



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

COMMISSION DES CHAMPIONNATS A ENERGIE NOUVELLE ET ELECTRIQUE

ELECTRIC AND NEW ENERGY CHAMPIONSHIPS COMMISSION

E-Rally Regularity Organizer's meeting

23.11.2018

A WORLD IN MOTION

WWW.FIA.COM

FIA Internal



REUNION DU 23 NOVEMBRE 2018
MEETING OF 23 NOVEMBER 2018

PROJET ORDRE DU JOUR
DRAFT AGENDA

PARTICIPANTS

Organizers	FIA
Hi-Tech EKO Mobility Rally 2019 (GRC)	B. GOESCHEL (President ENECC)
8 th Czech New Energies Rallye (CZE)	J. MAFFIOLI (ENECC Manager)
Rallye du Chablais (CHE)	A. GUESCHIR (Head FIA Marketing)
Oeiras Eco Rally (PRT)	S. FILLASTRE (FIA Marketing)
Eco Energy Rally Bohemia (CZE)	C. NIVELEAU (ENEC Sporting Coordinator)
Rallye du Gard (FRA)	C. FUNES (ENECC Secretary)
eRallye Iceland (ISL)	L. EDVALL (ENECC Sporting Advisor)
Rallye E-Efficacite du Quebec (CAN)	M. BONIFACIO (ENECC Technical Advisor)
Rally Poland New Energies (POL)	P. MAURIELLO (FIA Medical)
3 rd MAHLE Eco Rally 2019 (SLV)	FIA Legal
III Eco-Rallye Bilbao (ESP)	
3 ^e eRallye Monte-Carlo (MCO)	
Eco Rally de la Comunitat Valenciana (ESP)	

AGENDA

1. Ouverture de la réunion réunion & agenda (B. Goeschel)
Opening of the meeting & agenda (B. Goeschel)
2. Calendrier 2019 (C. Funes)
2019 Calendar (C. Funes)
3. Règlements Sportif & Technique 2019 (L. Edvall / M. Bonifacio)
2019 Sporting & Technical Regulations (L. Edvall / M. Bonifacio)
4. Lignes directrices a l'attention des Organismes (C. Funes)
Guidelines for Organizers (C. Funes)
5. Antidopage (P. Mauriello)
Anti-doping (P. Mauriello)
6. Assurances obligatoires (FIA Legal)
Required insurances (FIA Legal)
7. Plan de Marketing 2019 & Nouveau logo (S. Fillastre)
2019 Marketing plan & New logo (S. Fillastre)
8. Divers
Any other business

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

FIA Electric and New Energy Championship

2019 Calendar

Event	Country	Date	
E-RALLY REGULARITY			
Hi-Tech EKO Mobility Rally 2019	Greece	04.05.2018	05.05.2019
8th Czech New Energies Rallye	Czetch Republic	16.05.2018	18.05.2018
Rallye du Chablais	Switzerland	30.05.2019	01.06.2019
Oeiras Eco Rally	Portugal	07.06.2019	09.06.2019
Rallye du Gard	France	28.06.2019	30.06.2019
Eco Energy Rally Bohemia	Czetch Republic	12.07.2018	14.07.2018
Rallye E-Efficacite du Quebec	Canada	08.08.2019	to 08.08.2019
eRally Iceland	Iceland	23.08.2018	24.08.2018
Rally Poland New Energies	Poland	05.09.2019	08.09.2019
3rd MAHLE Eco Rally 2019	Slovenia	19.09.2019	21.09.2019
III Eco-Rallye Bilbao	Spain	05.10.2019	06.10.2019
3e eRallye Monte-Carlo	Monaco	23.10.2019	27.10.2019
Eco Rally de la Comunitat Valenciana	Spain	16.11.2019	17.11.2019
SOLAR CAR RACES			
Suzuka Solar Car Race 2019	Japan	02.08.2019	to 03.08.2019

Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA 2019

REGLEMENT SPORTIF

2019 FIA E-Rally Regularity Cup

SPORTING REGULATIONS

Interprétation du présent règlement

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

Interpretation of these regulations

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

1. Dispositions générales

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

1.2. La Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA est réservée uniquement aux véhicules électriques. Un véhicule électrique est défini par le fait que l'énergie mécanique pour créer le mouvement ne provient que d'un moteur électrique alimenté par une énergie électrique rechargeable stockée à bord conformément à l'Article 2 du Règlement Technique.

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

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

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

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

2. Catégories admises de véhicules

Tous les véhicules doivent être conformes au Règlement Technique.

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

3. Principales caractéristiques des E-Rallyes de Régularité

Un E-Rallye de Régularité de la FIA est une épreuve de tentative de conduite de régularité.

1. General provisions

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

1.2. The FIA E-Rally Regularity Cup is open only to electric vehicles. An electric vehicle is defined by the fact that the mechanical energy to create the movement only comes from an electric engine fed by rechargeable electric energy stored on board in conformity with Article 2 of the Technical Regulations.

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

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

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

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

2. Eligible categories of vehicles

All vehicles must be in conformity with the Technical Regulations.

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

3. Basic Characteristics of E-Rally Regularity

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

Les E-Rallyes ont pour objectif de promouvoir les nouvelles technologies automobiles conçues pour économiser de l'énergie et émettre les plus faibles quantités possibles de polluants et gaz à effet de serre.

The purpose of E-Rallies is to promote the new technology of vehicles designed to conserve energy and to emit the smallest possible quantities of pollutants and greenhouse gases.

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

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

Un des principaux domaines est la capacité des concurrents à respecter avec précision le programme de l'épreuve dans son intégralité, tel que prévu par les Organisateurs et exprimé sous la forme de "temps idéaux" consécutifs pour le déplacement des voitures d'un contrôle horaire à l'autre. Toute arrivée "anticipée" ou "tardive" est pénalisée.

One of the main fields the competitors' capability to respect accurately the time schedule of the whole event, as planned by the Organiser. This is expressed in the form of consecutive "ideal times" for the movement of the cars from one Time Control to the next Time Control. Any "early" or "late" arrival is penalised.

L'autre principal domaine de compétition qui est également très important pour le classement général combiné final consiste à évaluer la capacité des équipages à effectuer toutes les spéciales de régularité à une(des) vitesse(s) constante(s), obligatoire(s), exacte(s), conformément à toutes les conditions imposées à cette fin dans le Règlement Particulier et ses Additifs.

The other main field of competition, which is also very important for the final combined general classification, is the evaluation of the crew's capability to drive through all the "Regularity Stages" at a steady and exact obligatory speed (or speeds), respecting all the terms imposed for this purpose by the Supplementary Regulations and its Bulletins.

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

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

3.1. Caractéristiques des E-Rallyes de Régularité (ERR)

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

3.1. Characteristics of E-Rally Regularity (ERR)

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

Au moins 6 spéciales de régularité d'une longueur totale minimale de 100 km devraient être incluses dans toute l'épreuve.

At least six Regularity Stages with a total minimum distance of 100 km should be included in the whole event.

Il devrait y avoir un ou plusieurs contrôles de régularité secrets sur chaque Spéciale de Régularité et au moins 12 contrôles de régularité secrets sur l'ensemble de l'épreuve.

There should be one or more secret regularity controls on each Regularity Stage and at least 12 secret regularity controls throughout the entire event.

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

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

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

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

La distance maximale suggérée de l'itinéraire entre deux bornes de recharge doit être de 150 km selon le terrain, le climat et les types de véhicules électriques participant.

The suggested maximum distance of the itinerary between two recharging points is 150 km, taking into consideration the terrain, the climate and the types of electric vehicles taking part.

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

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

Des informations détaillées sur l'équipement et la procédure de recharge figurent dans le Règlement Technique.

Detailed information about equipment and the procedure for recharging is described in the Technical Regulations.

La recharge peut également être effectuée par les concurrents, sur certaines parties de l'itinéraire, à des stations de recharge publiques, si l'Organisateur le décide. Si ce mode de recharge est utilisé, l'itinéraire est obligatoire uniquement pour les contrôles horaires et les spéciales de régularité où la consommation est mesurée.

Alternatively, recharging can be carried out by the competitors at public recharging stations, in certain parts of the itinerary, if the Organiser decides so. If this way of recharging is employed, the itinerary is only compulsory for the time controls and the Regularity Stages where consumption is measured.

La recharge doit être effectuée à partir du réseau et non depuis un générateur indépendant.

Recharging must be done from the grid and not from an independent generator.

Le mode de recharge doit être déclaré dans le Règlement Particulier.

The recharging method must be stated in the Supplementary Regulations.

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

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

Toute déviation délibérée et avérée par rapport à l'itinéraire tel qu'indiqué dans le Road Book sera pénalisée.

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

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

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

admise.

3.2. Etalonnage des mesureurs de distance

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

3.3. Procédure de départ

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

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

L'ordre de départ et l'horaire de l'étape suivante seront publiés sur le panneau d'affichage officiel.

3.4. Publication des résultats

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

3.5. Carnet de contrôle

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

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

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

3.2. Calibration of the Distance Meters

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

3.3. Starting procedure

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

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

The starting order and time for the next leg will be published on the official notice board.

3.4. Publishing of results

Provisional, official and final results will be published on the official notice board at the end of the event, as mentioned in the programme. In addition, results can be published on the Internet. Only the results published on the official notice board, signed by the clerk of the course, will be published on the Internet, at the same time or later.

3.5. Time Card

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

Each crew is solely responsible for its Time Card.

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

pour être visé.

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

Les points de contrôle de départ des spéciales de régularité correspondent aux informations contenues dans le Road Book.

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

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

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

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

3.6. Circulation

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

3.7. Embouteillages, accidents, obstructions

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

3.8. Réparations

Les réparations peuvent être autorisées soit à tout moment pendant le rallye soit uniquement dans les zones restreintes. Ces informations figurent dans le Règlement Particulier. Les réparations ne sont pas autorisées dans le Parc Fermé mais des réparations pour raisons de

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

The Regularity Stages starting Control Points correspond to the information contained in the Road Book.

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

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

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

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

3.6. Traffic

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

3.7. Traffic jams, accidents, obstructions

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

3.8. Repairs

Repairs can be allowed either at any time throughout the rally or only in restricted areas. This information is mentioned in the Supplementary Regulations. Repairs are not allowed in the Parc Fermé but repairs for safety reasons can be made under the supervision of a

sécurité peuvent être effectuées sous la supervision d'un commissaire technique sur autorisation du Directeur de Course. Le non-respect des conditions de réparation sera pénalisé.

3.9 Comportement anti-sportif et déloyal

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

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

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

La disqualification est prononcée par les Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course.

3.10. Parc Fermé

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

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

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

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

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

Après une étape et lors d'un regroupement, un équipage a 15 minutes pour quitter le Parc Fermé.

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

scrutineer with the permission of the Clerk of the Course. Non-compliance with repair conditions will be penalised.

3.9. Unsportsmanlike and unfair behaviour

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

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

This applies to the crews and their service teams.

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

3.10. Parc Fermé

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

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

If, for a compelling reason, a car has to leave the Parc Fermé before the start of the race, it has to be with the agreement of the Clerk of the Course.

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

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

After a leg and in a regrouping, a crew has 15 minutes to leave the Parc Fermé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.11 Retard maximum à un contrôle horaire

3.11. Maximum permitted delay in a Time Control

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

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

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

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

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

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

4. Pour la protection de l'environnement naturel

4. For the protection of the natural environment:

Toute personne impliquée dans une épreuve E-Rallye de Régularité est tenue de démontrer que la protection de l'environnement est au cœur de ses préoccupations, évitant dès lors tout acte ou

All persons involved in an E-Rally Regularity event are required to demonstrate their strong commitment to environmental protection by avoiding acts or omissions which would in any

toute omission susceptible d'une quelconque manière de mettre en péril ou de contaminer les zones avoisinantes ou de générer du bruit inutilement.

way disrupt or contaminate the surrounding areas or generate unnecessary noise.

Les précautions à prendre sont notamment les suivantes :

Precautions to be taken include the following:

- Etudier et réduire l'impact sur l'environnement lors d'une épreuve E-Rallye de Régularité, avant, pendant et après son déroulement. Les activités secondaires sont également concernées.
 - Utiliser, dans la mesure du possible, des produits porteurs du label écologique pour toutes les activités.
 - Avant de participer à l'épreuve, planifier les modalités d'action afin de prévenir les accidents environnementaux.
 - Les Organisateurs, les commissaires et les participants sont priés de ne pas jeter ni laisser le long de l'itinéraire des objets ou du matériel tels que bouteilles ou emballages en métal ou en plastique, restes de nourriture, pneus de secours, vieilles pièces de rechange, etc. La règle consiste à laisser les espaces que l'on quitte ou dans lesquels on se trouve plus propres qu'on ne les a trouvés.
 - Il convient d'éviter de générer du bruit en accélérant ou freinant brusquement ou en klaxonnant inutilement.
 - La pollution des espaces alentours avec des liquides de toute nature, tels que huiles, carburants, etc. lors des opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules est totalement interdite.
 - Tous les véhicules devraient respecter strictement la législation concernant les normes de bruit en vigueur dans le pays de l'épreuve.
 - Le personnel préposé aux stations de contrôle horaire ou aux stations de contrôle de passage devrait disposer d'une quantité suffisante de sacs de collecte des déchets et, lorsqu'il quitte les lieux, ne pas laisser d'objets ou de matériel utilisé dans le cadre de ses fonctions, tels que bandes d'étiquetage, plaques, matériel auxiliaire de tout type, déchets alimentaires et emballages.
 - Dans les zones de regroupement, une attention particulière devrait être accordée au maintien de la propreté des espaces et à la collecte des déchets. Dans ces espaces en particulier, la règle qui veut que les lieux soient laissés plus propres qu'à l'arrivée devrait être strictement appliquée.
 - Tous les carburants ou liquides nocifs pour l'environnement qui pourraient avoir fui durant les opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules doivent être recueillis
- Consider, and reduce, the environmental impact when involved in an E-Rally Regularity event before, during and after the event. This also includes ancillary activities.
 - Use eco-labelled products in all activities, if possible.
 - Before taking part, plan how to act to prevent environmental accidents.
 - Organisers, marshals and participants should not throw away or leave on site any objects or materials, such as bottles, metal, plastic packaging materials, leftover food, spare tyres, old spares, etc., along the entire itinerary of the event. The general rule is the obligation to leave the spaces used cleaner than they were upon arrival.
 - Avoid making unnecessary noise by sudden acceleration or hard braking or by using the horn of the car unnecessarily.
 - The pollution of the spaces from liquids of any kind, such as oils, fuels, etc. when refuelling and during any vehicle repairs, is strictly prohibited.
 - All vehicles should adhere strictly to the legislation regarding noise standards in force in the country of the event.
 - The personnel manning the Time Control stations or Passage Control stations should have a sufficient number of waste collection bags and, on their departure from the point of operation, should not leave behind any object or material used for the execution of their duties, such as labelling strips, plates, all kinds of auxiliary materials, and food waste and packaging.
 - In the Regrouping Areas, particular attention should be paid to maintaining the cleanliness of the space and collecting rubbish. In these spaces specifically, the rule of leaving the spaces used cleaner than they were upon arrival should be strictly applied.
 - Any environmentally harmful liquids or fuels that may have leaked during the refuelling and repair of the vehicles must be collected in a suitable container and the polluted space

dans un récipient approprié et l'espace pollué nettoyé avec soin.

