA) pendant la vérification du parcours.

22.2 Les concurrents sont obligés d'être équipés d'un ou deux «GPS»* téléchargés avec les way points donnés par les Organisateurs. Lorsqu'un équipage utilise deux «GPS»*, il doit indiquer lequel doit être considéré comme officiel par écrit aux vérifications techniques.

22.3 Différents points de passage obligatoires (DSS, CP, WPM, WPE, DZ, FZ, ASS) repérés lors des reconnaissances doivent figurer dans le Road Book et être validés lors du passage de la voiture ouvreuse FIA.

22.4 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.

22.5 Le parcours doit rester secret jusqu'à la remise du Road Book aux équipages.

22.6 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 Épreuve dans les 2 mois qui précèdent l'Épreuve.

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

intervals; the other crews shall start at the discretion of the Clerk of the Course, the intervals being no longer than 2 minutes and no shorter than 1 minute (for Cross-Country Rallies) or 30 seconds (for Marathons and Bajas).

21.9 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.

21.10 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.

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

21.12 Save for cases provided for in the Regulations, 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.

22. ROAD BOOK AND NAVIGATION - GENERAL

22.1 The route of an Event is described in the road book given to the competitors and validated by the FIA Cross-Country Opening Car (FIA opening car) during the verification of the route.

22.2 The competitors are obliged to be equipped with one or two "GPSs"* downloaded with the Waypoints given by the Organisers. When a crew uses two "GPSs"*, it must indicate in writing, at scrutineering, which of the two must be considered as the official one.

22.3 Various compulsory passage points (DSS, PC, WPM, WPE, DZ, FZ, ASS) noted during reconnaissance must feature in the road book and be validated on the passage of the FIA opening car.

22.4 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.

22.5 The route must remain secret until the road book is given to the crews.

22.6 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.

les coordonnées GPS.

22.7 Le non-respect des paragraphes ci-dessus entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'au refus du départ ou jusqu'à la mise hors course, sans préjudice d'autres sanctions éventuelles imposées par l'ASN du concurrent ou par la FIA.

22.8 Le parcours dans son ensemble doit être contrôlé par la voiture ouvreuse FIA.

22.9 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.

23. ROAD BOOK

23.1 Tous les équipages recevront un Road Book et une carte, conformes aux modèles FIA.

23.2 Le Road Book et la carte doivent être remis aux concurrents au plus tard à 18h 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. Les modifications du parcours provenant de la voiture ouvreuse FIA doivent être distribuées aux concurrents et affichées au moment de la distribution du Road Book.

23.3 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 Way point 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 Way point utilisé.

- Une pénalité égale à celle d'un CP manqué (minimum de 2h) sanctionne toute absence de validation d'un WPM, WPE, DZ, et FZ.

23.4 Des pénalités supplémentaires pourront également être appliquées.

23.5 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.

23.6 Toutes les parties du parcours doivent être contrôlées lors des reconnaissances du parcours effectuées par l'Organisateur.

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

23.8 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.

23.9 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 y être

22.7 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.

22.8 The complete route must be checked by the FIA opening car.

22.9 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.

23. ROAD BOOK

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

23.2 The road book and the map 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. Modifications to the route coming from the FIA opening car must be distributed to competitors and posted at the same time as road book distribution.

23.3 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.

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

23.4 Additional penalties may also be applied.

23.5 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.

23.6 All parts of the route must be verified during the reconnaissance of the route carried out by the Organisers.

23.7 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.

23.8 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.

23.9 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, personal notes

intégrées, les notes personnelles résultant d'un précédent passage lors d'un même Secteur Sélectif du rallye couru plusieurs fois dans tout ou partie du Secteur Sélectif en cours et les cartes géographiques, à l'exception des photos satellites.

24. ITINERAIRE OFFICIEL

24.1 La validation de chaque Way point 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»*.

24.2 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 à l'aide d'un code de déblocage.

24.3 Seules sont communiquées les coordonnées des way points de départ (DSS), d'arrivée des Secteurs Sélectifs (ASS), du bivouac, du ravitaillement et de l'assistance.

25. FONCTIONNEMENT DU «GPS»*

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

resulting from a previous passage in the current Event during the same Selective Section of the rally run several times on all or part of the current Selective Section, and geographical maps, with the exception of satellite photos.

24. OFFICIAL ITINERARY

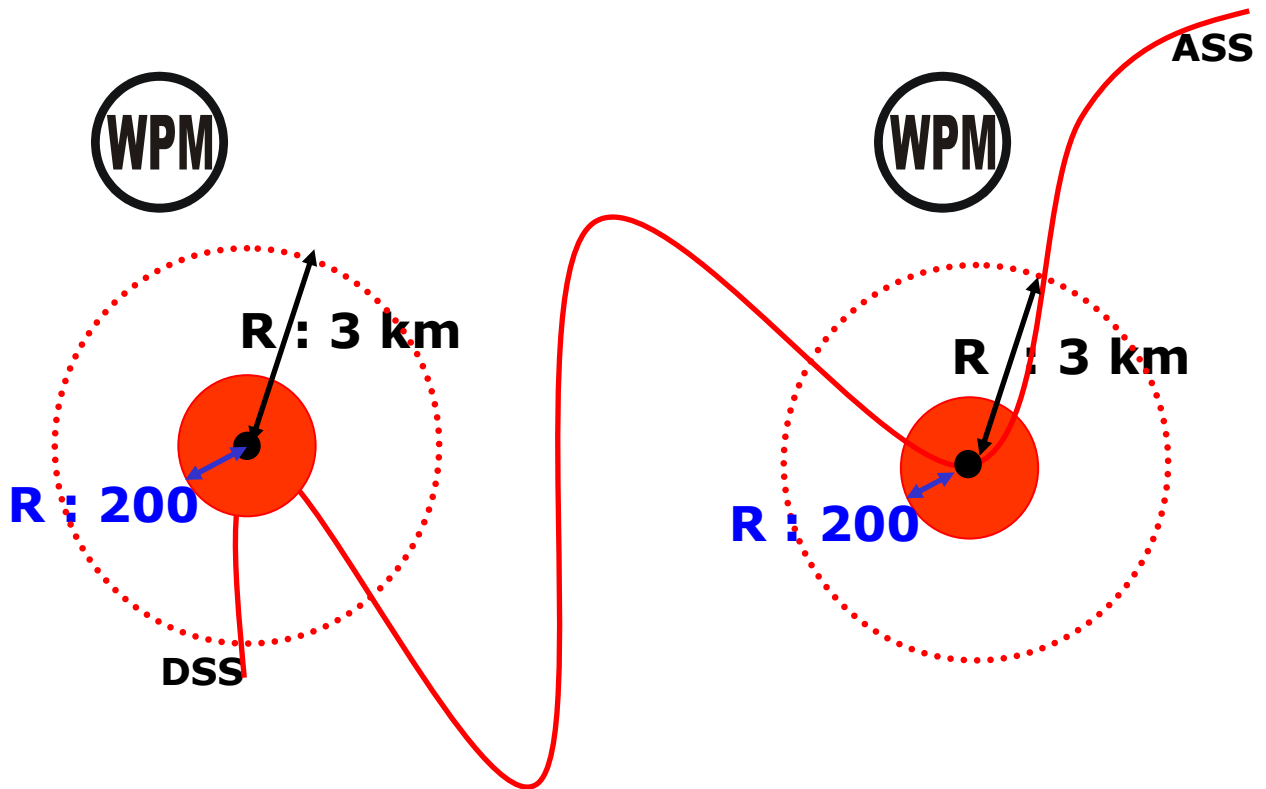
24.1 The validation of each visible or hidden Waypoint indicated in the road book guarantees that the competitor respects these passage points. Each point will be numbered chronologically in the road book and in the "GPS"*.

