

RALLYE DU MAROC CLASSIC 2026

Du 26 septembre 2026 au 3 octobre 2026

From September 26th 2026 to October 3rd 2026

RÈGLEMENT PARTICULIER SUPPLEMENTARY REGULATIONS



REGLEMENT RALLYE UD MAROC CLASSIC 2026 / 2026 RALLYE DU MAROC CLASSIC REGULATIONS

1 PROGRAMME / PROGRAM

Date	Time	Designation	Location
13-April-2026		Entries open and publication of supplementary regulations	
TBA		Issuing of Rally Guide	
07-Sept-2026		Closing date for entries	
17-Sept-2026		Publication of entry list	Internet (DNB)
24-Sept-2026	12:00	Opening of Service Park	Agadir – TBA
	15:00 - 20:00	Distribution of safety equipment (IRITRACK + TRIPY K)	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
25-Sept-2026	09:00 - 16:00	Private Test Day 1/2 (Safety equipment mandatory)	Agadir Region – TBA
	09:00 - 15:00	Distribution of safety equipment (IRITRACK + TRIPY K)	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
26-Sept-2026	08:00 - 20:00	Opening of Rally HQ	Rally HQ
	09:00 - 20:00	Opening of media centre	Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	09:00 - 16:00	Private Test Day 2/2 (Safety equipment mandatory)	Agadir Region – TBA
	08:00 - 18:00	Administrative checks (On Appointment)	Rally HQ
	20:00	Rallye du Maroc Classic Briefing (Mandatory)	Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	10:00 - 20:00	Scrutineering (On Appointment)	Agadir – TBA
27-Sept-2026	08:00 - 15:30	Administrative checks (On Appointment)	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	10:00 - 17:30	Scrutineering (On Appointment)	Agadir – TBA
	09:00 - 18:00	Service Crews Administrative Checks	Agadir – Service Park – TBA
	09:00 - 20:00	Opening of Rally HQ and Media centre	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	20:00	Publication of List of Crews authorised to start & Start list for Prologue	Internet (DNB)
28-Sept-2026	08:00 - 21:00	Opening of Rally HQ	Rally HQ
	09:00 - 18:30	Opening of media centre	Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	TBA	Prologue - Start of the Rally	Agadir Region – TBA
	12:00 - 17:00	Last changing group request after Prologue – Stewards Office	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	18:30	Publication of the Provisional Classification of the Prologue	Internet (DNB)
	20:30	Stage 1 Briefing (After Rallye du Maroc briefing)	Rally HQ Agadir – Sofitel Royal Bay Hotel
	20:30	Publication of start list for Stage 1	Internet (DNB)
29-Sept-2026	12:00 - 22:00	Opening of media centre	Zagora Bivouac
	14:00 - 22:00	Opening of Rally HQ	
	TBA	Stage 1 start	Agadir – TBA
	19:30	Stage 2 Briefing (After Rallye du Maroc briefing)	Zagora Bivouac
	20:00	Publication of start list for Stage 2	Internet (DNB)
30-Sept-2026	09:00 - 22:00	Opening of media centre	Zagora Bivouac
	10:00 - 21:00	Opening of Rally HQ	
	TBA	Stage 2 start	
	19:30	Stage 3 Briefing (After Rallye du Maroc briefing)	
	20:00	Publication of start list for Stage 2	Internet (DNB)
1-Oct-2026	09:00 - 22:00	Opening of media centre	Zagora Bivouac
	10:00 - 21:00	Opening of Rally HQ	
	TBA	Stage 3 start	
	19:30	Stage 4 Briefing (After Rallye du Maroc briefing)	
	20:00	Publication of start list for Stage 2	Internet (DNB)

Date	Time	Designation	Location
2-Oct-2026	09:00 - 22:00	Opening of media centre	Zagora Bivouac
	10:00 - 21:00	Opening of Rally HQ	
	TBA	Stage 4 start	
	19:30	Stage 5 Briefing (After Rallye du Maroc briefing)	
	20:00	Publication of start list for Stage 2	Internet (DNB)
3-Oct-2026	09:00 - 22:00	Opening of media centre	Zagora Bivouac
	10:00 - 20:00	Opening of Rally HQ	
	TBA	Stage 5 start	
	After Finisher Ceremony	Final Scrutineering	Dedicated area in the Final Parc Fermé
	17:00	Publication of Provisional Classification	Internet (DNB)
	18:00	Publication of Final Classification (after the Stewards have declared the Classification Final)	Internet (DNB)
	21:00	Podium Ceremony – Prize giving (after Rallye du Maroc and W2RC Prize giving)	Zagora Bivouac

2 ORGANISATION

2.1 DEFINITION

Le société Produnes Events organise avec le concours de la Fédération Royale Marocaine des Sport Auto (FRMSA), **une épreuve nationale à participation étrangère autorisée** de rallye tout- terrain historique de régularité du 26 septembre 2026 au 3 octobre 2026, dénommée :

RALLYE DU MAROC CLASSIC 2026

L'épreuve est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International, du présent règlement et de ses éventuels additifs.

Pour les articles non spécifiés, il est nécessaire de se reporter dans le règlement particulier de l'épreuve du Rallye du Maroc 2026.

Toute réclamation contre les décisions sera transmise pour instruction au Collège des Commissaires Sportifs (Art. 171 et suivants du Code Sportif International).

De même, tout cas non prévu par ledit règlement sera étudié par le Collège qui a seul le pouvoir de décision (Art. 141 du Code Sportif International).

En cas de contestation au sujet de l'interprétation du présent règlement, seul le texte rédigé en anglais fera foi.

Permis d'organisation : **VISA FRMSA N° 011/R/2026**

Produnes Events, with the participation of the Fédération Royale Marocaine des Sport Auto (FRMSA), is organising a **national event with authorised foreign participation** of an off-road regularity rally for historical vehicles from September 26th 2026 to October 3rd 2026, called the:

RALLYE DU MAROC CLASSIC 2026

The event will be held in accordance with the International Sporting Code, these Rules and any additional Bulletins, as applicable.

For unspecified articles, refer to the specific regulations of the Rallye du Maroc 2026.

Any protest against the decisions of the race management shall be transmitted for investigation to the Stewards' Office (Art. 171 and following of the International Sporting Code).

Similarly, any case not provided for by these Regulations shall be examined by the Stewards' Office, which is the sole party entitled to make a decision. (Art. 141 of the International Sporting Code).

In the case of a dispute concerning the interpretation of these regulations, the English version shall be considered as the final text.

Organisational approval: **VISA FRMSA N° 011/R/2026**

2.2 COORDONNEES DE L'ORGANISATION / ADDRESS OF THE ORGANISER

Pro Dunes Events SL

Avinguda Meritxell, 81, 2n pis – Andorra la Vella AD500 – Andorra

Tel : +376 665 165

Mail : competitors@rallyedumaroc.com

2.3 COMITE D'ORGANISATION / ORGANISING COMMITTEE

Directeur de l'épreuve / <i>Race Director</i> :	Marc COMA
Coordinateur principal / <i>Lead Coordinator</i> :	David SERIEYS
Responsable Concurrents / <i>In charge of the Competitors</i> :	Mickael WALCH
Responsable Sportif / <i>In charge of Sports</i> :	Bjorn VANOVERSCHELDE
Responsable Technique / <i>Technical Manager</i> :	Thierry VIARDOT
Responsable PCO / <i>In charge of PCO</i> :	Alain GROSMAN

2.4 LISTE DES OFFICIELS / LIST OF OFFICIALS

Collège des Commissaires Sportifs / <i>Stewards' Office</i>		
Président du Collège / <i>Chairman</i>	Manuela PRADES	Lic.34242
Membres du Collège / <i>Sporting Stewards</i>	Cédric MONDON	Lic. TBA
	Thibault BATS	Lic. TBA
Relation Concurrents / <i>Competitors Relation Officer</i>		
	Joana MARTINS	Lic. TBA
Direction de Course / <i>Race Direction</i>		
Directeur de Course / <i>Clerk of the Course</i>	Benoit SOULAS	Lic. TBA
Commissaires Techniques / <i>Scrutineers</i>		
Coordinateur Technique / <i>Technical Coordinator</i>	Thierry VIARDOT	Lic. 57750
Commissaires Autos / <i>Car Scrutineers</i>	André OLIVIER	Lic.1119
Autres / <i>Others</i>		
Médecin Chef / <i>Chief Doctor</i>	Sarah LORGE	Lic.TBA