- Le tri des déchets est obligatoire.

5. Spéciales de régularité, postes de contrôle horaire et points de pénalité

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

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

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

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

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

Les distances exactes entre les points de départ

cleaned with care.

- Waste separation is mandatory.

5. Regularity Stages, Time Control Stations and Penalty Points

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

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

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

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

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

The exact distances between the starting points

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

Les entrées des véhicules sur les spéciales de régularité sont réglementées en fonction d'intervalles de temps égaux d'un véhicule à l'autre. Les intervalles vont de 30 secondes à 2 minutes.

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

Le départ de l'épreuve sera donné devant le CH 1 à l'aide du drapeau de départ au concurrent occupant la première place sur la liste de départ figurant sur le panneau d'affichage officiel. Tous les autres concurrents suivront la première voiture à une minute d'intervalle.

Les véhicules participants se rendront d'un contrôle horaire à l'autre en suivant strictement l'itinéraire indiqué dans le Road Book. Tous les contrôles horaires sont indiqués dans le Road Book et également sur place au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA. Le temps d'arrêt dans toute zone de contrôle horaire est limité au temps nécessaire pour effectuer les opérations de contrôle. Les contrôles horaires sont opérationnels 30 minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée de la première voiture. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront de fonctionner après l'heure d'arrivée prévue de la dernière voiture plus 60 minutes, délai maximum total admissible.

Si toutes les voitures ont passé le contrôle horaire, celui-ci peut être fermé plus tôt.

La procédure de pointage commence au moment où les voitures passent le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire. Entre le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire et l'emplacement du poste de contrôle, il est interdit à la voiture de s'arrêter ou d'être conduite à une vitesse anormalement lente. Le chronométrage réel et son enregistrement sur le carnet de contrôle correspondent au moment exact où le carnet de contrôle est remis par l'équipage aux commissaires du poste de contrôle horaire. Pour

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

The entries of the participating vehicles into Regularity Stages are regulated in equal time intervals from one vehicle to the next. The time intervals range from 30 seconds to 2 minutes.

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

The event will be started in front of TC1 by the starting flag signal given to the competitor in first place on the starting list posted on the official notice board. All other competitors will follow the first car, starting at one-minute intervals.

The participating vehicles will move from one Time Control to the next Time Control strictly following the itinerary indicated in the Road Book. All Time Controls are indicated in the Road Book and also at the actual position by FIA-approved standardised signs. The stopping time within any Time Control area is limited to the time needed to carry out the control operations. Time Controls are ready to function 30 minutes before the scheduled time of the arrival of the first car. Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease operating after the scheduled time of the arrival of the last car plus 60 minutes, which is the maximum total permissible delay.

The Time Control can close earlier if all cars have passed.

The check-in procedure begins at the precise moment the cars pass the Time Control area entry sign. Between the Time Control area entry sign and the location of the control post, the car is forbidden to stop or to be driven at an abnormally slow speed. The actual timing and its recording on the Time Card corresponds to the exact moment at which the Time Card is handed by the crew to the Time Control station marshals. For zero (0) road penalty points, this moment must correspond to the exact minute of the target time.

zéro (0) point de pénalité routière, ce moment doit correspondre à la minute exacte du temps cible. Par exemple, si l'heure d'arrivée cible est 11h34, le carnet de contrôle doit être remis aux commissaires à tout moment entre 11h34m00s et 11h34m59s. Dans le cas contraire, le concurrent recevra des points de pénalité routière pour une arrivée anticipée équivalant à soixante (60) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Pour une arrivée tardive équivalant à dix (10) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ pour une "Spéciale de Régularité", la procédure suivante est appliquée : le commissaire préposé au contrôle horaire inscrit dans le carnet de contrôle l'heure d'arrivée de la voiture au poste de contrôle horaire et également l'heure de départ "provisoire" de la "Spéciale de Régularité" qui doit être, au moins, une minute après l'heure d'arrivée.

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

For example, if the target arrival time is 11 hr 34 min, the Time Card must be given to the marshals at any time between 11.34.00 and 11.34.59. Outside these times, the competitor will receive road penalty points equal to sixty (60) penalty points per minute or fraction of a minute for early arrival and ten (10) penalty points per minute or fraction of a minute for late arrival. When a Time Control is followed by a start control for a "Regularity Stage", the following procedure shall be applied: the Time Control marshal will enter on the Time Card the arrival check-in time of the car to the Time Control station and also the "provisional" start time for the "Regularity Stage", which is at least one minute after the arrival check-in time.

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

D'autres emplacements peuvent être autorisés Alternative set-ups of the Regularity Stages

pour les points de départ des spéciales de régularité, à condition que les Organisateurs les décrivent en détail dans le Règlement Particulier ou moyennant notification supplémentaire.

starting points can be approved, provided that the Organisers describe these in detail in the Supplementary Regulations or by additional notification.

6. Tableau des pénalités

- Pour chaque écart d'un dixième (1/10) de seconde par rapport au temps correct calculé nécessaire à la voiture pour se rendre d'un point de contrôle horaire de régularité à l'autre de la Spéciale de Régularité : Un (1) point de pénalité (Art. 5).
- Arrivée anticipée à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : Soixante (60) points de pénalité (Art. 5).
- Arrivée tardive à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : Dix (10) points de pénalité (Art. 5).
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 30 minutes : 3600 points de pénalité.
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 60 minutes : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs, allant jusqu'à la disqualification de l'épreuve (Art. 4.11).
- Non présentation à un poste de contrôle horaire, à un poste de contrôle horaire de regroupement ou à un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape : 1800 points de pénalité.
- Non présentation au départ d'une Spéciale de Régularité ou écart délibéré par rapport à l'itinéraire du Road Book : 3600 points de pénalité.
- Tentative pour recevoir ou communiquer des informations concernant les positions des postes de chronométrage secrets sur les épreuves de régularité : Disqualification de l'épreuve.
- Changement non autorisé d'un membre de l'équipage : Disqualification de l'épreuve.
- Perte du carnet de contrôle : 3600 points de pénalité.

6. Table of penalties

- For every one tenth (1/10) of a second divergence from the calculated correct time of the car's movement from one Regularity Timing Control point to the next along the Regularity Stage: One (1) penalty point (Art. 5).
- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives early at a Time Control station: Sixty (60) penalty points (Art. 5).
- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives late at a Time Control station: Ten (10) penalty points (Art. 5).
- Where the check-in delay in one Time Control station or the accumulated delays in some or all of the Time Control stations of the same daily leg exceed 30 minutes: 3,600 penalty points.
- Where the check-in delay at one Time Control station or the accumulated delays at some or all of the Time Control stations of the same daily leg exceed 60 minutes: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as disqualification from the event (Art. 4.11).
- Failure to check in at one Time Control station, at a Regrouping Time Control station or at the finish of a leg Time Control station: 1,800 penalty points.
- For a no-show at the start of a Regularity Stage or any deliberate deviation from the Road Book itinerary: 3,600 penalty points.
- Where an attempt is made to receive or to communicate information regarding the positions of the secret timing posts along the Regularity Stages: Disqualification from the event.
- For the unauthorised change of a member of the crew: Disqualification from the event.
- For loss of the Time Card: 3,600 penalty points.

- Correction/amendement apporté(e) au carnet de contrôle : Disqualification de l'épreuve (Art. 3.5).
- For making a correction/amendment on the Time Card: Disqualification from the event (Art. 3.5).
- Blocage délibéré de la route ou comportement anti-sportif : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve (Art. 3.9).
- For deliberately blocking the road or for unsportsmanlike behaviour: Penalty at the Stewards' discretion, going as far as disqualification from the event (Art. 3.9).
- Les véhicules seront classés sur la base de la somme des points de pénalité accumulés lors des spéciales de régularité et des "secteurs de liaison" (pénalités routières). Le véhicule avec le moins de points de pénalité au total occupera la meilleure position.
- Vehicles will be classified on the basis of the sum of penalty points accumulated from the Regularity Stages and from the "Connecting Sections" (road penalties). The vehicle with the fewest total penalty points will be in the best position.

6.1. Rectification de la pénalité de disqualification dans des cas particuliers

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

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

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

6.2. Ex æquo lors d'une épreuve

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

7. Engagements

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

6.1. Rectification of the penalty of disqualification in particular cases

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

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

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

6.2. Dead Heat for an event

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

7. Entry

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seuls les Commissaires Sportifs de l'épreuve peuvent autoriser le remplacement de tout membre d'un équipage après la publication de la liste des participants.

Only the Stewards of the event can approve the replacement of any crew member after the publication of the participants' list.

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

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

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

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

Le remplacement d'une voiture ne peut être effectué dans les 60 minutes précédant le départ officiel de l'épreuve et doit être effectué au plus tard avant d'entrer dans le Parc Fermé.

A replacement of a car cannot be made within 60 minutes of the official start of the event and at the latest must be made before entering the Parc Fermé.

Si un membre d'équipage doit être remplacé, il doit l'être 60 minutes avant le départ officiel de l'épreuve ; le nouveau membre d'équipage doit s'être soumis aux vérifications administratives.

If a crew member has to be replaced, this must be done 60 minutes before the official start of the event; the new crew member must have undergone administrative checks.

8. Sponsors des concurrents

Tout participant sponsorisé par une société commerciale, dont les marques "XXX" figureront sur la voiture et/ou sur les vêtements de l'équipage, est obligé de le déclarer aux

8. Participants' Supporters

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

Organisateurs au moment de la soumission de son bulletin d'engagement pour obtenir leur approbation.

requesting their approval when submitting the entry form.

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

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

Tout support ou toute publicité contraire à la morale, aux bonnes mœurs ou aux habitudes est interdit(e).

Any support or publicity that goes against ethical values, good morals or good practices is forbidden.

9. Publicité de l'épreuve

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

9. Event Publicity

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

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

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

10. Conditions particulières

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

10. Specific Terms

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

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

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

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

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

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

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

11. Numéros de compétition, documents et plaques de rallye

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

11. Competition Numbers, documents and rally plates

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

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

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

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

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

Si un concurrent refuse de montrer à l'Organisateur la publicité sur la voiture, l'Organisateur a le droit d'exiger un droit d'engagement plus élevé jusqu'à concurrence du double.

12. Classements

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

Les points seront attribués comme suit :

- 1^{er} : 10 points
- 2^{ème} : 8 points
- 3^{ème} : 6 points
- 4^{ème} : 5 points
- 5^{ème} : 4 points
- 6^{ème} : 3 points
- 7^{ème} : 2 points
- 8^{ème} : 1 point.

Coefficient pour la longueur de l'épreuve :

Coefficient 2,0 : longueur totale supérieure à 600 km, spéciales de régularité 200 km minimum.

Coefficient 1,5 : longueur totale de plus de 400 km jusqu'à 600 km, spéciales de régularité 150 km minimum.

Coefficient 1,0 : longueur totale jusqu'à 400 km, spéciales de régularité 100 km minimum.

Coefficient pour îles et pays particuliers :

Coefficient 1,5 : épreuves hors Europe et Islande, Irlande, Madère et îles Canaries.

Coefficient 1,0 : tous les autres pays d'Europe.

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

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

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

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

If a competitor refuses to show the Organisers the advertising on the car, the Organiser has the right to require a higher entry fee up to double the fee.

12. Classifications

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

Points will be allocated as follows:

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

Coefficient for the length of event:

Coefficient 2,0: Total length over 600 km, minimum 200 km for Regularity Stages.

Coefficient 1,5: Total length over 400 km up to 600 km, minimum 150 km for Regularity Stages

Coefficient 1,0: Total length up to 400 km, minimum 100 km for Regularity Stages.

Coefficient for special countries and islands:

Coefficient 1,5: Events outside Europe and Iceland, Ireland, Madeira and the Canary islands.

Coefficient 1,0: All other countries in Europe.

Les coefficients applicables à la longueur et au pays sont multipliés l'un par l'autre. Par exemple, pour une épreuve à Madère de plus de 400 km, le coefficient sera de $1,5 \times 1,5 = 2,25$.

The coefficients for length and country shall be multiplied by each other, e.g. an event in Madeira more than 400 km will be $1,5 \times 1,5 = 2,25$.

Le titre pour la Coupe de Régularité sera attribué aux pilotes/copilotes ayant marqué le plus grand nombre de points, en tenant compte des résultats de toutes les épreuves de la Coupe, moins 1 (n-1) si jusqu'à 10 épreuves ont été achevées et moins 2 (n-2) si 11 épreuves ou plus ont été achevées. Toutefois, les points des pilotes/copilotes d'au moins deux épreuves seront pris en compte.

The title for the Regularity Cup will be awarded to the drivers/co-drivers having scored the highest number of points, taking into account the results of all the events in the Cup, minus 1 (n-1) if there are up to ten events completed and, minus 2 (n-2) if there are 11 events or more completed. However, the drivers'/co-drivers' points from at least two events will be taken into account.

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

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

13. Recharge / Ravitaillement - Tests de consommation et d'éco-conduite

13. Recharging/Refueling - Consumption and eco-driving tests

La recharge sera effectuée par l'Organisateur. La recharge pourra également être effectuée par les concurrents uniquement si elle se déroule en dehors de la partie du parcours où la consommation d'énergie est mesurée et s'il en est fait mention dans le Règlement Particulier. Si l'Organisateur fournit des bornes de recharge, les unités et prises fournies doivent être indiquées dans le Règlement Particulier. Si l'Organisateur fournit du carburant pour les véhicules électriques à piles à combustible (FCEV), le carburant fourni doit être indiqué dans le Règlement Particulier. Les tests de consommation et d'éco-conduite ne font pas partie de la Coupe E-Rallye de Régularité et ne seront pas pris en considération pour les résultats de la Coupe E-Rallye de Régularité. Une compétition de la Coupe de Consommation E-Rallye sera organisée dans le cadre de la même épreuve. Voir le Règlement Sportif de la Coupe de Consommation d'Energie E-Rallye.

Recharging will be done by the Organiser. It can also be done by the competitors, but only outside the part of the course where energy consumption is performed and if it is mentioned in the Supplementary Regulations. If the Organiser provides recharging points, the provided units and plugs must be listed in the Supplementary Regulations. If the Organiser provides fuel for FCEVs, the provided fuel must be listed in the Supplementary Regulations. Energy consumption and eco-driving tests are not part of the E-Rally Regularity Cup and shall not be considered for the E-Rally Regularity Cup results. An E-Rally Consumption Cup competition will be organised during the same event. See the Sporting Regulations for the E-Rally Energy Consumption Cup.

