

Angielska wersja językowa jest ostateczna i obowiązująca w przypadku rozstrzygnięcia wątpliwości odnośnie interpretacji zapisów Regulaminu.

1. Postanowienia ogólne

1.1. FIA organizuje puchar E-Rally Energy Consumption Cup, dla posiadaczy licencji stopnia D, wedle kalendarza zatwierdzonego przez WMSC, zgodnie z Załącznikiem L.

1.2. Puchar FIA E-Rally Energy Consumption Cup, przeznaczony jest tylko dla pojazdów elektrycznych. Jako pojazd elektryczny rozumieć należy pojazd wprawiany w ruch energią mechaniczną pochodzącą wyłącznie z silnika elektrycznego zasilanego ładowalnym źródłem energii elektrycznej znajdującym się w pojeździe, zgodnie z Artykułem 2 Regulaminu Technicznego.

1.3. Zwycięska załoga (kierowca i pilot), jadąca pojazdem zgodnym z Artykułem 2 Regulaminu Technicznego jest nagradzana pucharem.

1.4. Puchar Producentów przyznawany jest pojazdom zgodnym z Artykułem 2 Regulaminu Technicznego.

1.5. Kierowcy/piloci muszą posiadać wymaganą licencję kierowcy.

1.6. Regulamin FIA będzie uzupełniany Regulaminem Dodatkowym dla poszczególnych imprez.

2. Dopuszczone kategorie pojazdów

Wszystkie pojazdy muszą być zgodne z Regulaminem Technicznym.

Organizatorzy mogą dopuścić do udziału w tej samej imprezie inne rodzaje pojazdów, takie jak pojazdy hybrydowe lub wykorzystujące inne odnawialne źródła energii, np. E85 lub CNG. Pojazdy te nie mogą być ujęte w klasyfikacji pucharu E-Rally Regularity Cup FIA.

3. Podstawowe założenia jazdy na regularność pucharu E-Rajdów

Rajd z cyklu E-Rally Energy Consumption Cup, jest imprezą, jazda na zużycie energii.

Celem E-Rajdów jest promowanie pojazdów nowej technologii, stworzonych w celu oszczędzania energii oraz emitowania jak najmniejszej ilości zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych.

W pucharze FIA E-Rally Energy Consumption Cup, wyróżnia się dwie dziedziny konkurencji, których łączny wynik jest publikowany i przekazywany FIA. Na tej podstawie przyznawane są punkty Pucharu FIA.

Pierwsza z dziedzin to przestrzeganie przez uczestników harmonogramu imprezy ustalonego przez Organizatora. Jest on wyrażony w formie kolejnych "idealnych czasów" przemieszczania się pojazdów z jednego Punktu Kontroli Czasu na następny. Każde przybycie zbyt wczesne lub spóźnienie jest karane.

Innym głównym polem konkurencji, który jest również bardzo ważny dla końcowej klasyfikacji generalnej, jest ocena zdolności załogi do przejechania całego wydarzenia na najniższym poziomie zużycia, z poszanowaniem wszystkich warunków nałożonych w tym celu przez Regulamin uzupełniający i jego biuletyny.

W praktyce, imprezy z cyklu pucharowego FIA E-Rally Regularity Cup są podobne do popularnych imprez sportowych (rajdów szybkościowych), w których również istnieje zasada dokładnego przemieszczania się między Punktami Kontroli Czasu.

Różnica polega na tym, że nie ma „odcinków specjalnych” (w stosunku do zegara) takich jak te występujące w rajdach sportowych, a celem jest wykorzystanie możliwie najmniejszej ilości energii.

3.1. Charakterystyka jazdy na regularność w E-Rally Energy Consumption

Każdy z rajdów musi trwać, co najmniej dwa (2) dni, przy minimalnej długości opisanej trasy wynoszącej 250km.

Ze względu na ograniczony zasięg pojazdów elektrycznych zwraca się uwagę Organizatorów na takie zaplanowanie trasy, aby mogli ją pokonać wszyscy uczestnicy.

Sugerowany najdłuższy odcinek trasy pomiędzy dwoma punktami ładowania wynosi 150km, z uwzględnieniem ukształtowania terenu, klimatu i typu biorących udział pojazdów.

Czas dostępny na ładowanie akumulatorów w trakcie imprezy nie może być krótszy niż 4 godziny, nie licząc przypadków, kiedy do mety etapu lub sekcji pozostało mniej niż 40km.

Szczegóły dotyczące wyposażenia i procedury ładowania akumulatorów opisano w Regulaminie Technicznym.

Istnieje możliwość ładowania pojazdów zawodników w publicznych stacjach ładowania, jeżeli Organizator podejmie taką decyzję w odniesieniu do określonych fragmentów trasy. W razie wykorzystania takiego sposobu ładowania, itinerer obowiązuje tylko na Punktach Kontroli Czasu, na których jest mierzone zużycie energii.