24.2 In case of a change of itinerary, the Organisers are obliged to have the list of compulsory passage points that is downloaded in the "GPSs"* changed, or must allow the competitors to modify that list using an unblocking code.

24.3 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.

25. OPERATION OF THE "GPS"*

25.1 The "GPS"* uses the system of visible, hidden (WPM) and Eclipse (WPE) Waypoints. To satisfy the navigation regulations, the WPM works according to the following principle:



25.2 Le concurrent doit respecter l'ordre chronologique des way points 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 - ».

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

25.4 Sur l'ensemble de l'Epreuve, il n'est toléré qu'un certain nombre de Way points manquants. Ce nombre entraînant la mise hors course doit être précisé dans le Règlement.

25.2 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-".

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

25.4 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.

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

26 DEBLOCAGE DU «GPS»*

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

Code « 555, Emergency code » : 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 la mise hors course.

Code « WPM » : Ce code permet d'activer le «GPS»* dans ses fonctions habituelles et rend visible le Way point suivant uniquement.

26.2 Chaque utilisation de ce code entraîne une pénalité de 2 heures avec un maximum de 2 utilisations par Etape sous peine de mise hors course.

27. ZONE DE CONTROLE DE VITESSE – DEFINITIONS

27.1 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 Way point (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 Way points manquants.

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

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

27.2 La Zone de Contrôle

La zone de contrôle apparaît en permanence sur l'écran du(des) «GPS»* du concurrent, 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.

27.3 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 Way point (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.

28. PROCEDURE DE CONTROLE

28.1 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.

28.2 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.

28.3 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 la mise hors course du concurrent fautif

28.4 A tout moment un contrôleur présent à l'arrivée du Secteur Sélectif et / ou au CH d'arrivée peut vérifier que les concurrents ont bien validé les points de passage obligatoires et qu'ils n'ont pas effectué d'excès de vitesse.

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

26 UNBLOCKING OF THE "GPS"*

26.1 For safety reasons, the competitors have two possibilities of unblocking the "GPS"* by inputting two specific codes:

Code "555, 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 the next Waypoint visible only.

26.2 Any use of this code will result in a penalty of 2 hours, with a maximum of 2 uses per Leg on pain of exclusion.

27. SPEED CONTROL ZONE - DEFINITIONS

27.1 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.

27.2 The Control Zone

The control zone will appear permanently on competitors' "GPS"* screens, 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.

27.3 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.

28. CONTROL PROCEDURE

28.1 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.

28.2 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.

28.3 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.

28.4 At any time a controller, present at the finish of the Selective Section and/or at the finish TC, may check that the competitors have indeed validated the compulsory passage points and that they have not committed a speeding offence.

28.5 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 classement général au moins, pour confirmer le respect de l'itinéraire officiel.

28.6 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.