14 Ex æquo pour la Coupe de Régularité :

14 Dead Heat for the Regularity Cup:

a) Pilotes et copilotes

a) Drivers and co-drivers

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

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

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

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

- en fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements de toutes les

- according to the greater number of highest places achieved in the classifications of all the

Compétitions desquelles aura pris le départ chacun des pilotes ou copilotes totalisant le même nombre de points ;

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

b) Constructeurs

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

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

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

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

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

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

15. Récompenses de la FIA

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

a) Coupes pour Pilotes et Copilotes

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

b) Coupes des Constructeurs

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

- Une Coupe pour le constructeur (même échelle de points que celle définie ci-dessus - voir Article 12).

Competitions in which each of the drivers or co-drivers with the same points scored has started;

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

b) Manufacturers

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

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

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

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

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

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

15. FIA Awards

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

a) Drivers and Co-Drivers' Cups

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

b) Manufacturers' Cups

Manufacturers shall comply with requirements stated in Article 2 above.

- One Cup to the manufacturer (the same scale of points as that defined above - see Article 12).

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

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

16. Couverture d'assurance

Le règlement Particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les Organisateurs.

16. Insurance cover

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

Sur le certificat figureront les noms des concurrents et des équipages, de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts). Le montant couvert devrait être libellé en dollars ou en euros.

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

16.1. Couverture de responsabilité civile

16.1.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

16.1. Public liability cover

16.1.1. The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

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

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

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

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

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

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

16.2. Exclusion de la couverture

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

16.2. Exclusion of cover

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

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

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

Coupe E-Rallye de Consommation d'Énergie de la FIA 2019

REGLEMENT SPORTIF

2019 FIA E-Rally Energy Consumption Cup

SPORTING REGULATIONS

Interprétation du présent règlement

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

Interpretation of these regulations

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

1. Dispositions générales

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

1.2. La Coupe E-Rallye de Consommation d'Énergie de la FIA est réservée uniquement aux véhicules électriques. Un véhicule électrique est défini par le fait que l'énergie mécanique pour créer le mouvement ne provient que d'un moteur électrique alimenté par une énergie électrique rechargeable stockée à bord conformément à l'Article 2 du Règlement Technique.

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

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

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

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

2. Catégories admises de véhicules

Tous les véhicules doivent être conformes au Règlement Technique.

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

3. Principales caractéristiques des E-Rallyes de Consommation d'Énergie

Un E-Rallye de Consommation d'Énergie de la FIA est une épreuve testant la consommation d'énergie.

1. General provisions

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

1.2. The FIA E-Rally Energy Consumption Cup is open only to electric vehicles. An electric vehicle is defined by the fact that the mechanical energy to create the movement only comes from an electric engine fed by rechargeable electric energy stored on board in conformity with Article 2 of the Technical Regulations.

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

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

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

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

2. Eligible categories of vehicles

All vehicles must be in conformity with the Technical Regulations.

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

3. Basic Characteristics of E-Rally Energy Consumption

An FIA E-Rally Energy Consumption is an Energy Consumption Driving test event.

Les E-Rallyes ont pour objectif de promouvoir les nouvelles technologies automobiles conçues pour économiser de l'énergie et émettre les plus faibles quantités possibles de polluants et gaz à effet de serre.

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

Un des principaux domaines est la capacité des concurrents à respecter avec précision le programme de l'épreuve dans son intégralité, tel que prévu par les Organisateurs et exprimé sous la forme de "temps idéaux" consécutifs pour le déplacement des voitures d'un contrôle horaire à l'autre. Toute arrivée "anticipée" ou "tardive" est pénalisée.

L'autre principal domaine de compétition, qui est également très important pour le classement général final, consiste à évaluer la capacité des équipages à effectuer toute l'épreuve en maintenant un niveau de consommation d'énergie minimal, conformément à toutes les conditions imposées à cette fin dans le Règlement Particulier et ses Additifs.

Dans la pratique, les épreuves de la Coupe E-Rallye de Consommation d'Energie de la FIA sont assez similaires aux rallyes sportifs bien connus (rallyes de vitesse) dans lesquels le même domaine de compétition pour le déplacement précis des véhicules d'un poste de contrôle horaire à l'autre existe également.

La seule différence est qu'il n'y a pas d'"épreuves spéciales" (contre la montre) comme dans les rallyes sportifs et que l'objectif est d'utiliser la plus faible quantité d'énergie possible.

3.1. Caractéristiques des E-Rallyes de Consommation d'Energie

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

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

La distance maximale suggérée de l'itinéraire entre deux bornes de recharge doit être de

The purpose of E-Rallies is to promote the new technology of vehicles designed to conserve energy and to emit the smallest possible quantities of pollutants and greenhouse gases.

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

One of the main fields is the competitors' capability to respect accurately the time schedule of the whole event, as planned by the Organiser. This is expressed in the form of consecutive "ideal times" for the movement of the cars from one Time Control to the next Time Control. Any "early" or "late" arrival is penalised.

The other main field of competition, which is also very important for the final general classification, is the evaluation of the crew's capability to drive through the whole event at the lowest consumption level, respecting all the terms imposed for this purpose by the Supplementary Regulations and its Bulletins.

In practice, the FIA E-Rally Energy Consumption Cup events are quite similar to the well-known sporting rallies (speed rallies) in which the same field of competition for the accurate movement of the vehicles from one Time Control station to the next also exists.

The difference is that there are no "special stages" (against the clock) like the ones found in sporting rallies, and that the aim is to use the lowest amount of energy possible.

3.1. Characteristics of E-Rally Energy Consumption (ERC)

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

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

The suggested maximum distance of the itinerary between two recharging points is 150 km, taking

150 km selon le terrain, le climat et les types de véhicules électriques participant.

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

Des informations détaillées sur l'équipement et la procédure de recharge figurent dans le Règlement Technique.

La recharge peut également être effectuée par les concurrents, sur certaines parties de l'itinéraire, à des stations de recharge publiques, si l'Organisateur le décide. Si ce mode de recharge est utilisé, l'itinéraire est obligatoire uniquement pour les contrôles horaires et les spéciales où la consommation est mesurée.

La recharge doit être effectuée à partir du réseau et non depuis un générateur indépendant.

Le mode de recharge doit être déclaré dans le Règlement Particulier.

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

Toute déviation délibérée et avérée par rapport à l'itinéraire tel qu'indiqué dans le Road Book sera pénalisée.

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

3.2. Etalonnage des mesureurs de distance

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

into consideration the terrain, the climate and the types of electric vehicles taking part.

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

Detailed information about equipment and the procedure for recharging is described in the Technical Regulations.

Alternatively, recharging can be carried out by the competitors at public recharging stations, in certain parts of the itinerary, if the Organiser decides so. If this way of recharging is employed, the itinerary is only compulsory for the time controls and the stages where consumption is measured.

Recharging must be done from the grid and not from an independent generator.

The recharging method must be stated in the Supplementary Regulations.

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

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

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

3.2. Calibration of the Distance Meters

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

3.3. Procédure de départ

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

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

L'ordre de départ et l'horaire de l'étape suivante seront publiés sur le panneau d'affichage officiel.

3.4. Publication des résultats

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

3.5. Carnet de contrôle

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

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

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

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

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

3.3. Starting procedure

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

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

The starting order and time for the next leg will be published on the official notice board.

3.4. Publishing of results

Provisional, official and final results will be published on the official notice board at the end of the event, as mentioned in the programme. In addition, results can be published on the Internet. Only the results published on the official notice board, signed by the clerk of the course, will be published on the Internet, at the same time or later.

3.5. Time Card

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

Each crew is solely responsible for its Time Card.

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

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

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

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

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

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

3.6. Circulation

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

3.7. Embouteillages, accidents, obstructions

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

3.8. Réparations

Les réparations peuvent être autorisées soit à tout moment pendant le rallye soit uniquement dans les zones restreintes. Ces informations figurent dans le Règlement Particulier. Les réparations ne sont pas autorisées dans le Parc Fermé mais des réparations pour raisons de sécurité peuvent être effectuées sous la supervision d'un commissaire technique sur autorisation du Directeur de Course. Le non-respect des conditions de réparation sera pénalisé.

3.9. Comportement anti-sportif et déloyal

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

- bloquer intentionnellement le passage des voitures de compétition ou de les empêcher de dépasser ; et/ou
- se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif ou déloyale ;

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

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

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

3.6. Traffic

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

3.7. Traffic jams, accidents, obstructions

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

3.8. Repairs

Repairs can be allowed either at any time throughout the rally or only in restricted areas. This information is mentioned in the Supplementary Regulations. Repairs are not allowed in the Parc Fermé but repairs for safety reasons can be made under the supervision of a scrutineer with the permission of the Clerk of the Course. Non-compliance with repair conditions will be penalised.

3.9. Unsportsmanlike and unfair behaviour

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

- deliberately blocking the passage of competing cars or preventing them from overtaking; and/or
- behaving in an unsportsmanlike or unfair manner.

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

This applies to the crews and their service teams.

La disqualification est prononcée par les Commissaires Sportifs sur proposition du Directeur de Course.

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

3.10. Parc Fermé

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

3.10. Parc Fermé

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

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

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

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

If, for a compelling reason, a car has to leave the Parc Fermé before the start of the race, it has to be with the agreement of the Clerk of the Course.

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

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

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

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

Après une étape et lors d'un regroupement, un équipage a 15 minutes pour quitter le Parc Fermé.

After a leg and in a regrouping, a crew has 15 minutes to leave the Parc Fermé.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.11 Retard maximum à un contrôle horaire

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

Ce retard total vaut pour chaque étape quotidienne.

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

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

4. Pour la protection de l'environnement naturel

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

Les précautions à prendre sont notamment les suivantes :

- Etudier et réduire l'impact sur l'environnement lors d'une épreuve E-Rallye de Régularité, avant, pendant et après son déroulement. Les activités secondaires sont également concernées.
- Utiliser, dans la mesure du possible, des produits porteurs du label écologique pour toutes les activités.
- Avant de participer à l'épreuve, planifier les modalités d'action afin de prévenir les accidents environnementaux.
- Les Organisateurs, les commissaires et les

3.11. Maximum permitted delay in a Time Control

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

This total delay is referred to in each daily leg.

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

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

4. For the protection of the natural environment:

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

Precautions to be taken include the following:

- Consider, and reduce, the environmental impact when involved in an E-Rally Regularity event before, during and after the event. This also includes ancillary activities.
- Use eco-labelled products in all activities, if possible.
- Before taking part, plan how to act to prevent environmental accidents.
- Organisers, marshals and participants should

participants sont priés de ne pas jeter ni laisser le long de l'itinéraire des objets ou du matériel tels que bouteilles ou emballages en métal ou en plastique, restes de nourriture, pneus de secours, vieilles pièces de rechange, etc. La règle consiste à laisser les espaces que l'on quitte ou dans lesquels on se trouve plus propres qu'on ne les a trouvés.

- Il convient d'éviter de générer du bruit en accélérant ou freinant brusquement ou en klaxonnant inutilement.
- La pollution des espaces alentours avec des liquides de toute nature, tels que huiles, carburants, etc. lors des opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules est totalement interdite.
- Tous les véhicules devraient respecter strictement la législation concernant les normes de bruit en vigueur dans le pays de l'épreuve.
- Le personnel préposé aux stations de contrôle horaire ou aux stations de contrôle de passage devrait disposer d'une quantité suffisante de sacs de collecte des déchets et, lorsqu'il quitte les lieux, ne pas laisser d'objets ou de matériel utilisé dans le cadre de ses fonctions, tels que bandes d'étiquetage, plaques, matériel auxiliaire de tout type, déchets alimentaires et emballages.
- Dans les zones de regroupement, une attention particulière devrait être accordée au maintien de la propreté des espaces et à la collecte des déchets. Dans ces espaces en particulier, la règle qui veut que les lieux soient laissés plus propres qu'à l'arrivée devrait être strictement appliquée.
- Tous les carburants ou liquides nocifs pour l'environnement qui pourraient avoir fui durant les opérations de ravitaillement et de réparation des véhicules doivent être recueillis dans un récipient approprié et l'espace pollué nettoyé avec soin.
- Le tri des déchets est obligatoire.

5. Spéciales de Consommation d'Energie, postes de contrôle horaire et points de pénalité

Les Spéciales sont indiquées dans le Road Book et sont placées entre deux postes de contrôle horaire consécutifs. Elles auront lieu sur des routes ouvertes à la circulation. Selon le programme de course, les Spéciales peuvent également avoir lieu sur des routes fermées, par exemple un circuit.

Les équipages doivent couvrir la longueur totale de chaque Spéciale en conduisant leur véhicule aux horaires imposés par les Organisateurs.

not throw away or leave on site any objects or materials, such as bottles, metal, plastic packaging materials, leftover food, spare tyres, old spares, etc., along the entire itinerary of the event. The general rule is the obligation to leave the spaces used cleaner than they were upon arrival.

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

5. Energy Consumption Stages, Time Control Stations and Penalty Points

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

The crews must cover the total length of each Stage, driving their vehicles at the times imposed by the Organisers.

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

La procédure de départ est définie par l'Organisateur dans le Règlement Particulier. L'ordre de départ est manuel.

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

Le départ de l'épreuve sera donné devant le CH 1 à l'aide du drapeau de départ au concurrent occupant la première place sur la liste de départ figurant sur le panneau d'affichage officiel. Tous les autres concurrents suivront la première voiture à une minute d'intervalle.

Les véhicules participants se rendront d'un contrôle horaire à l'autre en suivant strictement l'itinéraire indiqué dans le Road Book. Tous les contrôles horaires sont indiqués dans le Road Book et également sur place au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA. Le temps d'arrêt dans toute zone de contrôle horaire est limité au temps nécessaire pour effectuer les opérations de contrôle. Les contrôles horaires sont opérationnels 30 minutes avant l'heure prévue pour l'arrivée de la première voiture. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront de fonctionner après l'heure d'arrivée prévue de la dernière voiture plus 60 minutes, délai maximum total admissible.

Si toutes les voitures ont passé le contrôle horaire, celui-ci peut être fermé plus tôt.

La procédure de pointage commence au moment où les voitures passent le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire. Entre le panneau d'entrée de la zone de contrôle horaire et l'emplacement du poste de contrôle, il est interdit à la voiture de s'arrêter ou d'être conduite à une vitesse anormalement lente. Le chronométrage réel et son enregistrement sur le carnet de contrôle correspondent au moment exact où le carnet de contrôle est remis par l'équipage aux commissaires du poste de contrôle horaire. Pour zéro (0) point de pénalité routière, ce moment doit correspondre à la minute exacte du temps cible. Par exemple, si l'heure d'arrivée cible est 11h34, le carnet de contrôle doit être remis aux commissaires à tout moment entre 11h34m00s et

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

The starting procedure is defined by the Organiser in the Supplementary Regulations. The starting order is manual.