Ładowanie musi być prowadzone z sieci energetycznej, bez użycia niezależnych generatorów.

Sposób ładowania musi być opisany w Regulaminie Uzupełniającym.

Książka drogowa musi zawierać: dokładną trasę rajdu z opisem dróg do pokonania przez zawodników, odległości między Punktami Kontroli Czasu wraz z idealnymi czasami przyjazdu, dokładne miejsca rozpoczęcia i zakończenia odcinków jazdy na regularność wraz z zadaną prędkością średnią każdego z nich oraz miejsca przegrupowania i utworzenia stref Parc Fermé. Książkę drogową uznaje się za załącznik do Regulaminu Uzupełniającego.

Każdy zamierzony i udowodniony przypadek pojechania niezgodnie z itinererem zawartym w książce drogowej będzie karany.

Odległości zapisane w książce drogowej uznaje się za dokładne i prawidłowe; żaden protest nie może dotyczyć ich dokładności.

3.2. Kalibracja metromierzy

Zawodnikom udostępniany jest wyznaczony odcinek drogi o długości 3-8km, odpowiednio oznakowany i opisany w książce drogowej. Jego jedynym celem jest dokonanie dokładnej kalibracji metromierzy w pojazdach, pozwalającej na ich zsynchronizowanie z metromierzem użytym przez Organizatorów podczas tworzenia opisów w książce drogowej.

3.3. Procedura startu

Sekwencja startowa będzie odpowiadać liście startowej opublikowanej na oficjalnej tablicy ogłoszeń. Samochody będą startować w jednonminutowych odstępach czasu.

Wstępne nieoficjalne wyniki mogą być opublikowane na koniec pierwszego etapu. Sekwencja startowa do drugiego etapu może zostać zmieniona w oparciu o wyniki z pierwszego etapu.

Wtedy możliwość zmiany sekwencji startowej musi zostać opublikowana w Regulaminie Uzupełniającym.

Kolejność startu oraz czas startu kolejnego etapu zostaną opublikowane na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

3.4. Publikowanie wyników

Wstępne, oficjalne oraz końcowe wyniki zostaną opublikowane na oficjalnej tablicy ogłoszeń na koniec Rajdu, jak wspomniano w programie.

Ponadto wyniki mogą być publikowane w Internecie.

Jedynie wyniki opublikowane na oficjalnej tablicy ogłoszeń, podpisane przez Dyrektora Rajdu będą opublikowane w Internecie w tym samym czasie, lub później.

3.5. Karta drogowa

Na początku rajdu każda załoga otrzyma kartę drogową pokazującą czasy na pokonanie dystansu między dwoma kolejnymi punktami kontroli czasu. Ta karta zostanie zwrócona Organizatorowi na końcu etapu, a nowa karta drogowa zostanie wydana na początku następnego etapu. Pod koniec ostatniego etapu karta zostanie zwrócona Organizatorom.

Karta drogowa jest uważana za Dodatek do Regulaminu.

Każda załoga ponosi wyłączną odpowiedzialność za swoją Kartę Drogową.

Karta drogowa musi być udostępniona do wglądu na żądanie, szczególnie w punktach kontrolnych, gdzie musi ją osobiście przedstawić członek załogi w celu uzyskania oznakowania.

Utrata Karty Drogowej, jakkolwiek jej korekta lub poprawka do niej, o ile nie zostanie zatwierdzona przez odpowiedniego sędziego, będzie karana.

Startowe punkty kontrolne odcinków do jazdy na regularność odpowiadają informacjom zawartym w Księżce Drogowej.

Załoga ponosi wyłączną odpowiedzialność za przedłożenie Karty Drogowej w przypadku różnych kontroli oraz sprawdzenie dokładności znaczników czasu podanych przez sędziów Kontroli Czasu na Karcie Drogowej.

Nieotrzymanie pieczęci ze stacji kontroli czasu, stacji kontroli czasu przegrupowania, stacji kontroli czasu na mecie etapu lub w punkcie kontroli przejazdu będzie karane.

Do załogi należy przedstawienie karty drogowej sędziemu w odpowiednim czasie jak również sprawdzenie, czy czas został wprowadzony prawidłowo.

Sędzia na punkcie kontroli czasu jest jedyną osobą, która może wpisać czas na karcie drogowej i musi to zrobić ręcznie lub za pomocą pieczęci.

3.6. Ruch drogowy

Impreza odbędzie się na drogach otwartych dla normalnego ruchu drogowego. Jeśli niektóre odcinki trasy będą zamknięte dla normalnego ruchu, w Księżce Drogowej zostanie zamieszczona właściwa informacja na ten temat.

Zawodnicy muszą jeździć wyłącznie po drogach wskazanych w Księżce Drogowej i muszą przestrzegać przepisów kodeksu drogowego pod rygorem kary, co może prowadzić do dyskwalifikacji z imprezy.