3 MODALITÉS GÉNÉRALES / GENERAL CONDITIONS

3.1 DESCRIPTION

L'épreuve Rallye du Maroc Classic est une épreuve de régularité, de navigation et de franchissement de dunes qui se court en parallèle du Rallye du Maroc. En aucun cas la vitesse ne peut être un critère déterminant pour le classement. Les participants seront soumis à :

- des Zones de Régularité (**RT regularity test**) où ils devront respecter des moyennes imposées et se rapprocher du temps idéal en tout point du parcours.
 - des Zones de Navigation (**NT navigation test**) où ils devront respecter au mieux l'itinéraire indiqué dans le roadbook et valider des points de passages (WP waypoints) dans le respect d'un temps imparti maximum.
 - Des Zones de Dunes (**DT dunes test**) où ils devront valider un ensemble de points de passage, avec un temps imparti maximum alloué.
- Obligatoires pour tous les véhicules sauf pour une liste de Concurrents qui sera publiée suite aux vérifications administratives par l'organisateur composée de véhicules non adaptés au franchissement de dunes.

Les pénalités seront exprimées en points. Le vainqueur étant celui réunissant le moins de points à l'issue du rallye. Le parcours est divisé en 5 étapes. Une étape peut être composée de plusieurs RT, NT, DT. Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les différents contrôles et transferts seront indiqués dans le carton de temps remis aux équipages au CH de départ de chaque étape.

The Rallye du Maroc Classic event is a regularity, navigation and Dune test race held in parallel with the Rallye du Maroc. Speed shall have no impact whatsoever on the classification. Competitors will be subject to:

- Regularity Tests (**RTs**) where participants have to comply with the established average speed and stay close to the ideal time throughout the route.
 - Navigation Tests (**NTs**) where participants have to follow the route as closely as possible and validate waypoints (WP) complying with a maximum allocated time.
 - Dune Tests (**DTs**) where participants have to validate waypoints with a maximum allocated time.
- Mandatory for all vehicles except for a list of Competitors published by the promoter organisation after the administrative checks, made up of vehicles that are not suitable for crossing dunes.

Penalties shall be handed down as points. The winner shall be the competitor with the fewest points at the end of the rally. The route is divided into 5 stages. Each stage may consist of several RTs, NTs and/or DTs. The details of the itinerary and the various controls and transfers shall be set out in the timecard handed out to the crews at the TC start of each stage.

3.2 VÉHICULES ÉLIGIBLES / ELIGIBLE VEHICLES

Sont admissibles les véhicules carrossés de 4 à 8 roues, conformes à la législation routière et dont un modèle similaire a participé au rallye Dakar jusqu'à l'édition 2005 inclus ou tout autre rallye-raid de cette période. Toutefois, l'organisation se réserve le droit de sélectionner des modèles n'ayant jamais participé à des rallyes-raid mais comportant un intérêt historique.

Une catégorie OPEN est créée pour les véhicules d'après 2005, et le comité d'organisation se réserve le droit d'accepter ou de refuser un véhicule dans cette catégorie en fonction de son type et s'il venait à ne pas respecter le règlement techniques.

Le classement de cette catégorie OPEN sera séparé de celui des véhicules Classic.

Les Equipages pourront sélectionner leur groupe de vitesse moyenne (voir Art.3.3) en fonction de l'âge du véhicule qui sont considérés selon 2 périodes distinctes.

Période A - Pré 95 : Première participation du modèle avant Dakar 31/12/1994

Période B - Post 95 : Première participation du modèle après Dakar 01/01/1995 et jusqu'au Dakar 2005 inclus

Attention, en marge de la Période A et B, l'Organisation a établi une liste de véhicule dit « Low Performance » qui seront les seuls à pouvoir s'inscrire dans le Groupe de vitesse moyenne H1 (voir art. suivant 3.3)

L'ensemble des véhicules éligibles au Rallye du Maroc Classic est disponible en annexe 1

Catégorie OPEN – Véhicules construits entre le 01/01/2006 et ce jour.

Un Dossier Technique du véhicule sera exigé par l'organisation disponible sur la plateforme d'inscription.

4 to 8-wheeled vehicles with bodywork, compliant with traffic regulations and for which a similar model took part in the Dakar Rally up to the 2005 edition inclusive, or any other rally raid held during this period. However, the organiser reserves the right to select models that have never taken part in rally raids but are deemed historically relevant.

An OPEN category is created for vehicles from 2005 onwards, and the organizing committee reserves the right to accept or refuse a vehicle of this category depending on its type and if it fail to comply with the technical regulations.

The classification of this OPEN category will be separate from that of Classic vehicles.

Crews may select their average speed group (see Art. 3.3) based on the age of the vehicle, which is classified according to two distinct periods.

Period A – Pre-95: First participation of the model before Dakar 31/12/1994

Period B – Post-95: First participation of the model after Dakar 01/01/1995 and up to and including Dakar 2005.

Please note that, within Period A and B, the Organization has established a list of so-called "Low Performance" vehicles, which will be the only ones allowed to register in the H1 average speed group (see Art. 3.3 below).

The full list of vehicles eligible for the Rallye du Maroc Classic is available in Appendix 1

OPEN Category – Vehicles built between 01/01/2006 and today.

The organiser will require a technical dossier for each vehicle available on the registration platform.

3.3 GROUPES / GROUPS

Le Rallye du Maroc Classic est composé de quatre groupes:

- **GROUPE H1** – MOYENNE BASSE – accessible uniquement aux véhicules de la liste « Low Performance » de la période A et B (voir liste en annexe 1)
- **GROUPE H2** – MOYENNE MODERE – accessible aux véhicules de période A (voir liste en annexe 1)
- **GROUPE H3** – MOYENNE INTERMEDIAIRE – accessible aux véhicules de période A et B (voir liste en annexe 1).
- **GROUPE H4** – MOYENNE HAUTE – accessible aux véhicules de période A et B (voir liste en annexe 1).

Le comité d'organisation se réserve le droit d'accepter ou de refuser un véhicule dans un des groupes ci-dessus, en fonction de ses spécificités techniques et de sécurité.

L'attribution des groupes autorisés pour chaque véhicule se fera lors de la validation de l'inscription.

Pour des raisons de sécurité uniquement, les Commissaires Sportifs peuvent autoriser un véhicule à changer de groupe jusque la veille de l'Etape 1.

L'organisation réalise l'ouverture et les vitesses moyennes sur une base de moyenne H2 avec un véhicule 4x4 standard moderne non préparé.

The Rallye du Maroc Classic consists of four groups:

- **GROUP H1** – LOW AVERAGE SPEED – Accessible only to vehicles listed as "Low Performance" from Period A and B (see list in Appendix 1)
- **GROUP H2** – MODERATE AVERAGE SPEED – accessible only to a vehicles of Period A (see list in appendix 1)
- **GROUP H3** – INTERMEDIATE AVERAGE SPEED – accessible only to a vehicles of Period A and B (see list in appendix 1)
- **GROUP H4** – HIGH AVERAGE SPEED – accessible only to a vehicles of Period A and B (see list in appendix 1)

The organizing committee reserves the right to accept or refuse a vehicle in one of the above groups, based on its technical and safety specifications.

The allocation of authorized groups for each vehicle will be determined during the registration validation process.

For safety reasons only, the Stewards may authorize a vehicle to change groups up to the day before Stage 1.

The Organisation opens the race itinerary based on an average speed H2 with a standard 4x4 vehicle without any preparation.