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

The event will be started in front of TC1 by the starting flag signal given to the competitor in first place on the starting list posted on the official notice board. All other competitors will follow the first car, starting at one-minute intervals.

The participating vehicles will move from one Time Control to the next Time Control strictly following the itinerary indicated in the Road Book. All Time Controls are indicated in the Road Book and also at the actual position by FIA-approved standardised signs. The stopping time within any Time Control area is limited to the time needed to carry out the control operations. Time Controls are ready to function 30 minutes before the scheduled time of the arrival of the first car. Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease operating after the scheduled time of the arrival of the last car plus 60 minutes, which is the maximum total permissible delay.

The Time Control can close earlier if all cars have passed.

The check-in procedure begins at the precise moment the cars pass the Time Control area entry sign. Between the Time Control area entry sign and the location of the control post, the car is forbidden to stop or to be driven at an abnormally slow speed. The actual timing and its recording on the Time Card corresponds to the exact moment at which the Time Card is handed by the crew to the Time Control station marshals. For zero (0) road penalty points, this moment must correspond to the exact minute of the target time. For example, if the target arrival time is 11 hr 34 min, the Time Card must be given to the marshals at any time between 11.34.00 and 11.34.59. Outside these times, the competitor will receive road penalty points equal to sixty (60) penalty

11h34m59s. Dans le cas contraire, le concurrent recevra des points de pénalité routière pour une arrivée anticipée équivalant à soixante (60) points de pénalité par minute ou fraction de minute. Pour une arrivée tardive équivalant à dix (10) points de pénalité par minute ou fraction de minute.

points per minute or fraction of a minute for early arrival and ten (10) penalty points per minute or fraction of a minute for late arrival.

6. Tableau des pénalités

- Arrivée anticipée à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : Consommation d'énergie augmentée de 2 %.
- Arrivée tardive à un poste de contrôle horaire - pour chaque minute ou fraction de minute : Consommation d'énergie augmentée de 2 %.
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 30 minutes : Consommation d'énergie augmentée de 20 %.
- Si le retard de présentation à un poste de contrôle horaire ou les retards accumulés à un ou tous les postes de contrôle horaire de la même étape quotidienne dépassent 60 minutes : Pénalités à l'appréciation des Commissaires Sportifs, allant jusqu'à la disqualification de l'épreuve (Art. 4.11).
- Non présentation à un poste de contrôle horaire, à un poste de contrôle horaire de regroupement ou à un poste de contrôle horaire d'arrivée d'étape : Consommation d'énergie augmentée de 10 %.
- Déviation délibérée par rapport à l'itinéraire indiqué dans le Road Book : Consommation d'énergie augmentée de 20 %.
- Changement non autorisé d'un membre de l'équipage : Disqualification de l'épreuve.
- Perte du carnet de contrôle : Consommation d'énergie augmentée de 20 %.
- Correction/amendement apporté(e) au carnet de contrôle : Disqualification de l'épreuve (Art. 3.5).
- Blocage délibéré de la route ou comportement anti-sportif : Pénalité à l'appréciation des Commissaires Sportifs pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'épreuve (Art. 3.9).
- Les véhicules seront classés en fonction de leur consommation et des pénalités enregistrées aux contrôles horaires. Le classement est fondé sur la consommation relevée par le système de mesure, corrigée du pourcentage total des pénalités enregistrées aux contrôles horaires.

6. Table of penalties

- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives early at a Time Control station: energy consumption increased by 2%.
- For every minute, or fraction of a minute, that the car arrives late at a Time Control station: energy consumption increased by 2%.
- Where the check-in delay in one Time Control station or the accumulated delays in some or all of the Time Control stations of the same daily leg exceed 30 minutes: energy consumption increased by 20%.
- Where the check-in delay at one Time Control station or the accumulated delays at some or all of the Time Control stations of the same daily leg exceed 60 minutes: Penalties at the Stewards' discretion, going as far as disqualification from the event (Art. 4.11).
- Failure to check in at one Time Control station, at a Regrouping Time Control station or at the finish of a leg Time Control station: consumption increased by 10%.
- For any deliberate deviation from the Road Book itinerary: energy consumption increased by 20%.
- For the unauthorised change of a member of the crew: Disqualification from the event.
- For loss of the Time Card: energy consumption increased by 20%.
- For making a correction/amendment on the Time Card: Disqualification from the event (Art. 3.5).
- For deliberately blocking the road or for unsportsmanlike behaviour: Penalty at the Stewards' discretion, going as far as disqualification from the event (Art. 3.9).
- Vehicles will be classified according to the consumption and the penalties from Time Controls. The classification is based on the consumption recorded on the measurement system, corrected by the total % penalties recorded at the Time Controls. For example: if the consumption is 40 kwh and the total time

Exemple : si la consommation s'élève à 40 kWh et que les pénalités totales aux contrôles horaires atteignent 50 %, le résultat final sera calculé comme suit : $40 + 40 \times 50 = 60$ kWh.

control penalties are 50%, the final figure will be: $40 + 40 \times 50\% = 60$ kwh.

6.1. Rectification de la pénalité de disqualification dans des cas particuliers

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

6.1. Rectification of the penalty of disqualification in particular cases

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

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

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

Un équipage qui prend le départ dans des conditions de rectification figurera au classement final mais sera placé derrière ceux qui auront effectué toute la compétition. Ces concurrents seront uniquement classés en fonction de leurs points de pénalité enregistrés aux contrôles horaires.

A crew that starts in rectification conditions will be included in the final classification but positioned after those who have completed the whole competition. These competitors will only be classified according to their penalty points from Time Controls.

6.2. Ex æquo lors d'une épreuve

Si plusieurs voitures affichent la même consommation d'énergie, les positions relatives seront déterminées en fonction de la consommation d'énergie sans pénalité ; sinon les voitures concernées resteront à la même place.

6.2. Dead Heat for an event

When cars have the same energy consumption, the relative positions will be determined according to the energy consumption without penalty; otherwise the cars involved will stay in the same position.

7. Engagements

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

7. Entry

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

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

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

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

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

Les Organisateurs informeront les demandeurs de l'acceptation ou non de leurs demandes d'engagement par e-mail ou par fax, au plus tard deux jours après la réception de la demande

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

complète et du paiement du droit.

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

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

Seuls les Commissaires Sportifs de l'épreuve peuvent autoriser le remplacement de tout membre d'un équipage après la publication de la liste des participants.

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

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

Le remplacement d'une voiture ne peut être effectué dans les 60 minutes précédant le départ officiel de l'épreuve et doit être effectué au plus tard avant d'entrer dans le Parc Fermé.

Si un membre d'équipage doit être remplacé, il doit l'être 60 minutes avant le départ officiel de l'épreuve ; le nouveau membre d'équipage doit s'être soumis aux vérifications administratives.

8. Sponsors des concurrents

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

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

Tout support ou toute publicité contraire à la morale, aux bonnes mœurs ou aux habitudes est interdit(e).

application.

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

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

Only the Stewards of the event can approve the replacement of any crew member after the publication of the participants' list.

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

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

A replacement of a car cannot be made within 60 minutes of the official start of the event and at the latest must be made before entering the Parc Fermé.

If a crew member has to be replaced, this must be done 60 minutes before the official start of the event; the new crew member must have undergone administrative checks.

8. Participants' Supporters

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

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

Any support or publicity that goes against ethical values, good morals or good practices is forbidden.

9. Publicité de l'épreuve

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

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

10. Conditions particulières

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

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

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

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

11. Numéros de compétition, documents et plaques de rallye

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

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

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

Lors des vérifications administratives, le Comité d'Organisation fournira à chaque équipage deux (2) plaques de rallye et les numéros de compétition qui devront être visibles sur la voiture

9. Event Publicity

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

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

10. Specific Terms

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

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

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

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

11. Competition Numbers, documents and rally plates

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

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

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

During the administrative checks, the Organising Committee will provide each crew with two (2) rally plates and their competition numbers, which must be displayed on the cars in an area covering

dans une zone de 40 cm x 60 cm ou une zone circulaire équivalente et devraient être clairement affichés de chaque côté de la voiture.

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

Si un concurrent refuse de montrer à l'Organisateur la publicité sur la voiture, l'Organisateur a le droit d'exiger un droit d'engagement plus élevé jusqu'à concurrence du double.

12. Classements

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

L'équipage vainqueur sera celui ayant consommé la plus faible quantité d'énergie calculée totale, augmentée d'une éventuelle pénalité, durant la partie de la course où la consommation est mesurée.

Les points seront attribués comme suit :

1^{er} : 10 points
2^{ème} : 8 points
3^{ème} : 6 points
4^{ème} : 5 points
5^{ème} : 4 points
6^{ème} : 3 points
7^{ème} : 2 points
8^{ème} : 1 point.

Coefficient pour la longueur de l'épreuve :

Coefficient 2,0 : longueur totale supérieure à 600 km, spéciales de régularité 200 km minimum.

Coefficient 1,5 : longueur totale de plus de 400 km jusqu'à 600 km, spéciales de régularité 150 km minimum.

Coefficient 1,0 : longueur totale jusqu'à 400 km, spéciales de régularité 100 km minimum.

Coefficient pour îles et pays particuliers :
Coefficient 1,5 : épreuves hors Europe et Islande, Irlande, Madère et îles Canaries.

Coefficient 1,0 : tous les autres pays d'Europe.

Les coefficients applicables à la longueur et au pays sont multipliés l'un par l'autre. Par exemple, pour une épreuve à Madère de plus de 400 km, le coefficient sera de $1,5 \times 1,5 = 2,25$.

40 cm x 60 cm, or an equivalent circular area, and should be clearly displayed on each side of the car.

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

If a competitor refuses to show the Organisers the advertising on the car, the Organiser has the right to require a higher entry fee up to double the fee.

12. Classifications

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

The winner will be the crew who has consumed the lowest amount of total calculated energy, increased by a possible penalty, during the part of the race where the consumption is measured.

Points will be allocated as follows:

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

Coefficient for the length of event:

Coefficient 2,0: Total length over 600 km, minimum 200 km for Regularity Stages.

Coefficient 1,5: Total length over 400 km up to 600 km, minimum 150 km for Regularity Stages

Coefficient 1,0: Total length up to 400 km, minimum 100 km for Regularity Stages.

Coefficient for special countries and islands:
Coefficient 1,5: Events outside Europe and Iceland, Ireland, Madeira and the Canary islands.

Coefficient 1,0: All other countries in Europe.

The coefficients for length and country shall be multiplied by each other, e.g. an event in Madeira more than 400 km will be $1,5 \times 1,5 = 2,25$.

Le titre pour la Coupe de Consommation d'Énergie sera attribué aux pilotes/copilotes ayant marqué le plus grand nombre de points, en tenant compte des résultats de toutes les épreuves de la Coupe, moins 1 (n-1) si jusqu'à 10 épreuves ont été achevées et moins 2 (n-2) si 11 épreuves ou plus ont été achevées. Toutefois, les points des pilotes/copilotes d'au moins deux épreuves seront pris en compte.

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

13. Recharge / Ravitaillement - Tests de consommation et d'éco-conduite

La recharge sera effectuée par l'Organisateur. La recharge pourra également être effectuée par les concurrents uniquement si elle se déroule en dehors de la partie du parcours où la consommation d'énergie est mesurée et s'il en est fait mention dans le Règlement Particulier. Si l'Organisateur fournit des bornes de recharge, les unités et prises fournies doivent être indiquées dans le Règlement Particulier. Si l'Organisateur fournit du carburant pour les véhicules électriques à piles à combustible (FCEV), le carburant fourni doit être indiqué dans le Règlement Particulier.

La régularité ne fait pas partie de la Coupe E-Rallye de Consommation d'Énergie et ne sera pas prise en considération pour les résultats de la Coupe E-Rallye de Consommation d'Énergie. Une compétition de la Coupe E-Rallye de Régularité sera organisée dans le cadre de la même épreuve. Voir le Règlement Sportif de la Coupe E-Rallye de Régularité.

La consommation peut être mesurée sur l'intégralité de l'épreuve ou seulement sur une partie.

Il est strictement interdit d'effectuer une recharge et/ou un ravitaillement en dehors des zones désignées officiellement sous peine d'exclusion de ces classements. Ceci s'applique uniquement à la partie du parcours où la consommation d'énergie est mesurée. Ceci vaut pour tous les véhicules.

Des informations détaillées sur l'équipement et la procédure de recharge figurent dans le Règlement Technique.

14. Ex æquo Coupe E-Rallye de Consommation d'Énergie :

a) Pilotes et copilotes

The title for the Energy Consumption Cup will be awarded to the drivers/co-drivers having scored the highest number of points, taking into account the results of all the events in the Cup, minus 1 (n-1) if there are up to ten events completed and, minus 2 (n-2) if there are 11 events or more completed. However, the drivers'/co-drivers' points from at least two events will be taken into account.

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

13. Recharging/Refueling - Consumption and eco-driving tests

Recharging will be done by the Organiser. It can also be done by the competitors, but only outside the part of the course where energy consumption is performed and if it is mentioned in the Supplementary Regulations. If the Organiser provides recharging points, the provided units and plugs must be listed in the Supplementary Regulations. If the Organiser provides fuel for FCEVs, the provided fuel must be listed in the Supplementary Regulations.

Regularity is not part of the E-Rally Energy Consumption Cup and shall not be considered for the E-Rally Energy Consumption Cup results. An E-Rally Regularity Cup competition will be organised during the same event. See the Sporting Regulations for the E-Rally Regularity Cup.

Consumption can be measured for the whole event or only part of the event.

Any recharging and/or refuelling outside the officially designated areas is strictly forbidden on pain of exclusion from these classifications. It applies only to the part of the course where the consumption competition is performed. This is valid for all vehicles.

Detailed information about the equipment and procedure for recharging is described in the Technical Regulations.

14. Dead Heat E-Rally Energy Consumption Cup:

a) Drivers and co-drivers

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

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

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

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

b) Constructeurs

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

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

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

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

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

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

15. Récompenses de la FIA

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

a) Coupes pour Pilotes et Copilotes

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

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

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

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

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

b) Manufacturers

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

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

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

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

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

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

15. FIA Awards

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

a) Drivers and Co-Drivers' Cups

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

points.

b) Coupes des Constructeurs

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

- Une Coupe pour le constructeur (même échelle de points que celle définie ci-dessus - voir Article 12).

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

16. Couverture d'assurance

Le Règlement Particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les Organisateurs.

Sur le certificat figureront les noms des concurrents et des équipages, de la FIA et des officiels du rallye (description des risques et des montants couverts). Le montant couvert devrait être libellé en dollars ou en euros.

16.1. Couverture de responsabilité civile

16.1.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

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

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

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

16.2. Exclusion de la couverture

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

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

b) Manufacturers' Cups

Manufacturers shall comply with requirements stated in Article 2 above.

- One Cup to the manufacturer (the same scale of points as that defined above - see Article 12).