3.7. Korki, wypadki, przeszkody

Korki uliczne, wypadki lub utrudnienia na drogach muszą zostać przez uczestników pokonane we własnym zakresie, z pełnym poszanowaniem przepisów ruchu drogowego, i nie będzie żadnego okresu neutralizacji dla tego rodzaju incydentu.

3.8. Naprawy

Naprawy mogą być dozwolone w dowolnym czasie podczas rajdu lub tylko w wyznaczonych obszarach. Informacje te są wymienione w Regulaminie Uzupełniającym. Naprawy są zabronione w Parc Fermé, ale naprawy ze względów bezpieczeństwa mogą być dokonywane pod nadzorem Inspektora za zgodą Dyrektora Rajdu. Nieprzestrzeganie warunków naprawy będzie karane.

3.9. Niesportowe i niesprawiedliwe zachowanie

Pod groźbą kary, która może prowadzić nawet do dyskwalifikacji z imprezy, zabrania się załogom:

- celowego blokowania przejeżdżających samochodów lub uniemożliwienie ich wyprzedzania; i / lub
- zachowywanie się w niesportowy lub niesprawiedliwy sposób.

- otrzymywanie pomocy z zewnątrz na temat położenia tajnych kontroli na etapie regularności.

Dotyczy to załóg i ich zespołów serwisowych.

Dyskwalifikacja jest ogłaszana przez **Stewardów** na wniosek Dyrektora Zawodów.

3.10. Parc Fermé

Każdy samochód musi wjechać do Parc Fermé zaraz po kontroli administracyjnej i technicznej. Lokalizacja Parc Fermé została szczegółowo opisana w dokumentach rozdawanych przez Organizatora.

Wszystkie samochody muszą pozostać w Parc Fermé do początku wyścigu.

Jeżeli, z ważnego powodu, samochód musi opuścić Parc Fermé przed rozpoczęciem wyścigu, musi to się odbyć za zgodą Dyrektora Rajdu.

Samochód, który opuści Parc Fermé bez tej zgody, zostanie ukarany, co może prowadzić do dyskwalifikacji z wyścigu.

Podczas nocnego postoju między dziennymi etapami, samochody pozostają w Parc Fermé, do którego wjeżdżają zaraz po zakończeniu etapu.

Po zakończeniu etapu i przegrupowaniu załoga ma 15 minut na opuszczenie Parc Fermé.

Załoga może wejść do Parc Fermé w następnym etapie 15 minut przed czasem startowym wskazanym na liście startowej umieszczonej na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

W Parc Fermé samochody pozostają zamknięte i pod nadzorem Organizatorów.

W przypadku konieczności dokonania naprawy, Organizator musi zostać o tym poinformowany, a sędziowie będą nadzorowali prace naprawcze, po których zakończeniu samochód zostanie ponownie zamknięty. Ma to miejsce również w po przybyciu pojazdów na metę ostatniego etapu, który najczęściej jest również zakończeniem imprezy.

Po przybyciu pojazdów na metę rajdu, pozostają one w Parc Ferme pod nadzorem Organizatora do momentu upłynięcia 30 minut, podczas których mogą być zgłaszane protesty.

Tylko Stewardzi są upoważnieni do rozwiązania Parc Ferme oraz zwolnienia pojazdów.

3.11 Maksymalne dopuszczalne spóźnienie w Punktach Kontroli Czasu

Maksymalne całkowite dopuszczalne spóźnienie pojazdu znajdującego się w Punkcie Kontroli Czasu to trzydzieści (30) minut później w odniesieniu do jego czasu wzorcowego. To dopuszczalne spóźnienie odnosi się do każdego Etapu.

Każdy samochód, który przekroczył o więcej niż jedną minutę maksymalne całkowite dopuszczalne spóźnienie, uważa się za przybyły po zamknięciu Punktu Kontroli Czasu i w konsekwencji będzie ukarany.

Konieczne jest wyjaśnienie, że każda minuta opóźnienia na jednym Punkcie Kontroli Czasu zmniejsza o jedną minutę maksymalne całkowite dopuszczalne spóźnienie dla wszystkich pozostałych Punktów Kontroli Czasu w ciągu danego Etapu.

Na przykład, opóźnienie o 2 minuty w Punkcie Kontroli Czasu 2, plus opóźnienie o 1 minutę w Punkcie Kontroli Czasu 4, plus opóźnienie o 3 minuty w Punkcie Kontroli Czasu 7 oznacza, że dla wszystkich pozostałych Punktów Kontroli Czasu tego samego Etapu, maksymalne całkowite dopuszczalne spóźnienie wynosi teraz tylko 24 minuty, ponieważ początkowe 30 minut zostało już zmniejszone o $2 + 1 + 3 = 6$ minut.