TABLEAU DE REPARTITION DES GROUPES AUTO - CAR GROUP DISTRIBUTION TABLE

	MOYENNE BASSE (H1) LOW AVERAGE (H1)	MOYENNE MODEREE (H2) MODERATE AVERAGE (H2)	MOYENNE INTERMEDIAIRE (H3) INTERMEDIATE AVERAGE (H3)	MOYENNE HAUTE (H4) HIGH AVERAGE (H4)
	Base - (minimum 10 %)	Base (Orga)	Base + (minimum 5 %)	Base + (minimum 10 %)
LOW PERFORMANCE VEHICLE LIST (See appendix 1)	OK	OK	NO	NO
PERIOD A (1978-1994) (See appendix 1)	NO	OK	OK	OK
PERIOD B (1995-2005) (See appendix 1)	NO	NO	OK	OK

TABLEAU DE REPARTITION DES GROUPES CAMIONS - TRUCK GROUP DISTRIBUTION TABLE

	MOYENNE BASSE (H1t) LOW AVERAGE (H1t)	MOYENNE MODEREE (H2t) MODERATE AVERAGE (H2t)
	Base - (minimum 10 %)	Base (Orga)
PERIOD A (1978 - 1994)	OK	OK
PERIOD B (1995 - 2005)	NO	OK

Pour des raisons de sécurité, sur certains secteurs (piste trop dégradée, passage à proximité d'un camp ou autres...), la différence de vitesse moyenne entre chaque groupe peut être 0%.

Le tableau de répartition des groupes par véhicule est en annexe 1.

Tout véhicule ne figurant pas dans ce tableau devra faire l'objet d'une demande spécifique auprès de l'organisation pour connaître les groupes autorisés pour ce véhicule.

Lors des vérifications administratives, les concurrents camions doivent déclarer s'ils se sont engagés dans le but d'aider des concurrents voitures. Si un concurrent camion s'est engagé dans le but d'assister un concurrent voiture H1 pendant la course, il ne sera pas autorisé à concourir en catégorie H2t.

For safety reasons on certain sectors (very bad or tricky track, passage near a camp or other...), the minimum average speed difference between each group can be 0%.

The table showing the allocation groups by vehicle is in Appendix 1.

Any vehicle not listed in this table will require a specific request to the organization to determine the authorized groups for this vehicle.

During administrative checks, truck competitors have to declare if they made their entry with the aim to help car competitors. If a truck competitor made his entry with the aim to help a H1 car competitor during the race, the truck competitor will not be allowed to compete in H2t category.

3.4 ENGAGEMENT-INSCRIPTION / ENTRIES-REGISTRATION

Voir site internet du Rallye du Maroc 2026.

See 2026 Rallye du Maroc website.

3.5 DROITS D'INSCRIPTION / REGISTRATION FEES

Voir site internet du Rallye du Maroc 2026.

See 2026 Rallye du Maroc website.

3.6 ASSURANCES / INSURANCE

Voir Règlement Particulier Rallye du Maroc 2026.

See Rallye du Maroc 2026 Supplementary Regulations.

3.7 AFFICHAGE OFFICIEL / OFFICIAL POSTING

Toutes les informations Concurrents, classements et notes d'ouverture, décisions, documents officiels, Additifs, notifications, pénalités, ordres de départ, etc. seront à consulter sur l'application **SPORTITY**.

Le tableau d'affichage officiel sera accessible par l'application Sportity disponible sur téléphones portables et tablettes. L'App Sportity peut être téléchargée sur Google Play ou AppStore avec le mot de passe : **MAROC26CLASSIC**

Télécharger sur AppStore : <https://apps.apple.com/ee/app/sportity/id1344934434>

Télécharger sur Google Play : <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sportity.app>

Des notifications « push » arriveront sur le téléphone portable ou tablette à la réception de tout nouveau document sur le Tableau d'Affichage Officiel.

All information concerning "Competitors", classifications and road opening notes, decisions, official documents, bulletins, notifications, penalties, starting orders, etc. will be posted in the **SPORTITY** application.

The Digital Notice Board will be accessible via the Sportity application on mobile phones and tablets. The Sportity app can be downloaded from Google Play or AppStore entering the password: **MAROC26CLASSIC**

Download from AppStore: <https://apps.apple.com/ee/app/sportity/id1344934434>

Download from Google Play: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sportity.app>

Push notifications show any new document that is posted to the Digital Notice Board.

4 OBLIGATION DES PARTICIPANTS / PARTICIPANT OBLIGATIONS

4.1 EQUIPAGES / CREWS

Les véhicules doivent tous être composés de 2 membres (pilote/copilote) et de 2 ou 3 membres pour les Camions (pilote/copilote/[+mécano])

Chaque membre d'équipage doit :

- Être âgé de 18 ans minimum

- Être titulaire d'un permis de conduire valide pour sa catégorie de véhicule (Camion : au moins deux membres de l'équipage doivent être titulaires d'un permis de conduire valide. Le troisième membre de l'équipage (mécanicien) n'est pas tenu de posséder

The crews shall be composed of 2 members (driver and co- driver) and 2 or 3 members for trucks (driver, co-driver [and mechanic])

Each crew member shall:

- Be at least 18 years of age

- Hold a valid driving licence for his or her vehicle category

(Truck competitors: at least two crew members must hold a valid driving licence. The third crew member (mechanic) is not required to hold a valid "Heavy Goods Vehicle"

un permis de conduire « Poids lourd » valide). - Être en possession d'une licence Nationale Route Concurrent/Conducteur valide pour la participation d'une épreuve Nationale de régularité à participation étrangère autorisée. Seuls les équipages engagés et vérifiés seront admis au départ. - Être en possession d'une autorisation de participer à une course à l'étranger auprès de l'ASN - Le départ de chaque étape ne sera donné qu'aux équipages exclusivement composés de deux ou trois personnes. - L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture pendant toute la durée du rallye, sauf disposition contraire acceptée par les Commissaires Sportifs. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas du transport d'un blessé) pourra entraîner l'exclusion. - Un membre de l'Equipe pourra sur approbation du Collège des Commissaires Sportifs être remplacé en cours de Rallye si et seulement si celui-ci est déjà régulièrement engagé et vérifié au sein du Rallye du Maroc Classic. La demande devra être faite auprès du Collège des Commissaires Sportifs la veille du départ de l'étape concernée avant publication de la listes des heures et ordre de départ. Chaque véhicule devra comporter à son bord : - Un kit médical facilement accessible (voir liste Technique FIA n°83) Un kit de survie comme ci-après - 1 triangle réfléchissant - des coupe-sangles accessibles lorsque la ceinture de sécurité est bouclée - 2 lunettes de moto/travail - 2 gilets de sécurité - 1 x lampe de sécurité - 1 x 9 m corde de remorquage - des chaussures et des vêtements chauds - 1,5 litres de boissons non alcoolisées par personne accessible lorsque la ceinture de sécurité est bouclée -1 pelle -2 plaques de désensablage - 2 roues de secours minimum -Rations alimentaires de survie (ex : PowerBar ou semblable) -Une réserve de 5 litres d'eau potable	driving licence). - Hold a Driver/Entrant national licence valid for participating in a National regularity event with foreign participation. Only the registered and verified crews will be admitted to the start of the race. - Be in possession of authorisation from the ASN to take part in a race abroad. - The start of each Stage will only be allowed for a two- or three-person crew. - The entire of the crew shall remain together on board throughout the rally, except where otherwise arranged and accepted by the Stewards. The withdrawal of one of the members of the crew, or the admission of a third party on board, (apart from the transportation of an injured person) may lead to exclusion from the rally. - A member of the crew can be replaced during the rally with the agreement of the Stewards if and only if the new member is already engaged and verified in the Rallye du Maroc Classic. The request has been made to the Stewards at least the day before the start of the related Stage and before the "order and departure times" of the related Stage has been published. Each vehicle shall carry: - An easily accessible medical kit (refer to FIA Technical List No. 83) A survival kit containing the following items: - 1 reflective triangle - seat belt cutters accessible when belted into the seat - 2 pairs of motorcycle or working goggles - 2 safety vests - 1 safety light - 1 x 9 m towing belt - warm clothes and shoes - 1.5 litres of non-alcoholic beverages per person accessible when belted into the seat - 1 hand shovel - 2 sand ladders - a minimum of 2 spare wheels - survival food supplies (e.g. PowerBar or similar) - a reserve of 5 litres of drinking water
---	--