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

16. Insurance cover

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

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

16.1. Public liability cover

16.1.1. The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

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

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

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

16.2. Exclusion of cover

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

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

Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA

REGLEMENT PARTICULIER STANDARD

FIA E-Rally Regularity Cup

STANDARD PARTICULAR REGULATIONS

Logos de l'Organisateur et de l'Epreuve

Nom de l'Epreuve

Date et lieu

Numéro de visa de l'ASN 0000000

Numéro de visa de la FIA 00CEAXXX00000000

La Coupe E-Rallye de Régularité (CERR) se fonde sur le Code Sportif International en vigueur ainsi que sur la dernière version des Règlements Technique et Sportif de la CERR. Pour tout point non mentionné dans le présent document, se référer au site Web de la FIA.

Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA 2019

Nom et adresse de l'Organisateur

Logos des Sponsors et Promoteurs

1.	PROGRAMME – INFORMATIONS IMPORTANTES
	Publication du Règlement : Date, Mois, Année Ouverture des engagements : Jour, Date, Mois, Année – Heure Clôture des engagements : Jour, Date, Mois, Année – Heure Publication de la liste des participants : Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète) Vérifications administratives et techniques : Jour, Date, Mois, Année – Heure (de/à) – Lieu (adresse complète) Départ de la 1^{ère} voiture : Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète) Arrivée de la 1^{ère} voiture : Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète) Cérémonie de Remise des Prix : Jour, Date, Mois, Année – Heure – Lieu (adresse complète)
2.	ORGANISATEUR
	<u>Coordonnées de l'Organisateur :</u> Nom : XXX Adresse : XXX Contact : XXX Comité organisateur : Président : XXX <u>Autres informations :</u>

	Site web : XXX Téléphone, Fax, E-mail : XXX, XXX, XXX NOTE : Le Formulaire d'engagement doit être envoyé par courrier postal, fax ou e-mail aux adresses indiquées ci-dessus impérativement dans les délais précisés dans le programme.
--	--

3.	OFFICIELS
	a. Commissaires Sportifs Président des Commissaires Sportifs : XXX (Désigné par la FIA) Commissaire Sportif (01) : XXX Commissaire Sportif (02) : XXX b. Directeur de Course : XXX c. Directeur de Course adjoint : XXX d. Secrétaire de l'Epreuve : XXX e. Délégué Technique FIA : XXX (Désigné par la FIA) f. Chargé des relations avec les concurrents : XXX

4.	ADMISSIBILITE AUX TITRES FIA ET AUTRES TITRES
4.1.	Titres FIA pour lesquels l'épreuve compte
	Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA avec les titres suivants : • Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Pilotes de véhicules conformes à l'Article 2 du Règlement Technique. • Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA – Epreuves de tests de conduite pour Copilotes de véhicules conformes à l'Article 2 du Règlement Technique. • Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA pour Constructeurs de véhicules conformes à l'Article 2 du Règlement Technique.
4.2.	Autres titres
	• Ajouter tout autre titre national/régional pour lequel l'épreuve compte

5.	VEHICULES ADMIS A PARTICIPER
	Tous les véhicules doivent être conformes au Règlement Technique de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA.

6.	CONDITIONS GENERALES
6.1.	L'épreuve sera organisée conformément : • au Code Sportif International de la FIA et ses annexes ; • au Règlement Sportif de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA ; • aux prescriptions applicables énoncées dans le Règlement Sportif National ; et • au présent Règlement particulier. Le Comité d'Organisation veillera à ce que l'épreuve soit conforme à toutes les règles et réglementations susmentionnées et à ce qu'elle ait reçu toutes les autorisations administratives requises.
6.2	Assurance L'organisateur a contracté une assurance couvrant les risques XXXX.

7.	ITINERAIRE ET TRACE
	Dans cette section, l'Organisateur doit fournir les principaux renseignements concernant le programme de l'épreuve, notamment toutes les informations nécessaires relatives aux diverses parties de l'épreuve telles que : - Longueur totale de l'itinéraire par jour et longueur totale de l'itinéraire de l'intégralité de

	l'épreuve. En cas de regroupements intermédiaires et/ou d'arrêts de charge, durée et emplacements en kilomètres depuis le départ et l'arrivée de l'itinéraire du jour. - Référence générale des divers lieux tels que villages et autres repères sur l'itinéraire. - Nombre d'épreuves de régularité par jour, ainsi que leurs longueurs respectives et la longueur totale. - Toute autre information relative au programme de l'épreuve et nécessaire à la compréhension des participants, et horaires à respecter tout au long de l'épreuve. - Toute information utile concernant les lieux prévus pour les regroupements, arrêts de charge et les interruptions de nuit. - Une carte indiquant l'itinéraire de l'épreuve sera insérée ici.
--	--

8.	DEROULEMENT DE L'EPREUVE
8.1.	Nature de l'épreuve
	Le (NOM DE L'EPREUVE) prendra la forme d'une épreuve E-Rallye de Régularité. Chaque concurrent se verra attribuer des points de pénalité à l'issue des épreuves de régularité et des secteurs de liaison (pénalités Contrôle Horaire), conformément au présent Règlement particulier et aux additifs qui seront publiés ultérieurement.
8.2.	Départ, Arrivée, Résultats
8.2.1.	Le signal de départ de l'épreuve sera donné (Lieu, Jour, Date). La première voiture prendra le départ à (heure). Durant la nuit et après l'arrivée, les voitures resteront dans le Parc Fermé, dans lequel elles entreront dès qu'elles terminent une étape. L'ordre de départ suivra les numéros de participation et les voitures prendront le départ à une minute d'intervalle.
8.2.2.	La première étape sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc. La seconde étape pour la même Catégorie sera constituée de (nombre) épreuves de régularité et (nombre) regroupement(s), arrêts de charge, etc. ... La distance couverte sera de XX km pour chaque section/étape et chaque épreuve de régularité. Un horaire préliminaire doit être inclus.

9.	CHARGE (B.E.V. / P.H.E.V.)
	Le Comité d'organisation fournira ce qui suit pour l'énergie électrique de recharge : • Points de recharge : lieux, coordonnées GPS • Voltage / Ampérage fourni : XXX / XXX • Type de prises : nombre / modèle / photo NOTE : Le nombre de prises à chaque point de recharge ainsi que l'énergie fournie doivent être suffisants pour connecter tous les véhicules engagés, plus 10% en cas de dysfonctionnement d'une prise.

10	CLASSEMENT DE L'INDICE DE CONSOMMATION D'ENERGIE (FACULTATIF)
	Voir Article 14 du Règlement Sportif de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA.

11.	PROCEDURE D'ENGAGEMENT ET DROITS
	Le montant des droits d'engagement est fixé pour chaque équipage comprenant 2 personnes (pilote et copilote ou pilote et navigateur) à : a) Avec la publicité facultative proposée par l'Organisateur : XXX euros b) Sans la publicité facultative proposée par l'Organisateur : XXX euros Ajouter toute autre condition ayant une incidence sur le montant des droits d'engagement. L'Organisateur fournira aux participants le matériel et les services mentionnés à l'Article 11 du Règlement Sportif de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA.
11.1.	Remboursement des droits d'engagement
	Les droits d'engagement seront remboursés dans leur intégralité : - si l'engagement n'est pas accepté ; - si l'épreuve est annulée. Ajouter toute autre clause liée au remboursement des droits.
11.2.	Documents de l'équipage
	Un équipage est composé d'un pilote et d'un copilote ou d'un pilote et d'un navigateur. Tous deux doivent être en possession des documents suivants : ✓ Permis de conduire correspondant aux véhicules engagés (non applicable pour les navigateurs uniquement) ✓ Tout degré de licence FIA, délivré par leur ASN ou ✓ Une licence FIA, de Degré D (ou équivalent), obtenue pour l'épreuve et valable pour la durée de l'épreuve, octroyée par son ASN ou par l'ASN de l'organisateur (avec la permission écrite de l'ASN du concurrent), et délivrée aux participants au plus tard pendant les vérifications administratives. Il devra s'acquitter d'un droit de XXX euros. ✓ Document du véhicule permettant sa libre circulation sur les routes publiques ✓ S'il y a lieu, document du véhicule requis dans le Règlement Technique de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA ✓ Certificat d'assurance du véhicule en cours de validité conformément au Code de la route
11.3.	Bulletins d'engagement
	Toute personne, ou entité légale, souhaitant participer à l'épreuve doit soumettre un bulletin d'engagement dûment rempli, signé (voir Annexe 1) et accompagné de tous les autres documents requis, photos, etc. au Secrétariat de l'épreuve avant le jour, date, mois, année.
11.4.	Les participations sont limitées à un total de XXX engagements (ou sont illimitées). Tous les bulletins d'engagement reçus après que le nombre de véhicules ci-dessus a été accepté feront l'objet d'une liste de réserve.
11.5.	Le nombre minimal de voitures engagées est de : ... XXX
12.	Publicité et promotion publicitaire
12.1.	Sponsor officiel
	L'organisation de l'épreuve est sponsorisée par XXX, dont les logos apparaîtront obligatoirement aux côtés des numéros de compétition et sur tout autre matériel promotionnel figurant sur les véhicules. Du matériel publicitaire facultatif peut être proposé par les Organismes comme suit : - XXX

	- ...
12.2.	L'Organisateur fournira aux participants le matériel et les services suivants : - Matériel publicitaire facultatif proposé - Hébergement gratuit pour la/les nuit(s) avec repas et petit déjeuner - Billets gratuits pour le déjeuner de regroupement et le déjeuner léger avant le départ - Invitation au dîner officiel et à la cérémonie de remise des prix Ajouter tout autre matériel ou service rendu.

13.	CLASSEMENT GENERAL, POINTS COUPE E-RALLYE DE REGULARITE DE LA FIA, AUTRES CLASSEMENTS - RECOMPENSES
13.1.	Classements FIA Les classements ci-dessous seront soumis à la FIA pour l'attribution des points de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA : - Tests de Régularité - Pénalités routières - Classement final – Pilotes, Copilote et Constructeurs Ces classements doivent comprendre le nom et la date de l'épreuve, les noms, prénoms et nationalités des concurrents, pilotes et copilotes, le constructeur du véhicule comme indiqué dans le classement de la Coupe des Constructeurs, et les points de pénalité routière, les points de pénalité d'épreuves de régularité et la somme des points de pénalités.
13.2.	Autres classements (s'il y a lieu) Pour les participants courant pour les tests de l'indice de consommation d'énergie, les classements suivants pourront être publiés mais ne seront pas pris en considération pour le classement final de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA : - Indice de consommation d'énergie - Tout autre classement du choix de l'Organisateur
13.3.	Coupes / Trophées Pour les classements finaux mentionnés à l'Art. 13.1, des Coupes / Trophées seront décernés au moins aux trois premiers concurrents (pilote et copilote). Les trophées sont libres de conception mais doivent refléter l'importance de l'épreuve ; ils seront fournis par l'Organisateur et devront porter : - le logo officiel de la Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA ; - le nom officiel de l'Epreuve et/ou le logo du sponsor titre ; - la position du pilote. Pour le classement de l'indice de consommation d'énergie, au moins trois (3) Coupes ou autres récompenses seront décernées aux trois premiers concurrents. L'organisateur est libre d'inclure des trophées spéciaux.

14.	RECLAMATIONS - APPELS
	Le montant du droit de réclamation est de XXX euros .
	Les réclamations concernant les résultats officiels provisoires de l'épreuve doivent être soumises par écrit, conformément aux prescriptions énoncées dans le CSI, au Directeur de Course dans les 30 minutes qui suivent l'affichage sur le panneau d'affichage officiel. A l'expiration de ce délai, les résultats provisoires deviendront définitifs.
	Les réclamations ne pourront être examinées par les Commissaires Sportifs de l'épreuve que si elles sont accompagnées du droit de réclamation susmentionné défini dans cet article, lequel ne sera pas remboursé si la réclamation n'est pas fondée.
	- Pour la Cour d'Appel Nationale, le montant de la caution est de XXX euros. - Pour la Cour d'Appel de la FIA, le montant de la caution est de XXX euros.

15.	APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT
	En cas de différend portant sur l'interprétation du règlement, le texte anglais sera applicable.

ANNEXES A JOINDRE	
	- ANNEXE 1 – Bulletin d'engagement - XXX

Coupe E-Rallye Régularité de la FIA

REGLEMENT PARTICULIER STANDARD

FIA E-Rally Regularity Cup

STANDARD PARTICULAR REGULATIONS

Logos of the Organiser and of the Event

Name of Event

Place, Date

ASN visa number 0000000

FIA visa number 00CEAXXX00000000

The E-Rally Regularity Cup (ERRC) is based on the International Sporting Code currently in application and on the latest version of the ERRC Sporting and Technical Regulations. For all items not mentioned in this document, refer to the FIA website.

2019 FIA E-Rally Regularity Cup

Name & Address of the Organiser

Logos of the Sponsors and Supporters

1.	PROGRAMME – IMPORTANT INFORMATION
	Publication of Regulation: Date, Month, Year Entries, opening: Day, Date, Month, Year – Hour Entries, closing: Day, Date, Month, Year – Hour Publication of participants' list: Day, Date, Month, Year – Hour – Place (Full Address) Administrative and Technical Checks: Day, Date, Month, Year – From/To Hours – Place (Full Address) 1st Car start: Day, Date, Month, Year – Hour – Place (Full Address) 1st Car finish: Day, Date, Month, Year – Hour – Place (Full Address) Prize-Giving Ceremony: Day, Date, Month, Year – Hour – Place (Full Address)
2.	ORGANISER
	<u>Organiser's Data:</u> Name: XXX Address: XXX Contact: XXX Organising Committee: President: XXX <u>Other information:</u> Website: XXX

	Telephone, Fax, e-mail: XXX, XXX, XXX NOTE: The Entry form must be submitted to the above address by regular post or to the above fax or e-mail addresses, and must be received strictly within the time period referred to in the programme.
--	--

3.	OFFICIALS
	a. Stewards Chairman of the Panel of Stewards: XXX (Appointed by the FIA) Steward (01): XXX Steward (02) XXX b. Clerk of the Course: XXX c. Deputy Clerk of the Course XXX d. Secretary of the Event: XXX e. FIA Technical Delegate: XXX (Appointed by the FIA) f. Competitor Relations Officer: XXX

4.	FIA AND OTHER TITLES ELIGIBILITY
4.1.	FIA titles for which the Event counts
	FIA E-Rally Regularity Cup with the following titles: • FIA E-Rally Regularity Cup – Driving Test events for Drivers of vehicles in Article 2 in the Technical Regulations. • FIA E-Rally Regularity Cup – Driving Test events for Co-Drivers of vehicles in Article 2 in the Technical Regulations. • FIA E-Rally Regularity Cup for Manufacturers of vehicles in Article 2 in the Technical Regulations.
4.2.	Other titles
	• Add any other National/Regional titles for which the event counts

5.	VEHICLES ELIGIBLE TO PARTICIPATE
	All vehicles must be in conformity with the Technical Regulations of the FIA E-Rally Regularity Cup.