4. W celu ochrony środowiska naturalnego:

Wszystkie osoby biorące udział w Rajdzie E-Rally Regularity są zobowiązane do wykazania swojego silnego zaangażowania w ochronę środowiska poprzez unikanie działań lub zaniechań, które mogłyby w jakikolwiek sposób zakłócić lub zanieczyścić otaczające obszary lub wygenerować niepotrzebny hałas.

Środki ostrożności, które należy podjąć, obejmują:

- Przemyśleć i zmniejszyć swój wpływ na środowisko w biorąc udział w wydarzeniu E-Rally Regularity przed, w trakcie i po imprezie. Obejmuje to także wszelkie działania pomocnicze.
- Korzystaj z produktów oznakowanych ekologicznie we wszystkich swoich działaniach o ile to możliwe.
- Przed wzięciem udziału zaplanuj, jak należy postępować, aby zapobiegać wypadkom w środowiskowym.
- Organizator, sędziowie i uczestnicy nie powinni wyrzucać lub pozostawiać na miejscu obiektów ani materiałów, takich jak butelki, metal, plastikowe opakowania, resztki jedzenia, zapasowe opony, stare części zamienne itp. na całej trasie imprezy. Ogólną zasadą jest obowiązek opuszczania miejsc, z których korzystano w stanie czystszy niż w momencie przybycia.

- Unikaj niepotrzebnego hałasu spowodowanego nagłym przyspieszeniem lub gwałtownym hamowaniem lub niepotrzebnym użyciem klaksonu samochodu.
- Zanieczyszczanie przestrzeni wszelkiego rodzaju płynami, takimi jak oleje, paliwa itp. zarówno podczas tankowania jak i podczas wszelkich napraw pojazdu, jest surowo zabronione.
- Wszystkie pojazdy powinny ściśle przestrzegać przepisów dotyczących norm hałasu obowiązujących w kraju, w którym odbywa się impreza.
- Personel obsługujący Punkty Kontroli Czasu lub Punkty Kontroli Przejazdu powinien mieć wystarczającą liczbę worków do zbiórki odpadów, a po opuszczeniu miejsca pracy nie powinien pozostawić żadnych przedmiotów ani materiałów używanych do wykonywania swoich obowiązków, takich jak taśmy do znakowania, talerze, wszelkiego rodzaju materiały pomocnicze oraz odpady żywnościowe i opakowania.

W obszarach przegrupowań szczególną uwagę należy zwrócić na utrzymanie czystości przestrzeni i zbieranie śmieci. W tych przestrzeniach należy ściśle stosować zasadę opuszczania pomieszczeń, które były czystsze niż w momencie przybycia.

- Wszelkie szkodliwe dla środowiska płyny lub paliwa, które mogły wyciekać podczas tankowania i naprawy pojazdów, muszą być zbierane w odpowiednim pojemniku, a zanieczyszczoną przestrzeń czyścić ostrożnie.
- Separacja odpadów jest obowiązkowa"

5. Etapy zużycia energii, stacje kontroli czasu i punkty karne

Etapy są wskazane w książce drogowej i znajdują się między dwiema kolejnymi stacjami kontroli czasu. Odbędą się one na drogach otwartych dla ruchu publicznego. W zależności od programu wyścigu, etapy mogą również odbywać się na zamkniętych drogach, na przykład na torze. Załogi muszą objąć całą długość każdego Etapu, prowadząc swoje pojazdy w czasie wyznaczonym przez Organizatorów. Punkty początkowe i końcowe każdego etapu są wyraźnie zaznaczone w książce drogowej (także ze współrzędnymi GPS), w której wskazane są również dokładne odległości między tymi punktami. Dodatkowo lokalizacja tych punktów będzie również oznaczona na poboczu drogi za pomocą znormalizowanych znaków FIA. Procedura startowa jest określona przez Organizatora w Regulaminie uzupełniającym. Sędzia na punkcie kontroli czasu daje sygnał startu.

Dozwolone są wbudowane chronometry i inne podobne urządzenia, wraz ze wszystkimi typami urządzeń GPS.

Impreza rozpocznie się przed TC1 sygnałem startowym podanym zawodnikowi na pierwszym miejscu na liście startowej umieszczonej na oficjalnej tablicy ogłoszeń. Wszyscy pozostali zawodnicy będą podążać za pierwszym samochodem, rozpoczynając od jednonominutowych interwałów.

Pojazdy biorące udział w rajdzie przejadą z jednej kontroli czasu do następnej kontroli czasu ściśle przestrzegając planu podróży wskazanego w książce drogowej. Punktu kontroli czasu są wskazane w książce drogowej, a także w rzeczywistej pozycji przez zatwierdzone przez FIA znormalizowane znaki. Czas zatrzymania w dowolnym miejscu pomiaru czasu jest ograniczony do czasu potrzebnego do przeprowadzenia operacji kontroli czasu. Kontrola czasu jest gotowa do działania 30 minut przed zaplanowanym czasem przybycia pierwszego samochodu. O ile dyrektor zawodów nie zdecyduje

inaczej, przestanie działać po zaplanowanym czasie przybycia ostatniego samochodu plus 60 minut, co jest maksymalnym całkowitym dopuszczalnym spóźnieniem"

Kontrola czasu może zostać zamknięta wcześniej, jeśli wszystkie samochody przejadą punkt.