4.2 NUMEROS DE COURSE ET PLAQUE RALLYE / RACE NUMBERS AND RALLY PLATE

La plage de numéros 800 à 899 sera réservée à la catégorie Auto Classic. La plage de numéros 900 à 999 sera réservé à la catégorie Camion Classic L'attribution sera faite par le service concurrent en fonction de la date d'arrivée des demandes d'inscription tout en essayant de répondre aux souhaits des équipages dans la limite des disponibilités. Chaque équipage est tenu de réserver : un espace de 42x44cm sur les deux portières avant et sur le toit. un espace de 43x21cm pour les deux plaques rallye sur les faces arrière et avant du véhicule. un bandeau de parebrise de 110x10cm En aucun cas les numéros et plaques ne pourront être déplacés, modifiés, superposés avec d'autres éléments. Pour les châssis originaux aux livrées d'époques, des aménagements seront possibles uniquement avec demande préalable à l'organisateur et accord écrit. A noter: Les publicités même d'époque doivent être en conformité avec la législation locale (tabac, alcool, etc...)	The range of numbers from 800 to 899 shall be reserved for the Car Classic category. The range of numbers from 900 to 999 shall be reserved for the Truck Classic category. Numbers shall be attributed by the Competitor Department on a first come, first served basis while attempting to respond to the wishes of the crews whenever possible. Each crew shall reserve: a 42 x 44 cm area on each front door and on the roof a 43 x 21 cm area for the two rally plates on the front and rear faces of their vehicle. a windscreen strip 110x10 cm Under no circumstances shall the numbers and plates be moved, modified or covered by other elements. For original chassis with vintage liveries, exceptions can be made only with prior notice to the organiser and the written consent thereof. Note: All forms of advertising (including vintage ones) shall be compliant with local Legislation (tobacco, alcohol, etc.)
---	---

4.3 CARNET DE CONTROLE / TIMECARD

Chaque équipage recevra à chaque CH de Départ Bivouac un carnet de contrôle sur lesquels figureront les temps impartis de chaque secteur et l'ensemble des contrôles du jour. Ce carnet sera rendu au CH d'arrivée de l'étape. Il devra être disponible pour inspection sur demande, où il devra être présenté par l'Equipe complet dans son véhicule. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle. A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou modification apportée sur la fiche de contrôle ainsi que sa perte pourra entraîner une pénalité. Il incombe à l'équipage de présenter sa fiche de contrôle aux commissaires au bon moment et de vérifier que l'heure est correctement inscrite. Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur la fiche de contrôle, manuellement. En cas de différence entre le carnet de contrôle et le Tripy, c'est l'information du Tripy qui fera foi.	For each Stage, at the Bivouac Start TC, each crew will receive a timecard listing the established times and all the checkpoints of the day. This timecard shall be handed in at the Finish TC of the Stage. It shall be available for inspection on request, where it shall be presented in person by the complete crew in its vehicle. Crews are solely responsible for their timecards. Any correction or modification to the timecard without the approval of the relevant steward, or the loss of the timecard, may give rise to a penalty. It therefore falls upon the crew to submit their timecard to the stewards at the right time and to make sure that the correct time has been recorded. Only the relevant steward shall be authorised to record the time on the timecard, which shall be done manually. In case of a difference between the timecard and the Tripy, the Tripy's information shall prevail.
--	---

4.4 CIRCULATION ET VITESSE MAX / TRAFFIC & MAXIMUM SPEED

Sur l'ensemble du parcours la vitesse des participants est contrôlée via le boîtier TRIPY. Tout dépassement des vitesses mentionnées ci-après sera automatiquement reporté au PCO et à la Direction de Course.

1/ Secteur de liaison : La vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du rallye en Liaison est de 130Km/h à l'exception des zones de liaisons soumises aux prescriptions réglementant la circulation du pays traversé

Tout dépassement de vitesse maximum enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- De 3 à 20 km/h :

1ère Infraction : 100 points + 100€,

2ème Infraction : 200 points + 300€,

3ème Infraction : Disqualification

- Au-delà de 20 km/h :

1ère Infraction : 300 points + 500€,

2ème Infraction : 500 points + 1000€,

3ème Infraction: Disqualification

Les zones de Transferts entre RT seront considérées comme des liaisons pour le respect des vitesses max.

2/ ZONE DE CONTROLE DE VITESSE « DZ-FZ » (SLOW ZONE)

Des « Zones de Contrôle de Vitesse » ou Slow Zone, peuvent être présentes en transfert, liaison RT ou NT. Elles seront indiquées sur le Roadbook par les mentions « DZ » en entrée de zone, « FZ » en fin de zone, suivi de la vitesse maximum à ne pas dépasser.

Dans ces zones, l'Itinéraire du Roadbook est obligatoire. Le non-respect de cet itinéraire ou l'absence de validation de la DZ ou FZ entraînera une pénalité de 300 points. Le rayon de validation d'une DZ et/ou d'une FZ est de 50 m.

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

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- entre 3 et 15 km/h : 50 points
- entre 16 et 40 km/h : 100 points
- au-delà de 40 km/h : 300 points

Toute récidive peut entraîner une pénalité additionnelle allant de 1 000 points à la Disqualification.

Lorsqu'une DZ/FZ est située dans une RT :

- La vitesse moyenne dans cette zone est volontairement inférieure à la Vitesse maximale de la Zone de Vitesse afin de pouvoir continuer à réguler. (Ex : Lors d'une entrée en DZ 30Km/h, la moyenne à respecter sera de 20Km/h)
- Pas de PCI (point de contrôle intermédiaire) 300m avant la DZ/FZ et 1000m après.

Lorsqu'une DZ/FZ est située dans une NT:

- La note du roadbook de la DZ et la flèche de direction s'affichent sur le boîtier Tripy 300 mètres avant la DZ pour vous guider jusqu'à l'entrée de la DZ.

3/ PENDANT ZONE DE REGULARITE : Vitesse max en RT,

140km/h auto

120km/h camion

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- entre 3 et 15 km/h : 50 points
- entre 16 et 40 km/h : 100 points
- au-delà de 40 km/h : 300 points

Toute récidive peut entraîner une pénalité additionnelle allant de 500 points à la disqualification.

Note that the TRIPY device shall be used to monitor the entire route and the speed of the participants. Any exceeding of the speed limits will be automatically reported to the PCO and Race Direction.

1/ Road section: The maximum authorised speed on the Road Section during the Rally is 130 km/h except on road sections subject to the existing driving rules of the country concerned.

Any exceeding of the speed limits recorded by the GPS will be penalized par the Race Director according the following penalties:

- Excess between 3 and 20 km/h:

1st violation: 100 points + €100

2nd violation: 200 points + €300

3rd violation: Disqualification

- Excess of more than 20 km/h

1st violation: 300 points + €500

2nd violation: 500 points + €1000

3rd violation: Disqualification

Transfers between RTs will be considered as Road Section for the maximum speed limits rules.

2/ SPEED MONITORING ZONE "DZ-FZ" (SLOW ZONE)

These "speed monitoring zones" or Slow Zone may be present in Transfer, Liaison, RT or NT. They are shown in the Roadbook by the letters "DZ" at the entry of the zone and "FZ" at the exit of the zone, along with the speed limit to be observed.

The official route is mandatory in these zones. Any non-compliance with this route or missing DZ/FZ waypoint will result in a penalty of 300 points. The validation radius of a DZ and/or FZ is 50m.

The existence or absence of road signs cannot be used as grounds for any protests. Any exceeded speed limit recorded by the GPS will be penalized by the Race Director as follows:

- Excess between 3 and 15 km/h: 50 points
- Excess between 16 et 40 km/h: 100 points
- Excess of more than 40 km/h: 300 points

Any Recurrence could lead to an additional penalty of 1,000 points and may even result in disqualification from the race.

When a DZ/FZ is located in an RT:

- The average speed in this area is purposely lower than the Maximum Speed Limit so that you can continue to use your speed governor. (e.g. When you enter a 30 km/h DZ, the average speed will be 20 km/h).
- No PCI (intermediate check point) 300 m before the DZ/FZ and 1,000 m after it.

When a DZ/FZ is located in a NT:

- The DZ roadbook note and direction arrow will be displayed on the Tripy device 300 meter before the DZ to guide you to the entrance of the DZ.

3/ DURING THE REGULARITY TEST: Maximum Speed in RT,

140 km/h for cars

120 km/h for trucks

Any excess speed recording by the GPS will be penalized by the Race Director as follows:

- Excess between 3 and 15 km/h: 50 points
- Excess between 16 et 40 km/h: 100 points
- Excess of more than 40 km/h: 300 points

Any Recurrence could lead to an additional penalty of 500 points and may even result in disqualification from the race.