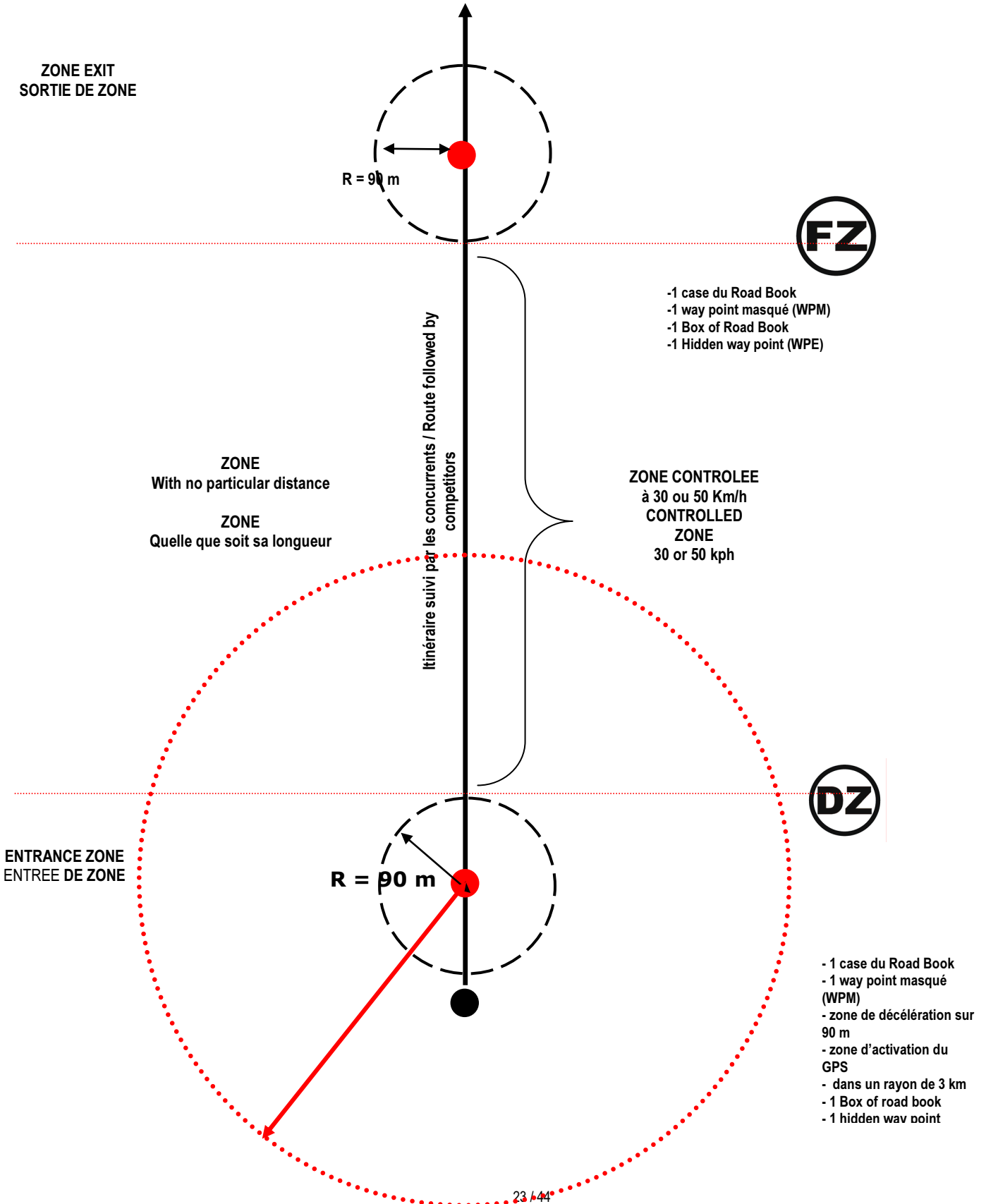
28.7 En cas de contestation, le(s) «GPS»* doit (doivent) être déchargé(s) par un technicien « GPS »* et peut (peuvent) être démonté(s) et plombé(s) par un commissaire technique en présence du concurrent (ou de son représentant), pour être déchargé(s) par un technicien « GPS »*.

28.5 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 the general classification, to confirm that they have followed the official itinerary.

28.6 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.

28.7 In case of dispute, 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.

SPEED CONTROL WITH A WPM AND A WPE
 APPLICATION DU CONTRÔLE DE VITESSE AVEC UN WPM
 ET UN WPE



- 1 case du Road Book
- 1 way point masqué (WPM)
- 1 Box of Road Book
- 1 Hidden way point (WPE)

ZONE CONTROLEE
 à 30 ou 50 Km/h
 CONTROLLED
 ZONE
 30 or 50 kph



- 1 case du Road Book
- 1 way point masqué (WPM)
- zone de décélération sur 90 m
- zone d'activation du GPS
- dans un rayon de 3 km
- 1 Box of road book
- 1 hidden wav point

28.8 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.

28.9 Contrôle de l'itinéraire

Si un équipage possède 2 «GPS»* en fonction et que seul un des deux valide le passage à un Way point, aucune pénalité n'est appliquée.

28.10 Contrôle de la vitesse

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.

29. CIRCULATION - VITESSE

Les agents de la circulation, juges de fait ou officiels de l'Épreuve qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'Épreuve, 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 :

- 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,
 - 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 de mise hors course :
- De transporter des véhicules
 - De bloquer intentionnellement le passage des véhicules ou les empêcher de dépasser.

30. CODE DE CONDUITE

30.1 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.

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.

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.

Ceux-ci peuvent, selon les circonstances, appliquer d'autres pénalités (en temps ou financières), 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.

28.8 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.

28.9 Control of the itinerary

If a crew possesses 2 working "GPSs"* and only one of them validates the passage of a Way point, no penalty will be given.

28.10 Control of the speed

In case of speeding, if a crew possesses 2 working "GPSs"* 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"*.

29. TRAFFIC – SPEED

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:

- 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,
 - 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.

30. CODE OF CONDUCT

30.1 "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.

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.

Any vehicle 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.

Depending on the circumstances, they may apply other penalties (time or financial), 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.

30.2 Assistance en cas d'accident - Suivi

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.

Tout équipage témoin d'un accident mettant en danger physique un autre concurrent, doit :

- s'arrêter,
- appuyer sur le bouton vert de son « Suivi »
- téléphoner au PC par le biais de son Suivi (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 Suivi pour signaler qu'il repart.

Le temps d'arrêt entre les 2 alertes Suivi (bouton vert) sera décompté le jour même du temps effectué pour le Secteur Sélectif, seulement pour le premier équipage arrêté sur l'accident, sur demande du concurrent à son arrivée à l'Etape.

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

30.3 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.

30.4 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 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^{ère} impulsion : 30' + 500 €
2^{ème} impulsion successive : 1h00 + 1000 €
3^{ème} impulsion successive : Jusqu'à la mise hors course à l'appréciation des Commissaires Sportifs.

30.2 Assistance in the event of an accident - Tracking

It must be remembered that ethics demand that a crew which sees that an accident has occurred must stop in order to provide assistance in the most appropriate manner until the rescue service arrives.

Also, it must be remembered that major means are implemented to shorten the intervention times.

Any crew that witnesses an accident placing another competitor in physical danger must:

- stop,
- press the green button on their "Tracking",
- telephone Rally HQ using the Tracking (blue button) to report the situation,
- wait for the rescue service or another competitor to arrive,
- Press the green button on their Tracking, to signal that they are leaving the scene.

At the request of the competitor on arrival at the end of the Leg, the stopping time between the 2 Tracking alerts (green button) will be deducted the same day from the time taken to cover the Selective Section, only for the first crew which stops at the scene of the accident.

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

30.3 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.

30.4 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 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:**
1st pulse signal: 30' + 500 €
2nd successive pulse signal: 1 hour + 1000 €
3rd successive pulse signal: Up to exclusion at the Stewards' discretion.

31. RECONNAISSANCES

31.1 L'équipage de reconnaissance des Organisateurs 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 T-T 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".

31.2 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".

32. ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS

32.1 Assistance en Rallyes Tout terrain

a) Sauf dans les Secteurs Sélectifs, pendant toute la durée d'une Épreuve, l'assistance n'est autorisée que sur les tronçons communs à la course et aux véhicules d'assistance.

b) Les secteurs de liaison et l'assistance telles que détaillées dans les Road Books sont obligatoires.