Procedura odprawy rozpoczyna się dokładnie w momencie, gdy samochody mijają znak wejścia do strefy kontroli czasu. Pomiędzy znakiem wejścia obszaru kontroli czasu a położeniem posterunku kontrolnego, samochód nie może się zatrzymywać ani prowadzić z nienormalnie małą prędkością. Rzeczywisty czas i jego zapis na karcie czasu odpowiada dokładnemu momentowi, w którym karta czasu jest przekazywana przez załogę sędziom stacji kontroli czasu. W przypadku zerowych (0) punktów karnych, ten moment musi odpowiadać dokładnej minucie docelowego czasu. Na przykład, jeśli docelowy czas przybycia wynosi 11 godz. 34 min, karta czasu musi zostać przekazana marszałkom w dowolnym momencie między 11.34.00 a 11.34.59. Poza tymi godzinami zawodnik otrzyma punkty karne w wysokości 60 (60) punktów karnych za minutę lub ułamek minuty za wcześniejsze przybycie i dziesięć (10) punktów za minutę lub ułamek minuty za spóźnienie. Gdy po kontroli czasu następuje kontrola startu „Etapu regularności”, należy zastosować następującą procedurę: sędzia kontroli czasu wpisze na kartę czasu, czas odprawy samochodu do punktu kontroli czasu, a także „tymczasowy” czas rozpoczęcia „Etapu regularności”, który wynosi, co najmniej jedną minutę po godzinie przyjazdu.

W przypadku, gdy dwie lub więcej samochodów dotrze do stacji kontroli czasu w tej samej minucie, ich tymczasowe czasy startu dla „Etapu regularności” będą następować w ciągu jednoczynowych odstępów, w kolejności ich przybycia do Kontroli Czasu. Po zakończeniu procedury kontroli czasu, każdy samochód musi zostać doprowadzony do punktu, w którym znajduje się początkowy sędzia „Etapu regularności”. W tym momencie samochód otrzyma sygnał startu dokładnie w momencie, w którym rozpoczyna się minuta jego „tymczasowego” czasu rozpoczęcia. Jeśli to konieczne, początkowy sędzia może zmienić ten „prowizoryczny” czas rozpoczęcia i wprowadzić nowy czas rozpoczęcia na karcie czasu, potwierdzony podpisem początkowego sędziego. Na przykład, jeśli wprowadzony „prowizoryczny” czas rozpoczęcia etapu regularności wynosi 11 h 32 min, początkowy sędzia poda sygnał startu dokładnie o 11:32:00. Jeśli nieprzewidziane zdarzenie sprawi, że start samochodu będzie trudny lub niebezpieczny w tym momencie, początkowy sędzia zmieni go na następną minutę, tj. 11:33:00 (lub później), zatwierdzając kartę czasu i dając na początek sygnał dokładnie w tym nowym czasie. Samochód musi odejść natychmiast i tak szybko, jak jest to możliwe z prawnego punktu widzenia, musi osiągnąć „stałą” prędkość nałożoną na ten konkretny etap regularności, po którym samochód musi poruszać się w sposób ciągły, utrzymując tę prędkość na stałym poziomie do końca „etapu regularności”, jak zaznaczono w książce drogowej i wskazań na poboczu przez standardowy sygnał zatwierdzony przez FIA. Alternatywne ustawienia punktów początkowych etapów regularności mogą zostać zatwierdzone, pod warunkiem, że Organizatorzy szczegółowo je opisują w Regulaminie uzupełniającym lub w dodatkowym powiadomieniu."

6. Tabela kar

- Za każdą minutę lub ułamek minuty samochód dociera na stację kontroli czasu: wzrost zużycia energii o 2%.

- Za każdą minutę, lub ułamek minuty, samochód przybywa późno na stacji kontroli czasu: wzrost zużycia energii o 2%.

- W przypadku, gdy opóźnienie odprawy w jednej stacji kontroli czasu lub skumulowane opóźnienia w niektórych lub wszystkich stacjach kontroli czasu tego samego odcinka dziennego przekracza 30 minut: wzrost zużycia energii o 20%.

- W przypadku, gdy opóźnienie odprawy na jednej stacji kontroli czasu lub skumulowane opóźnienia na niektórych lub wszystkich stacjach kontroli czasu tego samego odcinka dziennego przekraczają 60 minut: kary według uznania stewardów, aż do dyskwalifikacji z imprezy (Art. 4.11).

Brak odprawy na punkcie kontroli czasu, na punkcie kontroli czasu na przegrupowaniu lub na ostatnim punkcie kontroli czasu etapu - wzrost zużycia energii o 10%.