6.	GENERAL CONDITIONS
6.1.	The event will be organized in conformity with: • the FIA International Sporting Code and its appendices; • the Sporting Regulations of the FIA E-Rally Regularity Cup; • the applicable prescriptions stated in the National Sporting Regulations; and • the present Supplementary Regulations. The Organizing Committee will ensure that the event complies with all the rules and regulations stated above, and that the event has received all the required administrative authorizations.
6.2	Insurance The organiser has contracted insurance covering the following risks: XXXX.

7.	ITINERARY AND LAYOUT
	In the present paragraph, the Organizer must present the basic data of the planning of the event, providing all the vital information regarding the various parts of the event such as: - Total daily distances of the itinerary and grand total distance of the itinerary of the entire event. In case of intermediate regroupings and/or recharging stops, its duration and positions in kilometres from the start and finish of the daily itinerary.

	- A general reference of the various places such as villages and other landmarks along the itinerary. - The number of Regularity Stages per day, as well as the length of each one and the total length. - Any other information regarding the planning of the event that is necessary for the understanding of the participants moving in the field, and the timing schedule within which they must move themselves throughout the entire event. - Any helpful information regarding the places for regroupings, recharging and overnight stays. - A small map on which the itinerary of the event is marked can be inserted here.
--	---

8.	RUNNING OF THE EVENT
8.1.	Nature of the event
	The (NAME OF THE EVENT) is an E-Rally Regularity event. Each competitor will collect penalty points from the "Regularity Stages" and from the road connecting the sections (Time Control penalties) in accordance with the present Supplementary Regulations and the Bulletins, which may be issued at a later stage.
8.2.	Start, Finish, Results
8.2.1.	The start signal for the event will be given (Place, Day, Date). The first car will start at (time). During the overnight stay and after the finish the cars will remain in the Parc Fermé, which they will enter as soon as they finish a Leg. The starting sequence will follow the participation number and the cars will start at one-minute intervals.
8.2.2.	The first Leg will be constituted by (number) of Regularity Stages and (number) of regroupings, charging stops, etc. The second Leg will be constituted by (number) of Regularity Stages and (number) of regroupings, charging stops, etc. ... The distance covered will be XX km per each section / Leg and each Regularity Stage. A preliminary timetable must be included.

9.	CHARGING (BEV/PHEV)
	The organising committee will supply for recharging electric power: • Recharging points: Places, GPS coordinates • Voltage / Amperage supplied: XXX / XXX • Type of sockets: Number / Model / Picture NOTE: The number of sockets in every recharging point as well as the energy supplied must be sufficient to connect all entry vehicles, plus 10% in case of malfunction of any of the sockets.

10.	ENERGY CONSUMPTION INDEX CLASSIFICATION (OPTIONAL)
	See Article 14 of the Sporting Regulations of the FIA E-Rally Regularity Cup.

11.	ENTRY PROCEDURE AND FEES
	The amount of the entry fee is fixed for each crew comprising two people (driver and co-driver, or driver and navigator): a) With the optional advertising proposed by the Organiser: XXX EUR b) Without the optional advertising proposed by the Organiser: .XXX EUR Add any other condition affecting the amount of entry fees The Organizer will provide the participants with material and services as referred to in Art. 11 in

	the Sporting Regulations of the FIA E-Rally Regularity Cup.
11.1	Refund Entry Fee
	Entry fees will be refunded in full: - If the entry is not accepted. - If the event is cancelled. Add any other term related to the fees refund.
11.2	Crew documents
	A crew comprises one driver and one co-driver, or one driver and one navigator. Both must be a holder of the following documents: ✓ Driving licence according to the entered vehicles (not applicable for the navigators only) ✓ Any grade of FIA licence, issued by their ASN, or ✓ An FIA licence, grade D (or equivalent), obtained for the event, and valid for its duration, which has been issued by their ASN or by the organizer's ASN (with the written permission of the competitor's ASN) and handed over to the participants at the latest during the administrative checks. It will be subject to the payment of a fee of XXX EUR. ✓ Vehicle document permitting its free circulation on public roads. ✓ Should it be applicable, a vehicle document required in the Technical Regulations of the FIA E-Rally Regularity Cup. ✓ Vehicle valid insurance certificate in accordance with the traffic Code.
11.3.	Entry Form
	Any person, or legal entity, wishing to participate to the event must submit to the Event secretariat, a properly filled-in and signed entry form (see Appendix 1), together with all other requested documents, photos, etc. before Day, Date, Month, Year
11.4.	The field for participation is limited to a total of XXX entries (or is unlimited). All entry forms received after the above number of vehicles has been accepted will be entered on a reserve list.
11.5.	The minimum number of entered cars is: XXX cars.

12.	Advertising Promotion and Publicity
12.1.	Official Supporter
	The organisation of the event is supported by XXX, the logos of which must, as a matter of obligation, be displayed on the competition numbers and on any other promotional material intended to be placed on vehicles. Optional advertising material can be proposed by the organisers as follows: - XXX - ...
12.2.	The Organisers will provide the participants with various material and services as follows: - Proposed optional advertising material - Free accommodation tickets for overnight stay with dinner and breakfast - Free tickets for the regrouping lunch and the light lunch before the start - Invitation to the Official Dinner and Prize-Giving Ceremony. Add any other material or service rendered.

13.	GENERAL CLASSIFICATION, FIA E-RALLY REGULARITY CUP POINTS, OTHER CLASSIFICATIONS – AWARDS
13.1.	FIA Classifications
	The following classifications will be submitted to the FIA for the allocation of FIA E-Rally Regularity Cup points: - Regularity Tests - Road Penalties - Final Classification – Drivers, Co-Drivers, and Manufactures. The classification statements must contain the name and the date of the event; the first name, surname and nationality of Competitors, Drivers and Co-Drivers; the Vehicle Manufacturer as

	should be listed in the Manufacturers' Cup classification; and the Road penalty points, the Regularity Stages penalty points and the sum of penalty points.
13.2.	Other Classifications (if any)
	For participants competing for the Energy Consumption Index tests the following classifications can be issued, but will not be taken in to consideration for the final classification in the FIA E-Rally Regularity Cup. - Energy Consumption Index - Any other classification of the Organiser's choice
13.3.	Cups / Trophies
	For final Classifications as stated in Art. 13.1 above, Cups/Trophies will be awarded to at least the three first placed competitors (Driver and Co-Driver). The trophies are of free design, but should reflect the importance of the Event. They will be provided by the Organizer and must show: a) The FIA E-Rally Regularity Cup official logo. b) The official name of the event and/or the title sponsor's logo. c) The driver's position. Should there is an Energy Consumption Index classification, there would be a minimum of three (3) Cups or other awards for the three firsts. The organizer is free to include special trophies.

14.	PROTESTS / APPEALS
	The amount of the protest fee is XXX EUR .
	Protests against the preliminary official results of the Event must be lodged, in writing, in accordance with the prescriptions set in the ISC with the Clerk of the Course within 30 minutes of the moment of their posting on the official notice board. Upon the expiration of this time period, the preliminary results become final.
	Every protest is eligible to be examined by the Stewards of the Event only if it is accompanied by the aforementioned protest fee defined in this article, which is not refundable should the protest fail to be upheld.
	For the National Court of Appeal, the fees is XXX EUR For the FIA Court of Appeal, the fees is XXX EUR

15.	APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS
	In case of a dispute over the interpretation of the regulations, the English text will prevail.

	APPENDICES THAT SHOULD BE ATTACHED
	- APPENDIX 1 – Entry Form - XXX



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

2019

Coupe E-Rallye de Régularité de la FIA

FIA E-Rally Regularity Cup

Article modifié-Modified Article	Date d'application-Date of application	Date de publication-Date of publication

ART. 0	PREFACE	PREFACE
0.1.	Cadre général	General framework
0.2.	Cadre spécifique	Specific framework
ART. 1	CLASSIFICATION	CLASSIFICATION
1.1.	Véhicules admis	Vehicles Admitted
1.2.	Classes	Classes
ART. 2	DEFINITIONS	DEFINITIONS
2.1.	Véhicules à propulsion électrique	Electrically powered vehicles
2.2.	Véhicules de série à propulsion électrique pour usage quotidien	Electrically powered series production vehicles for daily use
2.3.	Véhicules tous usages	All purpose vehicles
2.4.	Modèle de véhicule	Model of vehicle
2.5.	Vente normale	Normal sale
2.6.	Licence pour usage routier du véhicule	Vehicle road licence
ART. 3	PRESCRIPTIONS GENERALES	GENERAL PRESCRIPTIONS
3.1.	Poids (poids minimum)	Weight (minimum weight)
3.2.	Roues et pneumatiques	Wheels and tyres
3.3.	Numéro de châssis	Chassis number
3.4.	Carrosserie	Bodywork
3.5.	Eclairage	Lighting
3.6.	Conformité au Règlement	Conformity with the regulations
ART. 4	EQUIPEMENT ELECTRIQUE	ELECTRICAL EQUIPMENT
4.1.	Définitions	Definitions
4.1.1.	Accumulateur (batterie de stockage)	Traction battery (storage battery)
4.1.2.	Capacité énergétique de l'accumulateur	Energy capacity of the traction battery
4.1.3.	Charge de l'accumulateur	Charging the traction battery
4.1.4.	Récupération de l'énergie	Energy recovery
4.1.5.	Utilisation d'énergie étrangère	Use of outside energy sources
4.2.	Unités de charge	Charging units

4.3.	Puissance du secteur	Charging from the mains
-------------	----------------------	-------------------------

ART. 5	EQUIPEMENT DE SECURITE	SAFETY EQUIPMENT
5.1.	Equipement de sécurité standard	Standard safety equipment
5.2.	Modifications supplémentaires	Additional modifications
5.3.	Dispositifs facultatifs	Optional devices
5.4.	Ceintures de sécurité	Safety belts
5.5.	Extincteurs	Fire extinguishers
5.6.	Anneaux de remorquage	Towing eyes
5.7.	Mouvement involontaire du véhicule	Unintentional movement of the vehicle
5.8.	Sécurité électrique	Electrical safety

ART. 6	VERIFICATIONS TECHNIQUES	SCRUTINEERING
6.1.	Définition	Definition
6.2.	Classement de l'indice de consommation d'énergie	Energy consumption index classification
6.3.	Rapport vérifications techniques (liste de contrôle vérifications techniques)	Scrutineering report (scrutineering check list)

ANNEXE 1	APPENDIX 1
Rapport Vérifications techniques (voir fiche ci-après)	Scrutineering Report (see next form)
ANNEXE 2 Câble pour MODE 2	APPENDIX 2 Cable for MODE 2

La version anglaise du présent Règlement Technique fera foi et sera utilisée en cas de divergence d'interprétation.

The final text of these Technical Regulations shall be the English version, which shall be used should any dispute arise as to their interpretation.

ART. 0	PREFACE	PREFACE
0.1.	Cadre général Le Règlement Technique suivant pour véhicules électriques est publié par la FIA. Ce règlement entre en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Les règles applicables aux véhicules électriques engagent le sport automobile dans une voie nouvelle avec des véhicules respectueux de l'environnement. Ces véhicules offrent d'excellentes performances en termes de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ par comparaison à des véhicules non électriques ayant un rapport poids-puissance similaire. Les objectifs visés par ces nouvelles règles peuvent se résumer en une phrase : utiliser des véhicules aux performances excellentes, pour une consommation d'énergie moindre et des émissions de CO₂ réduites.	General Framework The following Technical Regulations for Electric Vehicles are issued by the FIA. These regulations enter into force on 1 January 2019. The electric rules establish and promote a new era of motor sport with environmentally friendly vehicles. Such vehicles offer excellent performance with reduced energy consumption and reduced CO₂ emissions compared to non-electric vehicles with a similar weight-to-power ratio. The goals of the new rules can be summarised in a single phrase: utilisation of vehicles with excellent performance, reduced energy consumption and reduced CO₂ emissions.
0.2.	Cadre spécifique Les compétitions E-Rallye se fondent sur la régularité et revêtent la forme d'épreuves touristiques. Elles sont entièrement consacrées aux véhicules routiers de production normaux avec une transmission électrique, ayant des documents d'immatriculation en cours de validité pour une utilisation sur routes publiques, les voitures n'étant aucunement modifiées pour permettre aux concurrents d'utiliser leur véhicule de tous les jours. L'intérêt pour les constructeurs automobiles sera de montrer les performances de leurs véhicules destinés à un usage quotidien dans des conditions de route normales et conduits par des pilotes ordinaires.	Specific Framework The E-Rally competition is around regularity, in the format of touristic events. It is entirely devoted to normal road production vehicles with an electric drivetrain, which have valid registration documents for public road use, without any kind of modification to the car thus allowing competitors to use their vehicles intended for daily use. The interest for car manufacturers will be in displaying their vehicles intended for daily use under normal road conditions and driven by average drivers.
ART. 1	CLASSIFICATION	CLASSIFICATION
1.1.	Véhicules admis Les véhicules utilisés en compétition sont définis comme des véhicules de série à propulsion électrique pour usage quotidien, tel que spécifié à l'Art. 2.2 ci-après. Les véhicules admis doivent être des : - Véhicules électriques à batterie – B.E.V. ou véhicules entièrement électriques - Véhicules électriques à piles à combustible – F.C.E.V	Vehicles Admitted Vehicles used in this competition are defined as electrically powered series production vehicles for daily use, as specified Art. 2.2 below. Vehicles admitted must be: - Battery electric vehicles – B.E.V. or pure or fully electric vehicles - Fuel cells electric vehicles – F.C.E.V
1.2.	Classes Il n'y aura pas de subdivision en classes.	Classes There will be no subdivision into classes.
ART. 2	DEFINITIONS	DEFINITIONS
2.1.	Véhicules à propulsion électrique Véhicules équipés d'une transmission électrique propulsant le véhicule uniquement à l'aide d'au moins un moteur électrique. - L'énergie de propulsion pour la transmission électrique provient de dispositifs de stockage d'énergie électrique tels que batteries, super condensateurs et volants moteur. Pour les véhicules à piles à combustible, l'énergie provient également de l'hydrogène produit uniquement à partir d'énergie renouvelable. Aucun autre type de carburant n'est admis.	Electrically powered vehicles They are vehicles equipped with an electric drivetrain propelling the vehicle solely via at least one electric motor. - The propulsion energy for the electric drivetrain comes from electric energy storage such as batteries, supercapacitors and flywheels. For fuel cell vehicles, the energy also comes from hydrogen produced only by renewable energy. No other fuel types are permitted.
2.2.	Véhicules de série à propulsion électrique pour usage quotidien Les véhicules électriques sont les véhicules conçus pour l'usage quotidien sur routes publiques. Les arceaux de sécurité et les extincteurs de course ne sont pas admis.	Electrically powered series production vehicles for daily use Electric vehicles that are intended for daily use on public roads. Rollbars and racing fire extinguishers are not permitted.