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 Rallye, disponible au plus tard 30 jours avant le début des vérifications administratives indiquant le découpage complet de l'Épreuve 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. Les modalités d'intervention devront être indiquées dans le Règlement et les véhicules d'assistance ne devront circuler que dans le sens de la course.

32.2 Panneautage (Information visuelle depuis les équipes aux équipages)

Le panneautage est autorisé dans une zone d'assistance, en dehors d'une zone de contrôle et à tout moment lorsque la route de course est commune à la route d'assistance, aux croisements de l'itinéraire de course avec des routes ouvertes à la circulation.

32.3 Ravitaillements en Rallyes Tout Terrain

a) Les ravitaillements ne sont autorisés qu'au bivouac ou aux pompes à essence locales. Lors d'une Etape, les concurrents toujours en course peuvent se ravitailler l'un l'autre.

b) En cas de ravitaillement autorisé dans une zone d'assistance,

31. RECONNAISSANCE

31.1 The Organisers' 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 CC 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".

31.2 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".

32. RALLY ASSISTANCE AND REFUELLING

32.1 Assistance in Cross-Country Rallies

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

b) Road Sections and assistance such as detailed in the road books are compulsory.

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 Assistance category after the closing of the different Time Controls. The methods of intervention must be indicated in the Regulations.

Service vehicles must travel only in the direction of the race.

32.2 Signalling (visible information from teams to crews)

Signalling is authorised in a service zone, except in a control zone, and at any time when the race and servicing share the same route, at crossings of the itinerary and public traffic roads.

32.3 Refuelling in Cross-Country Rallies

a) Refuelling is authorised only in the bivouac or at local petrol pumps. In a Leg, competitors still in the competition are allowed to refuel one another.

b) In the case of authorised refuelling in a service zone, the minimum

le temps de neutralisation minimum est de 15 minutes. Les Organisateurs doivent arrêter tous les véhicules.

32.4 Carburant

a) Si le carburant disponible du (ou des pays) de l'Épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, l'utilisation d'un carburant conforme au carburant tel que défini par 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.

32.5 Assistance en Bajas

Les Organisateurs doivent définir le temps de la seule assistance limité par 2 Contrôles Horaire. La vitesse maximale dans les parcs d'assistance est de 30 km/h. Pour la sécurité des spectateurs, les Organisateurs doivent 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 les organisateurs.

32.6 Ravitaillements en Bajas

a) Les ravitaillements en carburant durant les Secteurs Sélectifs ne doivent être effectués que dans des zones spécialement définies par les Organisateurs et figurant dans le Road Book. Ils peuvent être effectués sur les secteurs de liaison.

b) Deux mécaniciens sont autorisés à procéder aux opérations de ravitaillement en carburant. Au moins une personne de l'équipe doit être préposée à l'extincteur.

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

La procédure de ravitaillement interdit toute utilisation d'énergie électrique et la connexion électrique à la terre est obligatoire pour le véhicule et le système de ravitaillement.

d) Toute action à l'intérieur d'une zone de ravitaillement qui n'est pas directement impliquée dans le ravitaillement du véhicule participant est interdite. L'installation de matériel n'est pas considérée comme faisant partie des opérations de ravitaillement.

e) Dans toutes les zones de ravitaillement, une limite de vitesse de 30 km/h est d'application.

f) La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

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

L'équipage doit se tenir en dehors du véhicule au cours d'un ravitaillement.

h) 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.

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.

i) Dans les Bajas : Le remorquage est interdit sauf pour la remise sur la piste de course d'un véhicule ou pour la dégager et pour sortir du Parc Fermé, avec, dans ce dernier cas, une pénalité de 15 minutes qui sera appliquée.

j) Les concurrents peuvent se ravitailler dans les stations service commerciales.

neutralisation time is 15 minutes. The Organisers must stop all vehicles.

32.4 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 by the FIA 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.

32.5 Assistance in Bajas

The Organisers 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 Organisers must provide one lane for the vehicles and another for the spectators.

Assistance is authorised only in the service park provided for by the organisers.

32.6 Refuelling in Bajas

a) Refuelling in Selective Sections must be carried out only in zones specially defined by the Organisers and featured in the road book. Refuelling may be carried out on Road Sections.

b) Two mechanics are authorised to carry out refuelling operations. At least one person from the team must be assigned to the extinguisher.

It is recommended that mechanics wear fire resistant FIA homologated clothing.

The refuelling procedure forbids all use of electrical energy and the electrical connection to earth is compulsory for the vehicle and the refuelling system.

d) Any action inside a refuelling zone that is not directly involved in the refuelling of the vehicle is forbidden. The installation of equipment is not considered as forming part of the refuelling operations.

e) In all refuelling zones, a speed limit of 30 kph is applicable.

f) Refuelling is the responsibility of the competitor alone.

g) Engines must be stopped during the whole refuelling operation.

The crew must remain outside the vehicle during refuelling.

h) The Organisers 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.

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.

i) In Bajas: Towing is prohibited, unless it is in order to bring a vehicle back onto the road or to clear the track or to exit the Parc Fermé, in the latter case with a 15-minute penalty.

j) Competitors may refuel at any commercial fuel pump.

33. 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 6 heures sera appliquée à la voiture dont le bloc-moteur a été remplacé.

34. ASSURANCE

34.1 Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers 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'Epreuve sont obligatoires, elles devront être détaillées et incluses dans les droits d'engagements.

Les couvertures et leurs limites doivent être mentionnées au Règlement. Le nom, l'adresse et les contacts de la (les) compagnie(s) d'assurance, y compris l'assurance obligatoire couvrant le rapatriement sanitaire, ainsi que le(s) numéro(s) de contrat(s) doivent figurer au Règlement.

La police d'assurance peut être communiquée aux concurrents sur demande.

34.2 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.

34.3 Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet du rallye pendant toute la durée de l'Epreuve. 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 de mise hors course.

34.4 L'assurance prend effet au minimum à partir des vérifications administratives et techniques de l'Epreuve 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 Epreuve,
- fin de la remise des prix.

34.5 Transfert et/ou rapatriement du bénéficiaire

Si l'état de santé du bénéficiaire conduit l'équipe médicale du rallye 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.