- Dla każdego celowego odchylenia od planu podróży w Drodze: wzrost zużycia energii o 20%

- W przypadku nieuprawnionej zmiany członka załogi: Dyskwalifikacja z imprezy.

- Za utratę karty czasu: wzrost zużycia energii o 20%.

- Za dokonanie korekty / poprawki na karcie czasu: dyskwalifikacja z zawodów (art. 3.5).

- za celowe blokowanie drogi lub za niesportowe zachowanie: kara według uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji z zawodów (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 control penalties are 50%, the final figure will be: $40 + 40 \times 50\% = 60$ kwh.

6.1. Sprostowanie kary dyskwalifikacji w określonych przypadkach

Jeśli zawodnik napotka jakiegokolwiek problemy, takie jak wypadek, problem mechaniczny lub inny i musi się zatrzymać podczas dziennego etapu (z wyjątkiem ostatniego), może poprosić o ponowne uruchomienie w następnym etapie. Pisemny wniosek należy przesłać do Dyrektora Rajdu przynajmniej 30 minut przed spotkaniem ZSS, które zatwierdza listę startową na następny etap.

Jeśli powodem zatrzymania jest wypadek lub problem mechaniczny, samochód musi zostać sprawdzony przez sędziego technicznego, co najmniej 30 minut przed oficjalnym czasem rozpoczęcia następnego etapu. Na wniosek sędziego technicznego, zazwyczaj ze względów bezpieczeństwa, dyrektor zawodów może ostatecznie zatrzymać samochód.

Załoga, która ukończy zawody po naprawie awarii, zostanie uwzględniona w klasyfikacji końcowej, zostanie umieszczona za tymi, którzy ukończyli całe zawody. Zawodnicy ci zostaną sklasyfikowani tylko według punktów karnych z kontroli czasu.

6.2. Remis

Gdy samochody mają takie samo zużycie energii, pozycje względne zostaną określone w zależności od zużycia energii bez kary; w przeciwnym razie zaangażowane samochody pozostaną w tej samej pozycji.

7. Zgłoszenia

Formularz zgłoszeniowy należy przesłać na oficjalny adres Organizatora.

Złożenie formularza zgłoszeniowego będzie dowodem, że wszyscy kierowcy i piloci zobowiązują się do przestrzegania wszystkich zapisów Regulaminu rajdu.

Informacje dotyczące członków załogi muszą zostać potwierdzone, co najmniej 7 dni przed kontrolą administracyjną.

Organizator jest zobowiązany poinformować zgłaszających o przyjęciu lub nie drogą mailową lub faksem najpóźniej 2 dni od otrzymania wypełnionego formularza wraz z wymaganymi dokumentami.

Organizator zastrzega sobie prawo do odrzucenia każdego zgłoszenia według własnego uznania. Prawo to podlega warunkom opisanym w art. 3.14 ISC oraz art. 8 Przepisów Ogólnych mających zastosowanie do wszystkich Mistrzostw FIA.

Członek załogi może zostać zmieniony za zgodą Organizatora tylko przed kontrolą administracyjną.

Po opublikowaniu listy uczestników tylko sędziowie zawodów mogą zatwierdzić zmianę dowolnego członka załogi.

Samochód może zostać zmieniony na inny tylko wtedy, gdy zostanie to zatwierdzone przez Organizatora i zaakceptowane przez ZSS. Wymieniony samochód nie może wystartować bez badania kontrolnego i zatwierdzenia przez delegata technicznego FIA.

Zawodnik, który chce zmienić samochód lub członka załogi musi złożyć wniosek do Rzecznika Zawodników

Zmiana samochodu nie może nastąpić w ciągu 60 minut od oficjalnego startu rajdu a najpóźniej musi nastąpić przed wjazdem do Parc Fermé.

Jeśli członek załogi musi zostać wymieniony, musi to nastąpić 60 minut przed oficjalnym startem rajdu; nowy członek załogi musi przejść odprawę administracyjną.

8. Sponsoring

Każdy uczestnik, który jest wspierany przez firmę handlową, której znaki towarowe "XXX" będą widoczne na jego samochodzie i/lub na ubraniu załogi jest zobowiązany zgłosić to przy składaniu formularza zgłoszeniowego i poprosić Organizatora o zatwierdzenie.

Powodem jest uniknięcie reklamy produktów lub usług, które nie są zgodne z celami imprezy lub mówiąc ogólnie z celami sportów motorowych i/lub ograniczeniami określonymi przez FIA. Jakikolwiek wsparcie lub reklama niezgodna z wartościami etycznymi, dobrymi obyczajami lub dobrymi praktykami jest zabronione.

9. Reklama wydarzenia

Uczestnicy biorący udział w rajdzie upoważniają Organizatora do bezpłatnego korzystania z ich nazwisk, a także nazwisk członków załogi oraz danych o ich samochodach w raportach z wydarzenia, komunikatach prasowych oraz wszelkich materiałach reklamowych.