4.5 AUTONOMIE / FUEL RANGE

L'autonomie minimum pour les véhicules en course est de **350 km**, par mesure de sécurité une autonomie de **10%** supplémentaire est exigée.

The minimum range of vehicles in the race is **350 km**. For safety reasons, an extra margin of **10 %** is required.

4.6 MATERIEL AUTORISE / AUTHORISED EQUIPMENT

TRIPY: L'organisation mettra à disposition de chaque équipage un boîtier TRIPY qui devra être branché dans le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. Toute manipulation autre que celle utile à la navigation sera pénalisée de 5000 points à la première occurrence et pouvant aller jusqu'à la Disqualification en cas de récidive. Le boîtier TRIPY servira de GPS et de Roadbook électronique pour l'équipage mais également de

TRIPY: The organiser will provide each crew with a TRIPY device, which must remain connected inside the vehicle throughout the event. Tampering with the device shall give rise to a penalty of 5,000 points on first offence and up to disqualification from the race in the event of a repeat offence. The TRIPY device will serve as a GPS and digital roadbook for the crew as well as a timing device.

chronométrage.

IRITRACK : L'organisation mettra à disposition de chaque équipage un boîtier IRITRACK qui devra être branché dans le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. Toute manipulation autre que celle utile à l'envoi d'alertes sera pénalisée de 5000 points à la première occurrence et pouvant aller jusqu'à la Disqualification en cas de récidive. Le boîtier IRITRACK sert de trackeur et d'envoi d'alerte à l'organisation.

En plus du TRIPY/IRITRACK fourni par l'organisation, un maximum de **deux** appareils de mesure est autorisé à bord du véhicule (hors répéteur). Le type de mesure (vitesse, distance, moyenne, temps) est libre ainsi que le mode d'affichage et de fonctionnement (mécanique, électromagnétique, GPS).

Il est recommandé pour chaque équipage d'être munie en plus du Tripy:

- D'un odomètre avec remise à zéro du partiel et total
- D'un chronomètre ou tout appareil mesurant le temps avec remise à zéro
- Un lecteur de CAP
- Un téléphone portable / téléphone satellite

IRITRACK: The organiser will provide each crew with an IRITRACK device, which must remain connected inside the vehicle throughout the event. Tampering with the device shall give rise to a penalty of 5,000 points on first offence and up to disqualification from the race in the event of a repeat offence. The IRITRACK device will serve as a tracking system and sends alarms/messages to the organisation.

In addition to the TRIPY/IRITRACK provided by the organiser, a maximum of **two** measuring devices are allowed on board the vehicle (not counting the repeater). The type of measurement (speed, distance, average speed, time), display and mode of operation (mechanical, electromagnetic, GPS) is left to the crews' discretion.

In addition to the Tripy device, each crew is advised to bring:

- An odometer with resettable trip and total readings
- A resettable chronometer or other timing device
- A heading Display
- A mobile phone / Satellite phone

5 DEROULEMENT DU RALLYE / RUNNING OF THE RALLY

5.1 ORDRE DE DEPART / STARTING ORDER

1/ CH Départ Bivouac

Les départs se feront *a minima* toutes les minutes et zéro seconde. Les départs au CH de départ d'Etape sont donnés de la façon suivante:

- Groupe H4 (moyenne haute) : Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H3 (moyenne intermédiaire) Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H2 (moyenne modérée) : Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H2t (moyenne modérée camion) Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H1 (moyenne basse) : Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H1t (moyenne basse camion) : Ordre du classement de l'étape de la veille

Des Gaps entre certaines catégories seront communiquées dans un additif avant les vérifications administratives. Ces Gaps seront mis en place pour des raisons de sécurité et pour insérer des véhicules médicaux de l'organisation.

Un Équipage ayant obtenu un classement d'étape ne reflétant pas son niveau de performance habituel en raison de problèmes mécaniques, d'un incident ou de circonstances exceptionnelles peut solliciter un reclassement sur la liste de départ de l'étape suivante au moyen du formulaire de demande de renseignements (voir art. 6.2).

La demande devra être dûment motivée et sera examinée par les Commissaires Sportifs, qui statueront à leur seule discrétion.

En cas d'acceptation de la demande, les Commissaires Sportifs pourront attribuer à l'Équipage une nouvelle position de départ en tenant compte notamment des résultats obtenus lors des étapes précédentes, de la performance démontrée depuis le début de l'épreuve ou de tout autre élément qu'ils jugeront pertinent.

La demande devra être déposée avant 19h00, soit une heure avant la publication de la liste de départ de l'étape suivante. Si l'Équipage n'a pas encore rejoint le bivouac à cette heure, la demande pourra être transmise par voie électronique par l'intermédiaire de la Relation Concurrents.

L'ordre de départ de l'Etape 1 sera donné en fonction du classement du Prologue. (Voir Art.5.3)
L'ordre de départ des Etapes suivantes sera donné en fonction du classement de l'Etape de la veille sans les pénalités de CH.

Tout retard par rapport à son heure théorique de départ > à 5 minutes sera pénalisé comme retard à un CH. Dans ce cas, le bonus TC (art. 5.11) ne peut pas être appliqué.

2/ Départ en RT (S.RT)

Voir procédure Départ Art. 5.8

3/ Départ en NT (S.NT)

Voir procédure Départ Art. 5.9

4/ Départ en DT

Voir procédure Départ Art. 5.10

1/ Bivouac Start TC

Starts shall be given at intervals of *at least* every minute and zero seconds. Starts at the start TC of a stage shall be given as follows:

- Group H4 (high average): In the order of the previous Stage classification
- Group H3 (intermediate average): In the order of the previous Stage classification
- Group H2 (moderate average): In the order of the previous Stage classification
- Group H2t (moderate average truck): In the order of the previous Stage classification
- Group H1 (low average): In the order of the previous Stage classification
- Group H1t (low average truck): In the order of the previous Stage classification

Gaps between certain categories will be communicated in an bulletin prior to administrative checks. These gaps will be implemented for security reasons and to allow access for the organization's medical vehicles.

A Crew whose stage classification does not reflect its usual level of performance due to mechanical problems, an incident, or exceptional circumstances may request a reclassification on the starting order for the following stage by means of the Inquiry Form (see Art. 6.2).

The request must be duly justified and will be examined by the Stewards, who shall decide at their sole discretion.

If the request is accepted, the Stewards may assign the Crew a new starting position, taking into account, among other factors, the results achieved in previous stages, the performance demonstrated since the beginning of the event, or any other element they consider relevant.

The request must be submitted before 19:00, i.e. one hour before the publication of the starting order for the following stage. If the Crew has not yet reached the bivouac by that time, the request may be submitted electronically through the Competitor Relations Officer.

The starting order for Stage 1 will be determined by the Prologue Classification (See Art 5.3)
The starting order of the following Stages will be given according to the classification of the previous Stage without the TC penalties.

Any late check-in compared to its theoretical departure time > 5 minutes will be penalised as a late TC check-in. In this case, the TC-bonus (art. 5.11) cannot be applied.

2/ RT Start (S.RT)

See Art. 5.8

3/ NT Start (S.NT)

See Art. 5.9

4/ DT Start

See Art. 5.10

5.2 MISE AU POINT / PRIVATE TEST

Les Equipages auront le droit de participer de manière facultative à une mise au point sur un lieu et un tracé devant obligatoirement être respecté, ce parcours pourra être réalisé de manière illimitée.

Le tracé pourra être parcouru librement par les Equipages dans le respect de l'Itinéraire et le sens du parcours.

Des vitesses moyennes seront données à titre indicatif afin de vérifier les rythmes de chaque Groupe.

A l'issue de la mise au point les Equipages devront indiquer leur choix Groupe de moyenne pour toute la durée du rallye et pour le Prologue.

Ce Groupe pourra de nouveau être modifié une dernière fois à l'issue du Prologue au bureau des Commissaires Sportifs.

Les véhicules devront être équipés du TRIPY et de l'IRITRACK pour participer à la mise au point.

Crews will be given the option to participate in a Private Test to be held at an established place and on a mandatory course, and this Test can be unlimited completed.

Crews will be given free rein to drive, provided that they follow the itinerary and the direction of the course.