Seuls 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.

34.6 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'Epreuve.

Les frais médicaux (et donc d'hospitalisation) engagés après le rapatriement en Europe restent intégralement à la charge du bénéficiaire.

33. 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 6-hour penalty will be applied to the car of which the engine block has been replaced.

34. INSURANCE

34.1 The entry fees include the insurance premium, which guarantees the competitor full cover for civil liability towards third parties 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 and included in the entry fees.

The insurance covers and their limits must be stated in the Regulations. The name, address and contact details of the insurance company (or companies), including the obligatory insurance covering repatriation on medical grounds, as well as the contract numbers, must be included in the Regulations.

The insurance policy may be forwarded to competitors on request.

34.2 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.

34.3 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.

34.4 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.

34.5 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.

34.6 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 hospitalisation decided by the medical team, the amount of which must be specified in the regulations of the Event.

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

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

34.7 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 en vigueur.

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

34.8 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.

34.9 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 de mise hors course.

34.10 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.

34.11 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.

35. CARTON DE POINTAGE

35.1 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 Étape et peut être remplacé par un nouveau carton de pointage au départ de l'Étape suivante. L'équipage est seul responsable de son carton de pointage.

35.2 Toute rectification ou modification apportée sur le carton de pointage, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne la mise hors course.

35.3 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.

35.4 Les équipages sont obligatoirement tenus, sous peine de

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

34.7 Civil Liability

From an insurance company, the Organiser takes out a Civil Liability Insurance Policy, specific to sporting events with motorised land vehicles, in accordance with the legislation in force.

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 of incidents throughout the duration of the Event.

34.8 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.

34.9 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.

34.10 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.

34.11 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.

35. TIME CARD

35.1 At the start of the Leg, crews shall be given a Time Card on which the target times and the maximum times authorised 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 and may be replaced by a new one at the start of the next Leg. Each crew is solely responsible for its Time Card.

35.2 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.

35.3 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.

35.4 Crews are obliged, under pain of penalties which may go as far as

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 la mise hors course.

35.5 La perte d'un carton de pointage entraînera une pénalité en temps de 5 minutes.

35.6 Si le Règlement le permet, lorsqu'un concurrent ne finit pas une Etape et souhaite reprendre le départ de l'Etape du lendemain, il doit en informer le Directeur de Course dès que possible. Il doit rendre son carton au PC Course dès son arrivée au bivouac.

Outre les pénalités prévues aux présentes Prescriptions et dans le Règlement, une pénalité de 5 heures sera infligée au concurrent. Les dispositions sur l'assistance autorisée dans ces circonstances doivent être précisées au Règlement.

36. 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.

36.1 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 transversales.

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.

36.2 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 :

- 1^{ère} infraction : pénalisation de 10 minutes,
- 1^{ère} récidive : pénalisation de 1 heure,
- 2^{ème} récidive : mise hors course ou pénalité forfaitaire quand elle est prévue.

36.3 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.

36.4 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 de mise hors course 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.

36.5 Les équipages sont tenus, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la mise hors course, de suivre les instructions du chef de poste responsable du contrôle, lequel doit être obligatoirement

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.

35.5 The loss of a Time Card will entail a time penalty of 5 minutes.

35.6 If the Regulations so allow, when a competitor who does not finish a Leg wishes to restart the following day's Leg, he must inform the Clerk of the Course as soon as possible. The competitor must then return his Time Card to Rally HQ on his arrival at the bivouac.

In addition to the penalties provided for in the present Prescriptions and in the Regulations, the competitor will be given a further penalty of 5 hours. The conditions on authorised assistance in these circumstances must be specified in the Regulations.

36. 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.

36.1 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 black transversal stripes.

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.

36.2 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:

- 1st infringement: penalty of 10 minutes,
- 1st repetition of the infringement: penalty of 1 hour,
- 2nd repetition of the infringement: exclusion or fixed penalty where this exists.

36.3 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.

36.4 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.

36.5 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

assisté d'un contrôleur (tous les cas éventuels sont examinés par les Commissaires Sportifs sur rapport écrit du chef de poste).

36.6 Un véhicule doit se mouvoir par ses propres moyens, moteur en marche, la seule force du démarreur n'est pas admise.

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 :

a) Zone de départ d'Etape et / ou zone de départ de Secteur Sélectif : départ refusé

b) Zone de CP : 5 minutes

c) Zone de CH : 15 minutes en Rallye Tout Terrain et 30 minutes en Marathon (Sauf dans le cas prévu à l'Article 27.1. d).

Dans les zones de contrôle, une fois l'infraction constatée, le véhicule pourra être sorti de la zone avec une aide extérieure.

37. CONTROLES HORAIRES

37.1 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.

37.2 La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de Contrôle Horaire.

37.3 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.

37.4 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.

37.5 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.

37.6 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".

37.7 Au CH 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 CH, 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.

37.8 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 ou fraction de minute de retard et de 2 minutes par minute ou fraction de minute pour avance.

be examined by the Stewards following a written report by the marshal in charge of the control post).

36.6 A vehicle must move by its own means, with the engine running; moving under the power of the starter alone is not allowed.

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:

a) Start area of a Leg and/or start area of a Selective Section: the start will be refused.

b) Passage Control Zone: 5 minutes

c) Time Control Zone: 15 minutes for Cross-Country Rallies and 30 minutes for Marathons (except in the case of Article 27.1d).

In control zones, once the infringement has been noted, the vehicle may be removed from the zone using outside help.

37. TIME CONTROLS

37.1 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.

37.2 The check-in procedure commences the moment the vehicle passes the entry sign for the Time Control zone.

37.3 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.

37.4 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.

37.5 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.

37.6 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.

37.7 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.

37.8 At a Time Control, any difference between the target check-in time and the actual check-in time will be penalised at a rate of 1 minute per minute or fraction of minute late, or 2 minutes per minute or fraction of minute early.

37.9 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^e 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.

37.10 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.

37.11 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.

37.12 Le délai de mise hors course, 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. La mise hors course 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),
- 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.

38. CONTROLES DE PASSAGE

38.1 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 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 (poste de Contrôle de Passage),
- c) enfin, 100 m plus loin, 2 panneaux finaux beiges à 3 barres noires transversales.