Deklarują również zgodę na wszelkie materiały publikowane przez Organizatora, w których może odnieść się do ich nazwisk oraz danych samochodu.

10. Warunki szczególne

Wszelkie zmiany lub uzupełnienia do niniejszego Regulaminu, jak również wszelkie wyjaśnienia lub informacje istotne dla uczestników, które zostały wydane po opublikowaniu Regulaminu Uzupełniającego, będą przekazywane w oficjalnie numerowanych i opatrzonych datą Biuletynach lub Ogłoszeniach informacyjnych.

Zostaną one przekazane wszystkim uczestnikom rajdu, którzy podpiszą potwierdzenie ich odbioru, a następnie zostaną zamieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

W przypadku braku możliwości zastosowania tej procedury, ze względu na okoliczności, Organizator dołoży wszelkich starań, aby poinformować wszystkich uczestników za pomocą wszelkich dostępnych środków.

Wszelkie kwestie nieuregulowane w niniejszych przepisach podlegają decyzjom ZSS.

11. Numery zawodników, dokumenty i tablice rajdowe

Uczestnicy rajdu otrzymają numery startowe podczas kontroli administracyjnej, powinny one pozostać nienaruszone i zamieszczone w widocznym miejscu przez cały czas trwania imprezy. Naklejki na drzwiach bocznych z numerem startowym będą zawierać również nazwę wydarzenia oraz logo Organizatora i Sponsorów.

Organizator zapewnia uczestnikom różne materiały i usługi w następujący sposób:

- Książka drogowa
- Regulamin uzupełniający
- Numery startowe
- Karty identyfikacyjne załogi

Podczas kontroli administracyjnej Komitet Organizacyjny dostarczy każdej załodze dwie (2) tablice rajdowe i numery startowe, które muszą być umieszczone na samochodach w obszarze o wymiarach 40 cm x 60 cm lub na równoważnym obszarze kołowym i powinny być one wyraźnie widoczne po obu stronach samochodu.

Dodatek do niniejszego Regulaminu określa właściwe miejsca lokalizacji na pojeździe, w których powinny być zamieszczone materiały informacyjne oraz reklamowe.

Jeśli zawodnik odmówi zamieszczenia reklamy na samochodzie, Organizator ma prawo zażądać wyższej opłaty wpisowej nawet do dwukrotnej wartości tej opłaty.

12. Klasyfikacje

Na koniec każdej rundy, zostaną ustalone następujące klasyfikacje: Punkty zostaną przyznane jak poniżej:

Zwycięzcą zostanie załoga, która zużyła najniższą sumę obliczonej energii, zwiększoną o ewentualną karę, podczas części wyścigu, w której mierzona jest konsumpcja.

- 1.: 10 punktów
- 2.: 8 punktów
- 3.: 6 punktów
- 4.: 5 punktów
- 5.: 4 punkty
- 6.: 3 punkty
- 7.: 2 punkty
- 8.: 1 punkt

Współczynnik zależny od długości zawodów:

Współczynnik 2,0: Długość całkowita powyżej 600 km, minimalnie 200 km Odcinków Regularnościowych

Współczynnik 1,5: Długość całkowita powyżej 400 km i poniżej 600 km, minimalnie 150 km Odcinków Regularnościowych

Współczynnik 1,0: Długość całkowita poniżej 400 km, minimalnie 100 km Odcinków Regularnościowych.

Współczynnik dla specjalnych krajów oraz wysp: Współczynnik 1,5: Zawody poza Europą i Islandia, Irlandia, Madera oraz Wyspy Kanaryjskie.

Współczynniki 1,0: Wszystkie pozostałe państwa w Europie.

Współczynniki za długość oraz za kraje powinny zostać przez siebie przemnożone, np. współczynnik za zawody na Maderze o długości większej niż 400 km będzie liczony następująco $1,5 \times 1,5 = 2,25$.

Tytuł w Pucharze Jazdy na Regularność będzie przyznany kierowcom/pilotom, którzy mają najwyższą liczbę punktów, biorąc pod uwagę wyniki wszystkich rund w Pucharze, odjąć 1 (n-1), jeżeli ukończył do 10 rund i odjąć 2 (n-2), jeżeli ukończył 11 lub więcej rund. Jednakże, będą brane pod uwagę punkty kierowcy/pilota z przynajmniej dwóch rund.

Dla wszystkich rund, punkty zostaną przyznane za Puchar, tylko w przypadku, gdy przynajmniej 3 zawodników wystartuje w rajdzie.

13. Doładowywanie/Dotankowywanie – Zużycie energii/paliwa i testy jazdy ekologicznej

Doładowywanie będzie zapewnione przez Organizatora. Może być również wykonywane przez zawodników, ale wyłącznie poza częścią trasy w trakcie, której mierzony jest zużycie energii/paliwa i jeżeli zostało to określone w regulaminie uzupełniającym. Jeżeli Organizator zapewnia punkty ładowania, to zapewnione urządzenia i złącza muszą być wymienione w regulaminie uzupełniającym. Jeżeli organizator dostarcza paliwo dla FCEVs, to dostarczane paliwo musi zostać wymienione w regulaminie uzupełniającym.