Aucune modification n'est autorisée. Le concurrent doit respecter le modèle produit tel qu'il figure sur la licence de route ou dans les documents officiels publiés par le constructeur tels que les listes de vente, les options de modèles et les manuels de maintenance.

Il est suffisant que ces véhicules possèdent l'équipement de sécurité standard requis par la législation en matière de circulation routière du pays où l'E-Rallye de Régularité est organisé. Aucun équipement de sécurité tels que les casques ou les vêtements résistants au feu et à l'acide n'est requis de l'équipage.

No modifications are allowed. The competitor has to respect the model produced as it is described in the road licence or in the official documents published by the manufacturer such as selling lists, model options, and maintenance manuals.

It is sufficient for these vehicles to carry the standard safety equipment required by the traffic laws of the country where the E-Rally Regularity is organized. No safety equipment like crash helmets and flame and acid resistant clothing is required for the crew.

2.3. Véhicules tous usages

Véhicules pouvant transporter au moins un tiers de leur poids minimum en charge utile.

All purpose vehicles

Vehicles able to carry at least one third of their minimum weight as payload.

2.4. Modèle de véhicule

Véhicule appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même construction mécanique du moteur, des installations électriques et de l'entraînement des roues.

Model of vehicle

Vehicles belonging to a production series distinguishable by a specific conception, by identical general external lines of the bodywork and by an identical construction of the engine, electrical installations and transmission to the wheels.

2.5. Vente normale

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le réseau commercial normal du constructeur.

Normal sale

This means the distribution to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

2.6. Licence pour usage routier du véhicule

Les véhicules électriques définis à l'Article 1.1 ci-dessus doivent posséder une licence internationale officielle pour usage routier (test individuel ou test du type de véhicule).

Vehicle road licence

Electric vehicles defined in Article 1.1 above must possess an official international road licence (individual testing or vehicle type testing).

ART. 3.	PRESCRIPTIONS GENERALES	GENERAL PRESCRIPTIONS
3.1.	Poids (poids minimum)	Weight (minimum weight)
3.1.1.	Le poids du véhicule est le poids réel du véhicule vide (sans passagers ou bagages à bord), sans outillage ni cric. Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu, y compris l'électrolyte de l'accumulateur), doivent être au niveau normal prévu par le constructeur, à l'exception des réservoirs de lave-glace ou de lave-phares, des réservoirs du système de refroidissement des freins, et des réservoirs de carburant et d'injection d'eau, qui seront vides. Les phares supplémentaires qui ne figureraient pas sur la fiche d'homologation (ou sur le Passeport Technique) doivent être retirés avant la pesée. Les véhicules doivent au moins peser le poids indiqué sur les documents d'immatriculation du véhicule.	The vehicle's weight is the actual weight of the empty vehicle (without persons or luggage aboard), without tools or jack. All the liquid tanks (lubrication, cooling, braking, heating where applicable, including the battery electrolyte) must be at their normal levels defined by the manufacturer, with the exception of the windscreen washer or headlight washer, brake cooling system, fuel and water injection tanks, which shall be empty. Additional headlights which do not appear on the homologation form (or technical passport) must be removed before weighing. Vehicles must weigh at a minimum the weight recorded in the vehicle's registration documents.
3.2.	Roues et pneumatiques	Wheels and tyres
	Une roue consiste en la jante et le flasque. Une roue complète se définit par le flasque, la jante et le pneumatique. Les roues doivent être équipées de pneumatiques. Les pneus doivent être homologués pour une utilisation sur route. Il est interdit de soumettre les pneus à un traitement chimique quelconque. Il est interdit de chauffer les pneus par une méthode artificielle. La pression des pneus ne doit pas dépasser les prescriptions du fabricant du véhicule indiquées dans le manuel du propriétaire. Seul l'air est autorisé pour gonfler les pneus. Note : Les valeurs de pression maximales imprimées sur les pneus peuvent être différentes et ne sont pas pertinentes aux fins du présent Article. Si les véhicules ne sont pas équipés de pneus de roulage à plat, ils doivent avoir à leur bord une roue de secours, un cric et des outils, ou tout autre instrument de réparation de pneu (exemple : "pompe - antifuite pneu", "réparateur de crevaison instantané"). Les instruments de réparation des pneus doivent être conformes à ceux d'origine.	A wheel consists of the flange and the rim. A complete wheel is defined as the flange, rim and tyre. The wheels must be equipped with pneumatic tyres. Tyres must be homologated for road use. The treatment of tyres by any chemical substance is prohibited. The heating of tyres by artificial method is also prohibited. Cold tyre pressure must not be higher than the vehicle manufacturer requirements stated in the owner's manual. Only air is permitted to inflate the tyres. Note: The maximum pressure values imprinted on the tyres may be different and are irrelevant for the purposes of this Article. If vehicles are not equipped with "run-flat" tyres, vehicles must carry on board a spare wheel, jack and tools, or any other tyre repairing equipment (e.g. a "tyre-inflator and sealer" or an "instant puncture repair"). The tyre repairing equipment must be in compliance with the original equipment.
3.3.	Numéro de châssis	Chassis number
	Un numéro unique devra être gravé lisiblement sur une partie du châssis aisément accessible.	A unique number must be embossed visibly on an easily accessible part of the chassis.

De plus, une plaque de matériau résistant devra être fixée en un endroit facile d'accès ; elle devra porter en permanence : le nom du constructeur, la marque du véhicule et son numéro de châssis.

In addition, a label made from durable material must be affixed in an easily accessible location and must permanently display the name of the manufacturer, the make of the vehicle and its chassis number.

3.4. Carrosserie

- Carrosserie extérieure : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par des filets d'air.
 - Carrosserie intérieure : habitacle et coffre.
- Aucune modification n'est autorisée

Bodywork

- Bodywork externally: all the entirely suspended parts of the car licked by the air stream.
 - Bodywork internally: cockpit and boot.
- No modifications are allowed.

3.5. Eclairage

Tout système d'éclairage ainsi que les phares doivent se conformer aux instructions du constructeur. Tout éclairage supplémentaire doit être conforme soit aux dispositions légales en vigueur dans le pays où se tient la compétition, soit à la Convention Internationale de la Sécurité Routière.

Seul un système d'éclairage portant la marque d'essais de l'UE ou un équivalent national peut être utilisé. Un système d'éclairage d'une puissance éclairante (Candela) égale mais d'une puissance électrique inférieure est autorisé. La marque du système d'éclairage est libre. Tout système d'équipement produit en série doit se conformer à celui monté sur le modèle tel que défini par le constructeur. Ce système d'éclairage doit être en bon état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve, même si toute l'épreuve se déroule à la lumière du jour.

Lighting

All lighting equipment and head lamps must comply with the manufacturer's instructions. Additional lighting equipment should comply with the legal requirements of the country in which the event is taking place, or with the International Convention on Road Traffic.

Only lighting equipment bearing the EU test mark or a national equivalent may be used. Lighting equipment of equal lighting power (Candela) but with a lower electrical power is permitted. The make of lighting equipment is free. All series production lighting equipment must conform to that fitted to the model as defined by the manufacturer. The lighting equipment must be in working order throughout the duration of the event, even if the entire event is run in daylight.

3.6. Conformité au Règlement

Il est du devoir de chaque concurrent de montrer aux commissaires techniques et aux Commissaires Sportifs de l'épreuve que son véhicule est conforme à tout moment pendant l'épreuve à toutes les dispositions du présent Règlement régissant cette dernière.

Conformity with the regulations

It is the duty of each competitor to show to the scrutineers and to the Stewards of the meeting that his vehicle fully complies with these regulations governing the event in their entirety at all times during the event.

ART. 4	EQUIPEMENT ELECTRIQUE	ELECTRICAL EQUIPMENT
4.1.	Définitions	Definitions
4.1.1.	Accumulateur (batterie de stockage)	Traction battery (storage battery)
	Un accumulateur est la somme de tous les ensembles de batteries qui sont connectés électriquement pour fournir de l'énergie au circuit de puissance.	A traction battery is the collection of all battery packs which are electrically connected, for the supply of energy to the power circuit.
4.1.2.	Capacité énergétique de l'accumulateur	Energy capacity of the traction battery
	La capacité de l'accumulateur en Ah est une donnée fournie par le constructeur du véhicule. Par exemple, la capacité C1 est la capacité de l'accumulateur mesurée en Ah à une température de batterie de 25°C et pour une décharge totale de la batterie en 1 heure.	The capacity of the traction battery in Ah is data provided by the manufacturer of the vehicle. For example, the capacity C1 is the capacity of the battery in Ah at a battery temperature of 25°C and for a complete battery discharge within 1 hour.
4.1.3.	Charge de l'accumulateur	Charging the traction battery
	Les accumulateurs du véhicule devront être chargés aux heures et aux lieux et dans les créneaux horaires et selon les modes de charge définis par l'organisateur de l'épreuve. Tout retard pour se présenter à la station de charge sera aux frais du participant.	The vehicle's traction battery must be charged at times and locations, and in time periods and charging modes determined by the organiser of the event. Delayed arrival at the grid charging station will be at the expense of the participant.
4.1.4.	Récupération de l'énergie	Energy recovery
	Il est permis de récupérer l'énergie cinétique du véhicule générée par la transmission électrique.	It is permitted to recover the kinetic energy of the vehicle generated by the electric drivetrain.
4.1.5.	Utilisation d'énergie étrangère	Use of outside energy sources
	L'utilisation de toute autre source d'énergie sous quelque forme que ce soit dans le but d'augmenter les performances du véhicule est formellement interdite. Le système de refroidissement doit être actionné uniquement par l'accumulateur officiel du véhicule. Exception : les cellules solaires faisant partie de la carrosserie de la voiture de production ne sont pas considérées comme une source d'énergie externe.	The use of any other source of energy in any form whatsoever with the aim of improving the performance of the vehicle is strictly prohibited. The cooling system must be driven only by the vehicle's official traction battery. Exception: Solar cells that are part of the production car's bodywork are not considered an outside energy source.

4.2. Unités de charge

Les unités de charge embarquées doivent être celles installées et approuvées par le constructeur.

Une sanction, pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve, sera encourue si un accumulateur est chargé par une unité de charge n'ayant pas passé le contrôle technique.

Une plaque de matériau résistant doit être fixée dans un emplacement facilement accessible et indiquer en permanence le nom du constructeur, la puissance nominale et le type (modèle) d'unité de charge.

4.3. Puissance du secteur

Pour chaque véhicule conçu pour l'utilisation de charge sur secteur, il doit y avoir une connexion officielle au secteur (prise) dans la station de charge. La fiche mâle et la prise femelle du câble d'unité de charge du véhicule doivent être marquées pendant l'épreuve avec le numéro de départ du véhicule. Le mode de recharge du véhicule s'apparente à un MODE 2 de recharge domestique. Des prises de type Schuko (système allemand) ou CEE (norme CEI 309-2 2P+E de couleur bleue) mises à disposition par l'organisateur seront utilisées. Le courant maximum sera de 16 A.

L'organisateur doit indiquer le type de prises dans la dernière communication publiée. Chaque prise doit être protégée par un fusible automatique correspondant (voir courant de l'unité de charge) et un système automatique permettant de couper le courant en cas de défaut de masse (FI), avec 0,03 Ampère de courant résiduel. Pour recharger le véhicule dans le système MODE 2, le câble de connexion du véhicule doit être équipé d'un adaptateur électronique homologué pour la sécurité (boîtier de commande). Il est interdit de connecter au réseau le véhicule sans l'adaptateur MODE 2 avec boîtier de contrôle. Le câble de charge doit avoir une longueur minimale de 7,5 m avec un degré de protection IP54 au moins.

L'organisateur doit mettre à la disposition des concurrents une infrastructure de charge électrique avec un fusible installé et un calibre de prise d'au moins un calibre de fusible plus élevé que ce qui est indiqué au concurrent comme courant de charge continu maximum pour la prise de charge donnée.

Lors d'éventuels contrôles inopinés, la tension du secteur et la consommation en courant seront mesurées au moyen d'un voltmètre et d'un ampèremètre sur la prise officielle du véhicule dans la station de charge pendant une période de 1 à 2 minutes.

Dans les cas où le courant effectif du secteur (racine carrée moyenne) ("I_{eff}" ou Intensité Effective) de l'unité de charge excède les valeurs maximales spécifiées fournies par l'organisateur et mesurées à la prise officielle du véhicule sur la station de charge, le concurrent recevra une amende.

L'énergie chargée à l'aide de la station de charge devra être mesurée sur toutes les épreuves où un classement en fonction de l'énergie utilisée sera établi et pourra être mesurée lors des courses par l'organisateur en utilisant des wattmètres. Un officiel doit surveiller la station de charge en permanence. Si l'accumulateur d'un véhicule est chargé en utilisant une autre prise que celle officiellement assignée ou en utilisant la prise d'un autre concurrent, le concurrent fautif sera pénalisé.

Charging units

The onboard charging units must be those installed and approved by the manufacturer.

A penalty, which may go as far as exclusion from the event, will be imposed for charging a battery with a charging unit which has not passed scrutineering.

A label made from durable material must be affixed in an easily accessible location on the charging unit and must permanently display the name of the manufacturer, the nominal power and the type (model) of the charging unit.

Charging from the mains

For each vehicle designed for mains power charging, there must be an officially assigned mains power connection (socket) at the grid charging station. The socket and the plug of the charging unit cable of the vehicle must be marked during the event with the starting number of the vehicle. The recharging mode of the vehicle is like a domestic recharging MODE 2. Sockets such as Schuko (German-system) or EEC (IEC 309-2 standard 2P+E blue color) provided by the organiser will be used. The maximum current will be 16 A.

The organiser must publish the type of sockets in the latest communication. Each socket must be protected by a corresponding automatic fuse (see current of the charging unit) and an automatic ground fault current interrupter (FI) with a 0.03 ampere release current. In order to recharge the vehicle in MODE 2 system, the connection cable of the vehicle must be fitted with a homologated electronic adapter for safety (control box). It is forbidden to connect the vehicle to the grid without the MODE 2 adapter with control box. The charging cable must be at least 7.5 m in length with protection grade IP54 at least.

The organiser must provide the competitors with an electric charging infrastructure with an installed fuse and plug socket rating at least one fuse rating higher than that specified to the competitor as being the maximum continuous charging current for that specific charging plug socket.

During possible random checks, the mains voltage and current consumption will be measured with a voltmeter and an ammeter at the official socket of the vehicle at the grid charging station over a period of one to two minutes.

In cases where the effective (root-mean-square) mains current ('I_{eff}') of the charging unit exceeds the specified maximum values provided by the organiser and measured at the official socket of the vehicle at the grid charging station, the competitor shall be fined.

The charging energy obtained from the grid charging station must be measured in all events where an energy classification is established, and may be measured for races by the organiser using energy meter (Watt-hour meter). An official is required to monitor the grid charging station continuously. Where a vehicle's battery is charged by means of a socket other than the official assigned socket, or by means of a socket belonging to another competitor, the guilty competitor shall be penalised.