L'emplacement de ces Contrôles de Passage doit être visible et signalé aux équipages avec des drapeaux et, autant que possible, localisé sur un terrain plutôt plat. L'heure de passage du concurrent, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le responsable du poste.

38.2 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 ;

37.9 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 1/10th 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^{ths} of a second will be deleted and the times thus rounded down to the second immediately below.

37.10 At the Time Control at the end of a Leg, and at the end-of-Leg Parc Fermé, crews are authorised 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.

37.11 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.

37.12 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) 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.

38. PASSAGE CONTROLS

38.1 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 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 (Passage Control post);
- c) Finally, 100 m further on, 2 final beige signs with 3 transversal black stripes.

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

38.2 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,

- 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.

38.3 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 la mise hors course.

39. SECTEURS SELECTIFS

39.1 Au cours des Secteurs Sélectifs, le port de harnais de sécurité, d'un casque, d'un système de retenue de la tête (pour les pilotes prioritaires de la FIA et leurs copilotes) homologués par la FIA ainsi que d'une combinaison, de gants (facultatifs pour les copilotes), d'une cagoule, de sous-vêtements longs, de chaussettes et de chaussures, homologués suivant les normes prévues à l'Annexe L, chapitre 3 de la FIA, est obligatoire pour tous les membres de l'équipage, sous peine de mise hors course.

39.2 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 la mise hors course.

39.3 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.

39.4 Le départ d'un Secteur Sélectif à l'heure indiquée sur le carton de pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.

39.5 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.

39.6 L'arrivée des Secteurs Sélectifs sera jugée lancée, les panneaux étant disposés comme suit :

- a) 2 panneaux jaune avec damier (début de zone),
 - b) après 100 m environ, 2 panneaux rouge avec damier (arrivée lancée),
 - c) à une distance de 150 à 300 m, 2 panneaux rouges (montre et STOP),
 - d) enfin, 100 m plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.
- Un arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau 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

- 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.

38.3 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.

39. SELECTIVE SECTIONS

39.1 During the Selective Sections, all members of the crew must wear safety harnesses, crash helmets and a head restraint system (for FIA seeded drivers and their co-drivers) that are homologated by the FIA, and overalls, gloves (optional for co-drivers), a balaclava, long underwear, socks and shoes, homologated according to the standard described in the FIA Appendix L, Chapter 3, under pain of exclusion.

39.2 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.

39.3 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.

39.4 The start of a Selective Section may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the controller in a case of "force majeure".

39.5 A false start, particularly one made before the controller has given the signal, shall be penalised 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.

39.6 Selective Sections will end in a flying finish, the signs 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, 100 m further on, final beige sign with 3 transversal black stripes.

Stopping between the yellow warning sign and the STOP sign 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

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.

39.7 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'organisation.

39.8 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.

39.9 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.

39.10 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 peut cependant être obtenu en affectant le plus mauvais temps effectivement réalisé avant l'arrêt de la course à tous les équipages touchés par les circonstances de l'interruption.

Ce classement peut être établi même si un seul équipage a pu effectuer le parcours dans des conditions de course normales.

L'application ou non de cette disposition reste de la compétence exclusive des Commissaires Sportifs après communication par la direction de course de l'exposé des motifs de l'interruption.

Si les Commissaires Sportifs considèrent comme anormal à l'évidence le plus mauvais temps effectivement réalisé, ils peuvent choisir comme temps de référence celui des temps qui leur semble le plus convenable.

Enfin, tout équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il est donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages.

Dans des cas exceptionnels, pour raisons de sécurité, le Directeur de Course peut interrompre un Secteur Sélectif au Contrôle de Passage précédent et les concurrents peuvent 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.

40. REGROUPEMENTS

40.1 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.

40.2 À 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.

40.3 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

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.

39.7 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 Organisers.

39.8 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.

39.9 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 itself available to the post chief who will notify it of its new start time.

39.10 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 to all those crews who were affected by the circumstances of the interruption the worst time actually set before the race was stopped.

This classification may be drawn up even if only one crew was able to cover the route in normal racing conditions.

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.

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.

Lastly, 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 the other crews.

In exceptional cases, for safety reasons, the Clerk of the Course may interrupt a Selective Section at the preceding Passage Control and the competitors may continue the Selective Section once the dangerous area has been passed. The classification will be established by adding together the times of the two portions of this Selective Section.

40. REGROUPINGS

40.1 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.

40.2 On their arrival at these regroupings, the crews will hand the controller their time card. They will receive instructions on their starting time.