Regularność nie jest częścią Pucharu Zużycia Energii E-Rally i nie będzie brana pod uwagę w wynikach E-Rally Energy Consumption Cup. Podczas tego samego wydarzenia zostanie zorganizowany konkurs Puchar E-Rally Regularity. Zobacz regulamin sportowy na E-Rally Regularity Cup. Zużycie można zmierzyć dla całego wydarzenia lub tylko części wydarzenia. Jakikolwiek ładowanie i / lub tankowanie poza oficjalnie wyznaczonymi obszarami jest surowo zabronione pod rygorem wykluczenia z klasyfikacji. Dotyczy tylko części kursu, w której odbywa się konkurencja konsumpcyjna. Dotyczy to wszystkich pojazdów. Szczegółowe informacje o sprzęcie i procedurze ładowania są opisane w przepisach technicznych.

14. Remisy w Pucharze Jazdy Regularnościowej

a) Kierowcy i piloci. Rozstrzygnięciem pomiędzy kierowcami i pilotami, którzy zdobyli tę samą liczbę punktów powinno być następujące:

- większa liczba pierwszych miejsc, następnie drugich miejsce, następnie trzecich miejsc, itd., zdobytych w klasyfikacji zawodów branych pod uwagę,

- większej liczba najwyższych miejsc zdobytych w klasyfikacji zawodów, w których wystartowali każdy z kierowców lub pilotów z tą samą liczbą punktów

- w przypadku dalszego remisu, FIA/ENECC zadecyduje, kto jest zwycięzcą, biorąc pod uwagę jakiegokolwiek inne rozważania uznane przez nich za słuszne,

b) Producenci Rozstrzygnięcie pomiędzy producentami, którzy uzyskali tę samą liczbę punktów powinno być następujące:

- większa liczba najwyższych miejsc zdobytych w zawodach, w których remisujący producenci wystartowali, biorąc pod uwagę tylko jedno miejsce dla każdego z nich,

- większa liczba najwyższych miejsc zdobytych w zawodach, w których remisujący producenci wystartowali,

-, jeżeli producent zdobył więcej niż jedno miejsce w zawodach, to punkty za te miejsca zostaną zsumowane,

- w przypadku dalszego remisu, FIA/ENECC zadecyduje, kto jest zwycięzcą, biorąc pod uwagę jakiegokolwiek inne rozważania uznane przez nich za słuszne.

15. Nagrody FIA

Nagrody FIA zostaną przyznane kierowcom i pilotom, którzy wzięli udział w przynajmniej dwóch rundach, w różnych krajach, w Pucharze E-Rally Regularity, jeżeli Puchar składa się z trzech lub więcej rund.

a) Puchar Kierowców i Pilotów Dwa trofea dla kierowcy i pilota z najwyższą liczbą punktów.

b) Puchar Producentów Producenci powinni spełniać wymagania zawarte powyżej w Artykule 2.

- Jeden puchar dla producenta, który (taka sama skala punktowa jak zdefiniowano powyżej – patrz Artykuł 12).

W Pucharze Producentów, tylko samochód/marka samochodów, która zdobyła najwyższą pozycję na danej rundzie może punktować.

16. Zakres ubezpieczenia

Regulamin uzupełniający musi określać szczegóły zakresu ubezpieczenia zapewnionego przez Organizatora.

Polisa powinna pokrywać zawodników i załogi, FIA, osoby oficjalne (opis ryzyka oraz kwota ubezpieczenia). Kwota ubezpieczenia powinna zostać podana w USD lub EUR.

16.1. Zakres odpowiedzialności cywilnej

16.1.1. Składka ubezpieczeniowa, która musi być zawarte we wpisowym, musi gwarantować pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich.

16.1.2. Ubezpieczenie OC powinno być dodatkiem i nie naruszać jakichkolwiek polis ubezpieczeniowych posiadanych przez zawodnika lub jakąkolwiek inną osobę lub podmiot prawny biorący udział w rajdzie.

16.1.3. Ubezpieczenie powinno działać przynajmniej w trakcie rozgrzewki lub wolnych treningów i odcinka kwalifikacyjnego a następnie, dla załóg poruszających się trasą rajdu, od startu pierwszej części zawodów do końca rajdu lub do momentu definitywnego wycofania się z rywalizacji lub

dyskwalifikacji. Samochody wycofane, które ponownie wystartowały nie powinny być uznane za definitywnie wycofane.

16.2. Wyłączenie odpowiedzialności

Samochody serwisowe i te służące do zapoznania z trasą nie są objęte polisą ubezpieczeniową rajdu.