Average speeds will be given for reference, to check the pace of the vehicles in each group.

At the end of the Private Test, the Crews must choose a Group for the entire rally and for the Prologue.

The last opportunity to change average Groups will come after the Prologue at the Stewards Office.

Vehicles must be equipped with the TRIPY and the IRITRACK in order to take part to the Private Test.

5.3 PROLOGUE

Le prologue déterminera l'ordre de départ de la première Etape mais ne compte pas pour le classement général de l'Epreuve.

Les ordres de départ se feront de la façon suivante :

- Groupe H4 (moyenne haute) : Ordre des numéros de course
- Groupe H3 (moyenne intermédiaire) Ordre des numéros de course
- Groupe H2 (moyenne modérée) : Ordre des numéros de course
- Groupe H2t (moyenne modérée camion) Ordre des numéros de course
- Groupe H1 (moyenne basse) : Ordre des numéros de course
- Groupe H1t (moyenne basse camion) : Ordre des numéros de course

Le prologue permettra de vérifier et valider le choix de son Groupe de moyenne.

A l'issue du Prologue, les Concurrents auront la possibilité de le modifier une dernière fois (voir art 1 – programme).

Il ne pourra plus changer pour toute la durée du rallye. Dans le cas où le concurrent souhaite changer de Groupe à l'issue du Prologue, son classement sur le Prologue ne sera pas pris en compte et le Concurrent partira dernier de son nouveau Groupe lors de la première Etape.

While the Prologue will establish the starting order for Stage 1, it shall not count towards the general standings of the Event.

Starting orders will be given as follows:

- Group H4 (high average): In the order of competition numbers
- Group H3 (intermediate average): In the order of competition numbers
- Group H2 (moderate average): In the order of competition numbers
- Group H2t (moderate average truck): In the order of competition numbers
- Group H1 (low average): In the order of competition numbers
- Group H1t (low average truck): In the order of competition numbers

The prologue will provide an opportunity to check and validate the choice of average speed Group.

After the Prologue, the Competitors will have the option to change groups one last time (see art 1 - program).

The choice made at this time shall remain in place for the entire rally. Should a competitor wish to change groups after the Prologue, his or her classification in the Prologue shall not be taken into account; instead, he or she shall start stage 1 in his or her new Group in last place.

5.4 HEURE OFFICIELLE / OFFICIAL TIME

Pendant toute la durée du Rallye, l'heure officielle servant de référence au chronométrage est l'heure affichée sur le boîtier TRIPY : UTC+1

Throughout the entire duration of the Rally, the official time used for timing shall be the time displayed on the TRIPY device: UTC+1

5.5 ROADBOOK

Un roadbook papier sera distribué au départ de chaque Etape, il indiquera le diagramme présentant la route à suivre, le partiel dégressif, le kilométrage total à la case permettant un recalage éventuel des autres appareils de mesures propres à chaque Equipage.

Le Roadbook sera également digital via le boîtier TRIPY servant également de système de chronométrage.

Toutes les informations contenues dans le roadbook papier sont officielles. Toutes les informations affichées sur l'appareil Tripy constituent une aide supplémentaire pour l'équipage et sont informatives.

Voir Tutoriel TRIPY pour plus d'information.

A hardcopy roadbook will be distributed at the start of each stage, showing a diagram of the route to be followed, the degressive section and the total mileage in the box, so that any other measuring equipment belonging to each crew can be readjusted.

The roadbook will also be digital via the TRIPY unit, which will also serve as a timekeeping system.

All the information contained in the hardcopy roadbook is official.

All the information displayed on the Tripy device is an additional aid for the crew and is informative.

See the TRIPY Tutorial for more information.

5.6 ETALONNAGE / CALIBRATION

Avant le départ du Private Test, une zone sera disponible afin de vérifier l'étalonnage correct du Véhicule avec celui de l'Organisation. La zone sera donnée lors des Vérifications Administratives.

An area will be available before the Private Test start, for the purpose of checking the calibration of the Vehicle against the Organiser's data. This area will be indicated during administrative checks.

5.7 CONTROLES / CONTROL POINTS

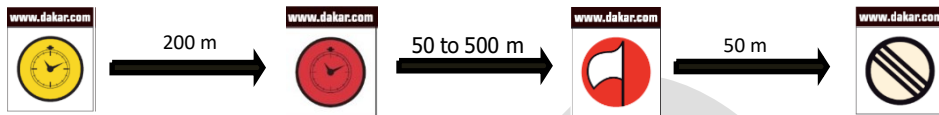
Les différents points de contrôles sont indiqués par des sigles standardisés FIA et disposés de la manière suivante uniquement dans le cas de contrôles humains - CH/certains CP:

The various control points are shown using FIA-standardised acronyms, as follows, only for checks by Marshalls - TCs and some CPs:

Bivouac CH/TC



FOLLOWING CH/TC BY FIRST RT/NT OF THE STAGE



VIRTUAL TC, START RT OR NT DURING THE STAGE:

NO FLAG – NO SIGN!

CP (Human)



Les Equipages sont tenus de se présenter à tous les contrôles dans l'ordre et le sens du parcours, sous peine de pénalité. Chaque contrôle sera opérationnel 30 minutes avant l'heure théorique du passage du premier Concurrent et fermera 1H00 après l'heure théorique du dernier Concurrent. A n'importe quel contrôle, un équipage qui se présente avec un retard supérieur à 1H00 sur son heure théorique de pointage pourra être sur décision du Directeur de Course déclaré hors course pour l'Etape en cours. Tous les RT/NT/DT/CH et CP suivants seront considérés comme loupés.

1/ Contrôle de Passage (CP) : L'Equipage devra faire viser son carnet de contrôle. Un CP peut être secret ou non. Pénalité pour CP manqué : **50 points**.
Un CP sera toujours situé au moins 1km avant le prochain point de chronométrage Intermédiaire. L'Equipage est tenu de respecter les instructions des commissaires en poste et d'arriver à allure réduite dans la zone de contrôle.

2/ Contrôle Horaire (CH) : A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle l'heure de présentation de l'Equipage complet à bord du Véhicule. L'Equipage doit attendre pour son heure idéale avant le panneau jaune. L'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le Secteur et l'heure de départ de ce Secteur (CH précédent).

3/ Transfert – Contrôle Horaire virtuel (CHv) : Ces zones sont situées entre une arrivée de Test (Test de Régularité, Test de Navigation) ou un Contrôle Horaire Virtuel situé après une Dune Test, et un Contrôle Horaire Virtuel avant un Départ en Test (Test de Régularité, Test de Navigation ou Test de Dune), disposent d'un temps imparti selon les mêmes règles que pour les CHs.

Lors d'un contrôle horaire virtuel, le Tripy enregistre l'heure de pointage présentée par l'équipage.
L'équipage doit attendre son heure idéale au panneau jaune virtuel. Ce panneau jaune virtuel sera une note de roadbook et sera annoncé par le Tripy.

L'heure idéale de pointage est obtenue en additionnant le temps alloué à la section à l'heure de début de section (FRT ou FNT précédent affiché sur le Tripy, ou le CHv situé après une Dune Test).

L'heure réelle de pointage est l'heure à laquelle l'équipage passe le panneau rouge virtuel. Ce panneau rouge virtuel sera une note de roadbook et sera annoncé par le Tripy. Pour obtenir un enregistrement horaire correct, la voiture doit être en mouvement au moment du passage du panneau rouge virtuel.

L'heure réelle de pointage doit être inscrite par l'équipage (HH:MM) sur le carton de pointage. En cas de différence entre l'heure de pointage enregistrée par l'Equipage sur le carton de pointage et l'heure de pointage enregistrée par le dispositif Tripy, l'heure de pointage enregistrée par le dispositif Tripy sera considérée comme l'heure de pointage réelle.

Le rayon de validation d'un TCv (signal rouge virtuel) est de 90 m ;
L'heure de pointage enregistrée à un TCv est affichée sur l'écran Tripy jusqu'au prochain FRT, FNT ou CHv

Crews are required to go through all control points in the order and direction established on the route. Failure to do so shall be grounds for a penalty. Each control point will open 30 minutes before the theoretical check-in time of the first Competitor and will close 1h00 after the theoretical check-in time of the last Competitor. At any time, a lateness of more than 1h00 compared to an individual theoretical schedule may, on decision by the Race Director, lead to the Car being declared out of the race for the current Stage. All following RTs/NTs/DTs/TCs and CPs will be considered as skipped.