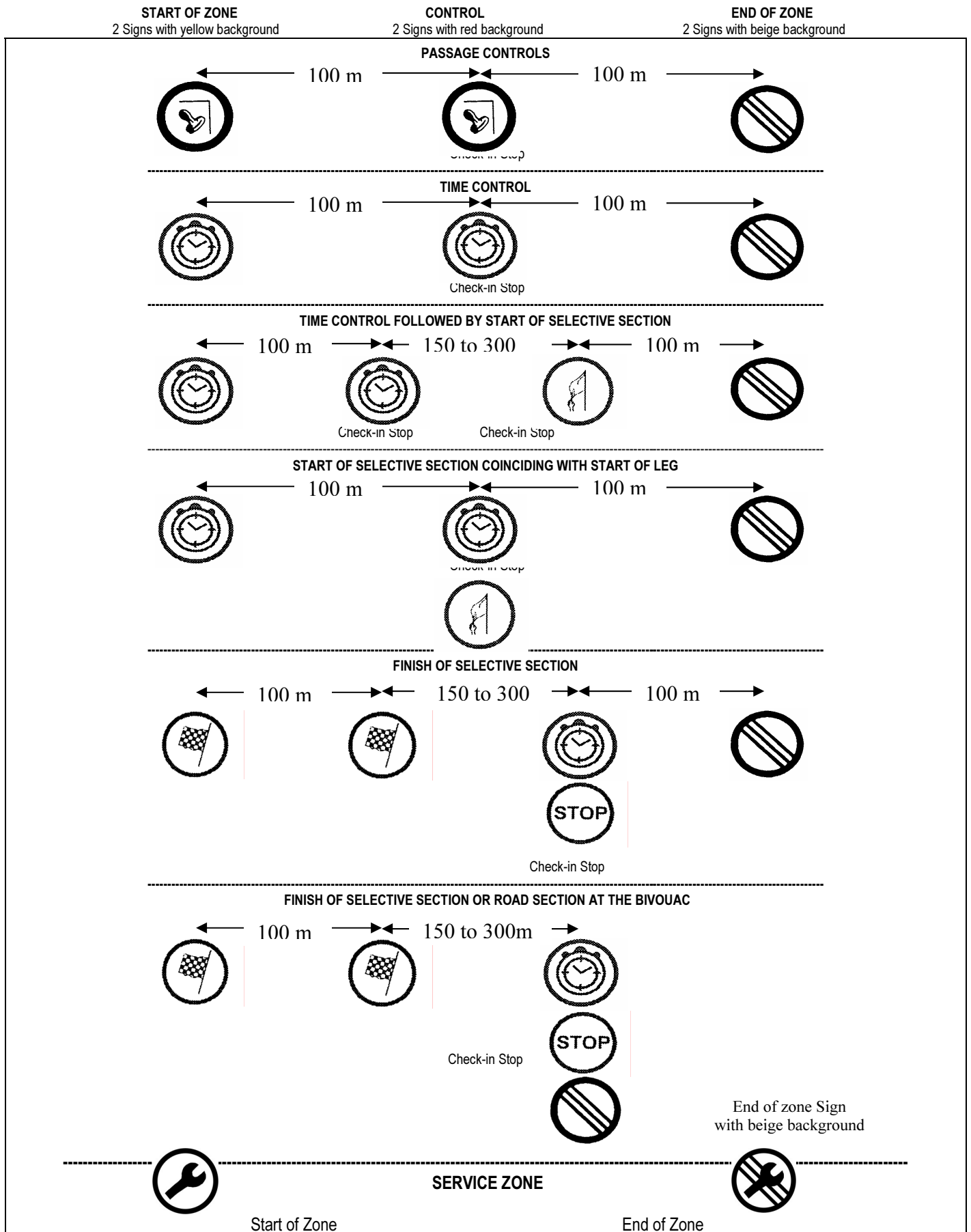
They must then drive their vehicle immediately and directly to the Parc Fermé. The starting order shall be that of the arrival at the regrouping Time Control.

40.3 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

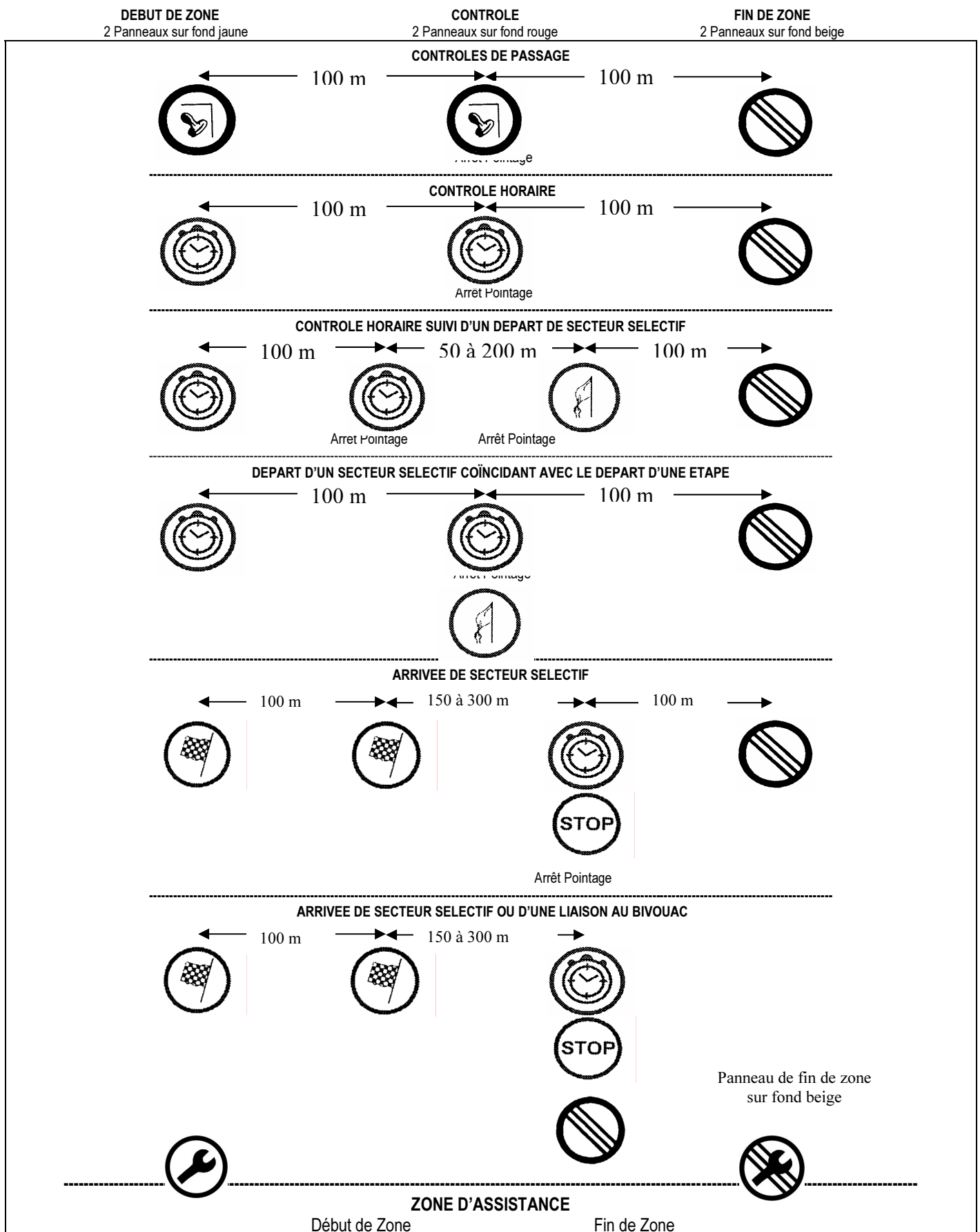
temps relevés servent à établir le classement de cette Etape.
Sur décision du directeur de course, cette Etape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du Parc Fermé.

the classification of the Leg.
On the decision of the clerk of the course, this Leg may or may not be continued, neutralised or in convoy, and may or may not be under the Parc Fermé rules.