ART. 5 EQUIPEMENT DE SECURITE**SAFETY EQUIPMENT****5.1. Equipement de sécurité standard****Standard safety equipment**

Le présent Règlement Technique est entièrement consacré aux véhicules de production de série à propulsion électrique pour usage quotidien, à savoir les véhicules possédant des documents d'immatriculation en cours de validité pour une utilisation sur routes publiques. Il suffit que ces véhicules soient équipés du matériel de sécurité standard requis par la législation en matière de circulation routière du pays de l'épreuve.

These Technical Regulations are devoted entirely to electrically powered series production vehicles for daily use, which means that they refer to vehicles having valid registration documents for public road use. It is sufficient for these vehicles to carry standard safety equipment required by the traffic laws of the country where the event is held.

5.2.	Modifications supplémentaires	Additional modifications
	Tout véhicule avec des modifications différentes de celles faites par le constructeur doit être exclu par les Commissaires Sportifs de l'épreuve.	Any vehicle with modifications different to those made by the manufacturer should be excluded by the Stewards of the Meeting.
5.3.	Dispositifs facultatifs	Optional devices
	Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.	If a device is optional, it must be fitted in a way that complies with the regulations.
5.4.	Ceintures de sécurité	Safety belts
	Les ceintures de sécurité montées par le constructeur doivent être conservées.	The safety belts fitted by the manufacturer should be retained.
5.5.	Extincteurs	Fire extinguishers
	Les instructions écrites figurant dans le manuel du véhicule doivent être suivies. Dans certains pays, ces dispositifs sont requis.	The vehicle manual written instruction should be followed. In some country this device is necessary.
5.6.	Anneaux de remorquage	Towing eyes
	La configuration de remorquage du constructeur doit être conservée. Cet anneau de prise en remorque ne pourra être utilisé que si le véhicule peut être déplacé librement, et il ne devra pas être utilisé pour soulever le véhicule.	The manufacturer's towing set up should be retained. This towing eye will be only used if the car can move freely, and must not be used for lifting the vehicle.
5.7.	Mouvement involontaire du véhicule	Unintentional movement of the vehicle
	Tout mouvement involontaire devrait être évité conformément aux instructions du constructeur.	Unintentional movement should be prevented according to the manufacturer's instructions.
5.8.	Sécurité électrique	Electrical safety
	Toutes les parties de l'équipement électrique doivent être protégées conformément aux instructions du constructeur.	All parts of the electrical equipment must be protected, retaining the manufacturer's fittings

ART. 6	VERIFICATIONS TECHNIQUES	SCRUTINEERING
6.1.	Définition	Definition
	Inspection complète des véhicules participants avant le départ de (et pendant) l'épreuve par une équipe de la FIA et des commissaires techniques désignés par les organisateurs pour s'assurer qu'ils sont conformes aux règles et règlements de sécurité de l'épreuve tels que mentionnés dans le Règlement Particulier de l'épreuve. Toute violation des règles et règlements par un véhicule entraînera automatiquement la disqualification de l'épreuve.	The participating vehicles undergo a thorough inspection before the start of (and during) the event by a team of FIA and organiser-appointed scrutineers to ensure that they conform to the rules and safety regulations of the event as they are referred in the present Technical Regulations. Violations of rules and regulations by any vehicle will lead automatically to disqualification from the event.
6.2.	Classement de l'indice de consommation d'énergie	Energy consumption index classification
	Ce règlement technique ne fournira pas des données parfaitement exactes mais les données obtenues peuvent être considérées comme suffisamment fiables pour déterminer une échelle de consommation et produire un classement énergétique. Energie réelle (TrEn) Afin d'établir l'énergie réelle utilisée pendant l'épreuve, la formule suivante doit être appliquée : $\text{TrEn} = (\text{NTE} + \text{REM}) - \text{FRE}$ Avec les abréviations : TrEn Energie réelle utilisée pendant l'épreuve NTE Energie théorique nominale [kWh] REM Energie rechargée à partir du secteur FRE Energie restante finale à la fin de l'épreuve Indice de consommation (C. I.) Pour établir le classement énergétique, la formule ci-après doit être appliquée :	This technical regulation will not provide data of absolute value although the data obtained can be considered sufficiently reliable to set a scale of consumption and to establish an energy classification. True Energy (TrEn) In order to establish the true energy used during the event, the following formula must be applied: $\text{TrEn} = (\text{NTE} + \text{REM}) - \text{FRE}$ With the abbreviations: TrEn True Energy used in the event NTE Nominal Theoretical Energy [kWh] REM Recharged Energy from the Mains FRE Final Remaining Energy at the end of the event Consumption Index (C. I.) In order to establish the energy classification, the following formula must be applied:

TrEn
C.I. = -----
km

Km : Longueur totale de l'itinéraire (km). La longueur totale de l'itinéraire indiquée dans le Road Book et/ou le Règlement Particulier en km.

La valeur d'indice la plus faible détermine le vainqueur.

Pour les véhicules qui doivent prendre le départ de l'épreuve avec un ensemble de batteries totalement chargées, cette valeur devrait être la capacité nominale en kWh de l'ensemble des batteries de propulsion. Cette donnée doit figurer sur un document officiel délivré par le fabricant du véhicule.

Pour les véhicules FCEV qui doivent prendre le départ de l'épreuve avec le réservoir de carburant complètement rempli, la NTE devrait être l'énergie équivalente en kWh du carburant nécessaire pour le remplissage complet du réservoir à la fin de l'épreuve.

Pour 1 kg d'hydrogène, l'énergie équivalente est de 33,393 Wh.

Pour les véhicules FCEV qui doivent prendre le départ de l'épreuve avec un ensemble de batteries totalement chargées et avec le réservoir d'hydrogène complètement rempli, la NTE devrait être la combinaison de la capacité en kWh de l'ensemble des batteries de propulsion (cette donnée doit figurer sur un document officiel délivré par le fabricant de l'accumulateur) et de l'énergie équivalente en kWh du carburant nécessaire pour le remplissage complet du réservoir pendant et à la fin de l'épreuve.

TrEn
C.I. = -----
km

km: Total length of the itinerary (km). The total length of the itinerary as given in the Road Book and/or in the Supplementary Regulations in km.

The lowest index value C.I. establishes the winner.

For vehicles that must start the event with a fully charged battery pack, this value should be the nominal capacity in kWh of the propulsion battery pack. This data must be provided by an official document issued by the vehicle manufacturer.

For FCEV vehicles which must start the event with a completely full fuel tank, NTE should be the equivalent energy in kWh of the necessary fuel for the complete replenishment of the tank at the end of the event.

For 1 kg of Hydrogen, the equivalent energy is 33.393 Wh.

For FCEV vehicles, which must start the event with a fully charged battery pack and with a completely filled Hydrogen tank, NTE should be the combination of the capacity in kWh of the propulsion battery pack (provided by an official document issued by the accumulator manufacturer) and the equivalent energy in kWh of the necessary fuel for the complete replenishment of the tank during and at the end of the event.

6.3.

Rapport vérifications techniques (liste de contrôle vérifications techniques)

Chaque véhicule doit être présenté à l'heure et à l'emplacement prédéfini pour les vérifications techniques avant le début de l'épreuve. Après avoir terminé l'inspection, le connecteur électrique et l'arrivée de carburant du véhicule, ainsi que les arrivées d'air pour les pneus seront plombés. L'état des plombs peut être vérifié à tout moment durant l'épreuve et dans tous les cas après l'arrivée.

Le pilote et le copilote (navigateur) doivent être préparés pour la procédure des vérifications techniques conformément à l'Annexe 1 du Rapport des Vérifications techniques (liste de contrôle des vérifications techniques).

Scrutineering report (scrutineering check list)

Every vehicle should be presented in the pre-defined time and scrutineering location before the start of the event. After finishing the inspection the vehicle electric connector and fuel inlet, as well as the tyre air inlets will be sealed. The condition of the seals can be checked at any time during the event and in any case after the finish.

Driver and co-driver (navigator) should be prepared for the scrutineering procedure according to the Appendix 1 Scrutineering Report (scrutineering check list).

ANNEXE 1

Rapport Vérifications techniques

(voir fiche ci-après)

APPENDIX 1

Scrutineering Report

(see next form)

ANNEXE 2

Câble pour MODE 2

Exemple de câble de charge (longueur 7,5 m) pour MODE 2 avec boîtier de contrôle et prise.

Norme CEI 309-2 2P+E 16 A

Il est possible de déterminer le courant de charge pour s'adapter au secteur depuis le boîtier de commande.

APPENDIX 2

Cable for MODE 2

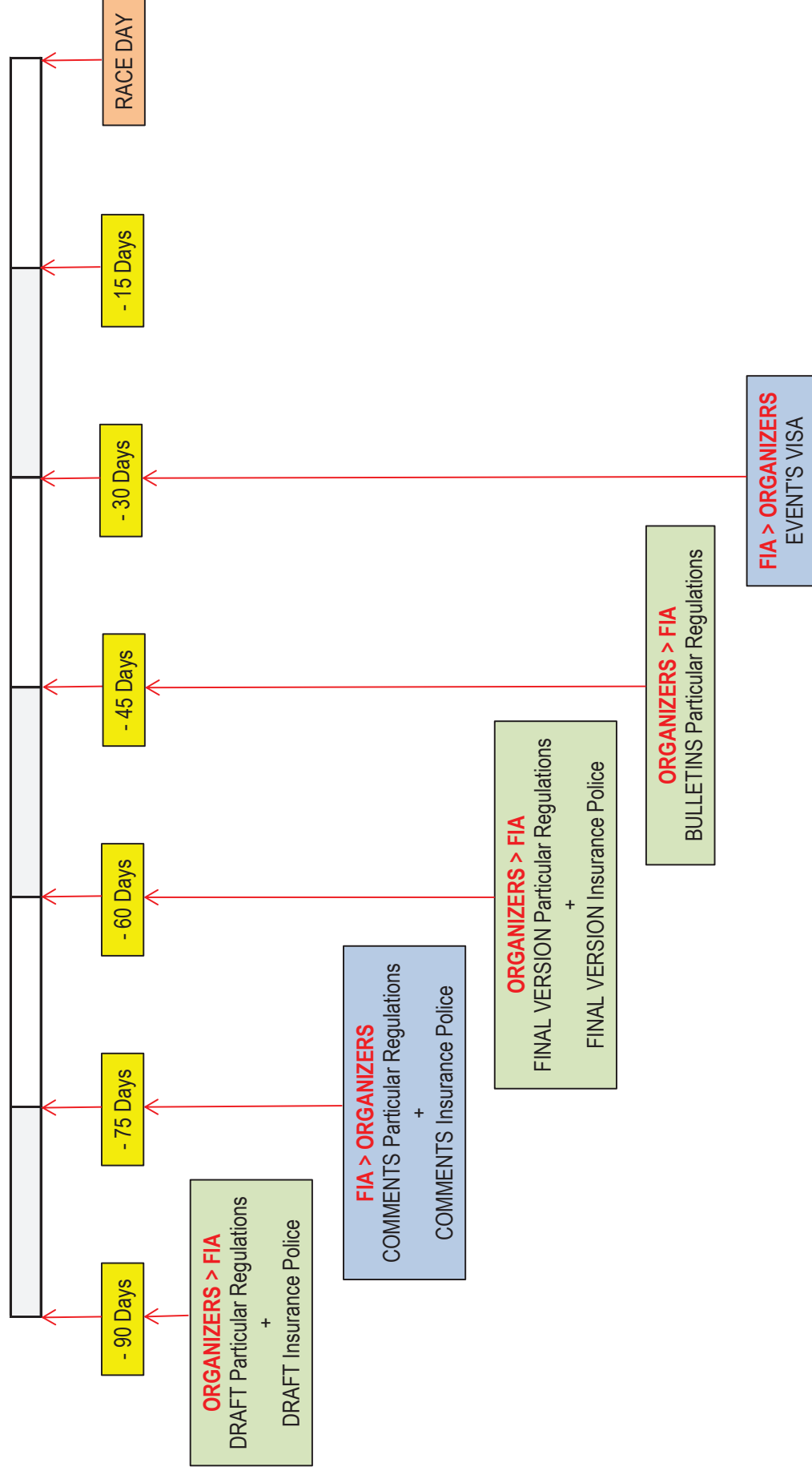
Example of charging cable (7.5 m in length) for MODE 2 with control box and plug.

Standard IEC 309-2 2P+E 16 A

From the control box, it is possible to determine the charging current to adapt to the mains.



DOCUMENTS FOR ORGANIZERS





ANTIDOPAGE

Dans le sport automobile comme dans d'autres sports, la lutte contre le dopage est essentielle. Et en un sens, elle est peut-être encore plus cruciale dans notre sport, en ce qu'il ne s'agit pas seulement d'équité, d'éthique et de santé, mais aussi de sécurité.

En utilisant toute substance susceptible d'altérer le jugement et les réactions, un pilote peut en effet mettre sa vie et celle des autres en danger.

C'est pourquoi la FIA s'engage à déployer des efforts aussi importants dans la prévention et la lutte contre le dopage et aussi pourquoi elle est devenue signataire du Code mondial antidopage en décembre 2010, rejoignant ainsi la famille des grandes fédérations sportives internationales.

L'éducation et la prévention sont notre priorité. Le programme d'apprentissage en ligne Race True, comprenant un cours et un quiz, a été lancé en 2012 et est disponible en 10 langues. Le succès de cette campagne de sensibilisation repose sur la participation active de nos Fédérations Nationales, dont le nombre ne cesse de croître.

Les contrôles et, le cas échéant, les sanctions restent néanmoins des éléments clés de la lutte contre le dopage. L'objectif de la FIA, outre les contrôles hors compétition, est de couvrir toutes les disciplines dans tous les championnats, coupes, trophées et séries internationaux, afin de faire comprendre aux pilotes que quelle que soit l'épreuve à laquelle ils participent, ils peuvent être soumis à des contrôles.

<https://www.fia.com/anti-doping>

ANTI-DOPING

In motor sport as in other sports, anti-doping is essential. And in a sense, it is perhaps even more crucial in our sport, in that it is not only a matter of equity, ethics and health, but also a question of safety.

By using any substance that can alter judgement and reactions, a driver may indeed put his/her life and the lives of others in danger.

This is why the FIA is committed to such great efforts in preventing and fighting doping, and also why it became a Signatory to the World Anti-Doping Code in December 2010, thus joining the family of the major international sporting federations.

Education and prevention is our priority. The Race True e-learning programme, including a course and a quiz, was launched in 2012 and is available in 10 languages. The success of this awareness-raising campaign relies on our National Federations, which are actively participating in ever-growing numbers.

Testing, and when necessary sanctioning, do, nevertheless, remain key elements of anti-doping. The FIA's goal, besides out-of-competition testing, is to reach all disciplines in all international championships, cups, trophies and series, in order to make the drivers understand that whatever event they are taking part in, they are liable for testing.

<https://www.fia.com/anti-doping>