1/ Checkpoint (CP): The Crew shall have their timecard stamped. A CP may be secret or not. Penalty for missing a CP: **50 points**.
A CP is always located at least, 1 km before the next Intermediate Time Check. The Crew shall comply the Marshalls' instructions. The Crew shall reduce its speed when arriving at a CP.

2/ Time Control (TC): At these control points, the Marshalls on duty record, on the timecard, the time at which it was presented by the entire Crew on board the Vehicle. The Crew must wait for its ideal time before the yellow sign. The ideal check-in time is the time obtained by adding the allocated time for the Section to the Section start time (Previous TC).

3/ Transfer - Virtual Time Control (TCv): These areas are located between a Finish line in Test (Regularity Test, Navigation Test) or a Virtual Time Control located after a Dune Test, and a Virtual Time Control prior to the Start line in Test (Regularity Test, Navigation Test or Dune Test) and have allocated times using the same rules as for TCs.

At a Virtual Time Control, the Tripy record the check-in time at which it was presented by the Crew.
The Crew must wait for its ideal time at the 'virtual yellow sign'. The 'virtual yellow sign' will be a roadbook note and will be announced by the Tripy device.

The ideal check-in time is the time obtained by adding the allocated time for the Section to the Section start time (Previous FRT or FNT displayed on the Tripy, or the TCv located after a Dune Test).

The actual check-in time is the time the Crew is passing the 'virtual red sign'. The 'virtual red sign' will be a roadbook note and will be announced by the Tripy device. To obtain a correct time registration, the Car must be on the move while passing the virtual red sign.

The actual check-in time must be written by the Crew (HH:MM) on the Timecard. In case of any difference between the check-in time recorded by the Crew on the Timecard and the check-in time recorded by the Tripy device, the recorded check-in time by the Tripy device will be considered as the actual check-in time.

The validation radius of a TCv (virtual red sign) is 90m.
The recorded check-in time at a TCv is displayed on the Tripy screen until the next FRT, FNT or CHv

Procédure de pointage au Contrôle Horaire et au Contrôle Horaire virtuel:

L'Equipage n'encourt pas de pénalité s'il pointe dans la minute consacrée à son heure de pointage.

Ex: Heure de pointage 15h08. L'Equipage peut se présenter entre 15h08'00" et 15h08'59".

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

- 10 points par minute ou fraction de minute de retard ou d'avance

Il n'y aura pas de pénalité pour une arrivée anticipée au contrôle horaire de fin d'étape ou à chaque contrôle horaire (virtuel) indiqué sur la feuille de pointage « pointage en avance autorisé ».

L'absence de visa d'un Contrôle Horaire ou un Contrôle Horaire Virtuel non validé par le Tripy, entraînera une pénalisation de **500** points.

4/ Bonus CH :

Pour chaque étape, l'équipage bénéficiera d'un bonus de 15 minutes sans pénalité pour une arrivée tardive dans les sections soumises aux contrôles horaires et aux contrôles horaires virtuels. Ce bonus pourra être utilisé par les équipages (par exemple, en cas de retard dû aux embouteillages). Et ne pourra être utilisé pour un retard au CH départ Bivouac art 5.1.

Time Control and Virtual Time Control Check-In Procedure:

The Crew will not incur any penalty if the Vehicle enters the control area during the target check-in minute.

e.g. Check-in time 15:08. The Crew may check in from 15:08:00 to 15:08:59.

Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:

- for late or early arrival: 10 points per minute or fraction of a minute

There will be no penalties for early arrival at the final Time Control of the Stage or at each (Virtual) Time Control indicated on the Timecard "early check-in allowed".

If a Time Control stamp is missing from the Timecard or a Virtual Time Control is not validated by Tripy, the Crew shall receive a **500** point penalty.

4/ TC Bonus:

For each Stage, the Crew will have a **15-minute** penalty-free bonus for late arrival in the Sections subject to Time Controls and Virtual Time Controls. This Bonus can be used by the crews (for example: in case of delay caused by traffic jams).

And cannot be used for a delay at TC of Bivouac start art 5.1.

5.8 TEST DE REGULARITE (RT) / REGULARITY TEST (RT)

1/ Procédure de départ en RT (S.RT)

Première RT du jour après CH : Si la RT est située directement après le CH de fin de liaison A, l'heure de départ de la première RT sera donnée par le CH qui le précède. Les commissaires en poste indiqueront l'heure de départ en RT sur le carton de pointage, une fois l'heure reçue l'Equipage est autonome et prendra son départ en « Auto-Start » grâce à l'heure de son Tripy.

RT suivantes : Les départs des RT suivantes se font en « Auto-Start ». L'« Auto-Start » d'une RT sera situé +/- 200m après le Contrôle Horaire Virtuel. L'équipage est autonome et responsable de son heure de départ et position de départ.

L'Equipage partira lors d'une minute et zéro seconde d'intervalle. Dans tous les cas, deux équipages **NE PEUVENT PAS** partir en même temps.

Entre le contrôle horaire virtuel précédant le départ d'une RT et l'« Auto-Start » d'une RT, les équipages doivent respecter l'ordre d'arrivée et respecter un temps minimum de 3 minutes entre le CHv et l'heure de Départ de la RT.

Si plusieurs équipages se trouvent dans la zone entre le contrôle horaire virtuel et le départ automatique, l'intervalle entre les deux équipages lors du départ automatique peut être d'une minute maximum. Entre le contrôle horaire virtuel et le RT « Auto-start », toute réparation, assistance, réglage de la pression des pneumatiques, ravitaillement en carburant ou toute autre raison entraînant un retard anormal sont interdits.

En cas de non-respect de la procédure de départ automatique, l'équipage se verra infliger une pénalité de 100 points.

Dans le cas d'un départ en RT non validé par le TRIPY, il sera impossible d'établir un chronométrage, l'Equipage encourt la pénalité pour RT non parcourue.

2/ Procédure arrivée de RT (F.RT)

Les arrivées de RT sont enregistrées par le TRIPY et seront indiquées au roadbook.

A chaque arrivée de RT l'heure de passage de l'Equipage reste affichée à l'écran du TRIPY jusqu'au contrôle horaire virtuel suivant.

Attention à bien reporter cette heure sur le carton de temps afin de calculer l'heure de pointage au secteur suivant. L'heure en HH :MM est à reporter sur le carton de pointage.

L'heure de pointage au secteur suivant sera donc toujours à une minute pleine.

Ex : Heure passage Arrivée F.RT1 = 14h30'58" – Temps Imparti du Secteur = 20min – Heure Pointage au prochain contrôle horaire virtuel = 14h50'.

3/ Chronométrage

Les RT. se situent sur pistes ouvertes et doivent être parcourues à des moyennes pouvant changer en fonction de la nature du terrain.

Chaque zone de régularité est composée d'un départ (S.RT), d'une arrivée (F.RT) et de points de chronométrage intermédiaires secrets (PCI). Le premier PCI sera situé au minimum à 1km après le départ.

Un PCI est toujours situé au niveau d'une piste unique, il est de la responsabilité de l'équipage de respecter la trace/piste indiquée sur le roadbook afin de valider chaque point de contrôle et de chronométrage.

Le rayon de validation d'un PCI étant de 90 mètres.

Afin de garantir la sécurité, il n'y a pas de PCI aux endroits suivants :

- A partir de 300 mètres avant un « danger 2 » ou « danger 3 » ou DZ/FZ jusqu'à 1000 mètres après un « danger 2 » ou « danger 3 » ou DZ/FZ
- Lors du 'HP' (hors piste)
- A partir de 100 mètres avant et après un « danger 1 »
- Aux endroits indiqués dans le roadbook 'NO PCI'

1/ Starting procedure in RT (S.RT)

First RT of the Stage after the TC: If the RT is located right after the "End of Liaison A" TC, the starting time at the first RT is given by the previous TC. The Marshalls at this TC will state the Starting Time of the RT on the timecard and, once the time has been given, the crew will be autonomous and will take its start in "Auto-Start" using the clock on the Tripy.