41. SIGNPOSTING OF CONTROLS



41. SIGNALISATION DES CONTROLES



Panneau de fin de zone
sur fond beige

42. PARC FERME

Les règles suivantes sont d'application :

- a) Il est interdit de procéder à tout ravitaillement ou réparation - au Parc Fermé de départ d'Épreuve pour les Rallyes Tout Terrain et au(x) Parc(s) Fermé(s) de départ d'Etape pour les Bajas.
- 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. 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 de la dernière Etape (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 la mise hors course.
- g) Avant la sortie de tous les parcs ou au départ d'une Etape, lorsque les commissaires techniques de l'Épreuve 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 la mise hors course.
- 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, avec les moyens du bord, un ou deux pneus crevés ou endommagés.
 - de faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure agréée par le Directeur de Course.
 - de vérifier et/ou modifier 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'équipe sous le contrôle d'un officiel de l'Épreuve. Cette batterie ne peut en aucun cas être embarquée dans le véhicule (sauf dans la caisse porteuse d'un véhicule T4).

43. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

43.1 Tous les équipages participant à une Épreuve doivent se

42 PARC FERMÉ

The following rules will apply:

- a) It is forbidden to refuel or repair the car in the start-of-Event Parc Fermé for Cross Country Rallies or in the start-of-Leg Parc(s) Fermé(s) for Bajas.
- b) Starting the car with the help of towing or pushing from another competitor still racing 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. 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 Leg (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 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 and/or adjust 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 team 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).

43. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

43.1 All crews taking part in the Event must report to the administrative

présenter au complet aux vérifications administratives prévues conformément au programme d'une Épreuve. Les Organisateurs peuvent prévoir un régime différent, avec l'approbation de la FIA. Des pénalisations financières pour retard aux vérifications techniques préliminaires, selon le programme établi par les Organisateurs, 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.

43.2 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 (uniquement dans la Coupe du Monde).

43.3 Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur véhicule muni de ses plaques 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.

43.4 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.

43.5 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.

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.

43.6 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 la mise hors course. Une notification écrite doit être adressée aux concurrents concernés.

43.7 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.

44. RECLAMATIONS – APPELS

44.1 Toute réclamation doit être établie en accord avec les

checks with all their members in accordance with the timetable of the Event. The Organisers 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 Organisers, 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.

43.2 The administrative checks will consist of checking the documents mentioned in the Regulations:

- Competitors'/drivers' licences;
- Driving licence;
- Certificate of ownership;
- Miscellaneous authorisations, etc.
- FIA technical passport (in the World Cup only).

43.3 Only those crews who have passed the administrative checks may present themselves with their vehicle equipped with its rally plates 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.

43.4 No vehicle will be allowed to start unless it complies with the FIA safety regulations and the present Prescriptions.

43.5 Additional checking of the crew members as well as of the vehicle may be carried out at any time during the Event.

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.

43.6 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. The competitors concerned must be notified in writing.

43.7 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 organiser must allow sufficient time at the end of the event for detailed scrutineering to be carried out.

44. PROTESTS – APPEALS

44.1 All protests shall be lodged in accordance with the stipulations of

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 doit figurer au Règlement.

44.2 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.

44.3 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.

44.4 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.

44.5 Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations du Chapitre XIII du Code Sportif International.

Les montants des cautions d'appel national et d'appel international doivent figurer au Règlement.

45. CLASSEMENTS

Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course.

45.1 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.

45.2 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 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 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.

45.3 Des classements partiels officiels des Etapes sont affichés selon ce qui est prévu par le Règlement de l'Epreuve.

45.4 Les classements provisoires officiels deviennent définitifs dans les délais prévus selon l'Article 174 d) du Code.

Les classements officiels de l'Epreuve sont affichés au tableau officiel d'affichage au plus tard 12 heures après l'arrivée du premier véhicule.

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 must be specified in the Regulations.

44.2 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.

44.3 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.

44.4 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.

44.5 The competitors may lodge an appeal against decisions given, in conformity with the stipulations of Chapter XIII of the International Sporting Code.

The amounts of the national and international appeal fees must be mentioned in the Regulations.

45. CLASSIFICATIONS

The Clerk of the Course bears the responsibility for timekeeping.

45.1 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.

45.2 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.

45.3 Partial official classifications per Leg will be posted according to the Event Regulations.

45.4 The provisional official classifications become final within the time provided for in Article 174d) of the Code.

The official results of the Event shall be posted on the official notice board at the latest 12 hours after the first vehicle finishes.

Les points pour les deux titres des pilotes et copilotes sont attribués lors de chaque Épreuve selon le barème suivant :

a) Classement Général

1 ^{er}	10 points
2 ^e	8 points
3 ^e	6 points
4 ^e	5 points
5 ^e	4 points
6 ^e	3 points
7 ^e	2 points
8 ^e	1 point

b) Classement par groupe

1 ^{er}	5 points
2 ^e	3 points
3 ^e	1 point

46. 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'Épreuve.

Des pénalités sportives sont appliquées au temps des Secteurs Sélectifs (voir Article 12.4.d) 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^{ère} infraction ; 7500 € pour la 2^{ème} infraction ; 15 500 € par infraction à partir de la 3^{ème} infraction.

47. PRIX

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.

The points for the two titles, drivers and co-drivers, are awarded for each Event according to the following scale:

a) General Classification

1 st	10 points
2 nd	8 points
3 rd	6 points
4 th	5 points
5 th	4 points
6 th	3 points
7 th	2 points
8 th	1 point

b) Group Classification

1 st	5 points
2 nd	3 points
3 rd	1 point

46. 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 (see Article 12.4.d) 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 1st infringement; 7,500 € for the 2nd infringement; 15,500 € per infringement from the 3rd infringement onwards.

47. PRIZES

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

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.



Dans toutes les épreuves de la Coupe Internationale des Bajas, 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 Bajas International Cup events, the logo indicated below must be shown on the start and finish podium, on flags and on all official documents



Site Web de l'Epreuve

Les organisateurs devront prévoir l'accès à un site Web consacré à leur épreuve. Le site Web des organisateurs comprendra le nom de leur épreuve.
Toutes les informations publiées sur le site Web doivent être datées.

Event's website

The Organisers must make available a website dedicated to their Event. The Organisers' website 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, 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.

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 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.

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.