Following RTs: The starts of the following RTs are taken in "Auto-Start". The "Auto-Start" of a RT will be located +/- 200m after the Virtual Time Control. The crew is autonomous and is responsible for its own Starting Time and Start Position.

The Crew will start at a whole minute (= 0 sec) interval. In any case two crews **CANNOT** start at the same time.

Between the Virtual Time Control prior to the Start of a RT and the "Auto-Start" of a RT, Crews must respect the arrival order and respect a minimum 3 minutes time gap between CHv and the actual start time of the RT.

If there are several Crews in the zone between the Virtual Time Control and the "Auto-Start", the interval at the "Auto-Start" may be maximum of 1 minute between 2 Crews. Between the Virtual Time Control and the RT "Auto-Start", all repairs, service, tyre-pressure adjustments, refuelling or any other reason causing an abnormal delay, are forbidden.

In case of non-respect of the "Auto-Start procedure", the Crew will occur a penalty of 100 points.

In the case of a start of an RT which is not validated by the TRIPY, it will be impossible to time the Crew, who will be liable for the Skipped RT penalty.

2/ RT Finishing procedure (F.RT)

The Regularity Zones are recorded by TRIPY and will be given in the Roadbook.

At each RT finish, the flying finish time is displayed on the Tripy screen until the next Virtual Time Control.

Be careful to write down your time on your timecard in order to calculate your arrival time for the next sector.

The time, in HH:MM, must be written on the check-in card. The check-in time will therefore always be a whole minute.

e.g. Finish time at F.RT1 = 14h30'58" – Given Time for the sector = 20 mins – Check-In Time next Virtual Time Control = 14h50'.

3/ Timekeeping

The Regularity Zones are located on open tracks and must be covered at an average speed that may vary according to the nature of the terrain.

Each Regularity Zone consists of a start (S.RT), a finish (F.RT) and secret intermediate time checks (PCIs). The first intermediate time check will come at least 1 km after the start.

A PCI is always located on a single and visible track. It is the crew's responsibility to comply with the official route given in the Roadbook, in order to validate each timekeeping and control point.

The validation radius for a PCI is 90 meters.

To ensure safety, there are no PCIs at the following locations:

- From 300 metres before a « danger 2 » or « danger 3 » or DZ/FZ to 1,000 metres after a « danger 2 » or « danger 3 » or DZ/FZ
- During 'HP' (off-piste)
- From 100 meters before and after a "danger 1"
- In the places marked in the roadbook as 'NO PCI'.

4/ Pénalités L'avance ou le retard à chaque point de chronométrage intermédiaire (PCI) sera pénalisé à raison de : • 1 point par seconde de retard ou d'avance, dans une limite de 30 points par contrôle de temps. • pour chaque PCI manqué : 50 points • Si un concurrent accuse un retard de plus de 10 minutes à un ou plusieurs PCI (FRT inclus), il recevra la pénalité maximale (450 points). • La pénalité totale maximale d'une zone de régularité est de 450 points. • En cas de S.RT manqué, une pénalité fixe de 500 points sera appliquée. 5/ Sécurité La plus grande prudence est recommandée lors des RT se trouvant sur routes et pistes ouvertes. Toutes gênes causées par un autre usagé, indépendamment de sa volonté, Concurrent ou non, sera considéré comme un fait de course ne pouvant donner lieu à une modification dans le classement ou réclamation. Tout dépassement de plus de 15% de la vitesse moyenne globale imposée sur l'ensemble de la RT, entraînera une Pénalité Forfaitaire de : • 1ère infraction : 5 000 points • 2ème infraction : 10 000 points • 3ème infraction : jusqu'à disqualification L'Equipe peut dépasser les vitesses moyennes indiquées dans le roadbook ponctuellement de plus de 15% mais la vitesse moyenne générale de la RT précisée sur le Timing quotidien ne pourra excéder 15% par l'Equipe. 6/ Super Régularité Certaines Zones de Régularité peuvent être courues en « Super Test de Régularité ». Lors d'une « Super Régularité », l'équipage devra rouler avec le TRIPY en mode manuel, sans piste ni compte à rebours de secteur. Le TRIPY affichera la direction de la prochaine note du roadbook à vol d'oiseau lorsque le rayon d'ouverture sera franchi. Le rayon d'ouverture sera de 100 m. Si la note du roadbook est une note de « danger 2 » ou « danger 3 », le rayon d'ouverture sera de 300 m. Lorsqu'une Zone de Régularité sera courue en « Super Test de Régularité », elle sera annoncée lors du briefing d'étape journalier.	4/ Penalties Early or late arrivals at each intermediate time check (PCI) shall give rise to the following penalties: • 1 point per second for late or early arrival, in a limit of 30 points per time check. • for each skipped PCI: 50 points • If a Competitor has more than 10 minutes lateness at one or multiple PCI (FRT included), the Competitor will receive the maximum total penalty (450 points). • The maximum total penalty of a Regularity Zone is 450 points. • In the case of a skipped S.RT, a 500-point fixed penalty will be applied. 5/ Safety The utmost caution is advised in Regularity Zones located on open roads and tracks. Any issues caused by third parties, whether deliberate or not and whether or not the third party is a Competitor, shall be considered a racing incident and shall not be grounds for changes in the classification or for protests. Exceeding the established average speed by over 15 % over the entire Regularity Zone shall give rise to the following Fixed Penalties: • 1st violation: 5,000 points • 2nd violation: 10,000 points • 3rd violation: up to disqualification from the Race. The Crew can exceed the average speeds shown in the roadbook by more than 15 % at specific points, but the overall average speed stated in the daily Timing for each RT cannot be exceeded by the Crew by more than 15 %. 6/ Super Regularity Some Regularity Zones can be run as a "Super Regularity Test". During a "Super Regularity", the Crew shall drive with the TRIPY in manual mode, without tracks or sector countdown. The TRIPY will display the direction of the next roadbook note as the crow flies when the opening radius is crossed. The opening radius will be 100m. If the roadbook note is a 'danger 2' or 'danger 3' note, the opening radius will be 300 m. When a Regularity Zone will be run as a "Super Regularity Test", it will be announced during the daily stage briefing.
---	--

5.9 TEST DE NAVIGATION (NT) / NAVIGATION TEST (NT)

1/ Procédure de départ en NT (S.NT) <u>Première NT du jour après CH</u> : Si la NT est située directement après le CH de fin de liaison A, l'heure de départ de la première NT sera donnée par le CH qui le précède. Les commissaires en poste indiqueront l'heure de départ en NT sur le carton de pointage, une fois l'heure reçue l'Equipe est autonome et prendra son départ en « Auto-Start » grâce à l'horloge de son Tripy. <u>NT suivantes</u> : Les départs des NT suivantes se font en « Auto-Start ». L' « Auto-Start » d'une NT sera situé +/- 200m après le Contrôle Horaire Virtuel. L'équipage est autonome et responsable de son heure de départ et de sa position de départ. L'Equipe partira lors d'une minute et zéro seconde d'intervalle. Dans tous les cas, deux équipages NE PEUVENT PAS partir en même temps. Entre le contrôle horaire virtuel précédant le départ d'une NT et l' « Auto-Start » d'une NT, les équipages doivent respecter l'ordre d'arrivée et respecter un temps minimum de 3 minutes entre le CHv et l'heure de Départ de la NT. Si plusieurs équipages se trouvent dans la zone entre le contrôle horaire virtuel et le départ automatique, l'intervalle entre les deux équipages lors du départ automatique peut être d'une minute maximum. Entre le contrôle horaire virtuel et le NT « Auto-start », toute réparation, assistance, réglage de la pression des pneumatiques, ravitaillement en carburant ou toute autre raison entraînant un retard anormal sont interdits. En cas de non-respect de la procédure de départ automatique, l'équipage se verra infliger une pénalité de 100 points. Dans le cas d'un départ en NT non validée par le TRIPY, il sera impossible d'établir un chronométrage, l'Equipe encourt la pénalité pour NT non parcourue. 2/ Procédure arrivée de NT (F.NT) Les arrivées de NT sont enregistrées par le TRIPY et seront indiquées au roadbook. A chaque arrivée de NT l'heure de passage de l'Equipe reste affichée à l'écran du TRIPY jusqu'au contrôle horaire virtuel suivant. Attention à bien reporter cette heure sur le carton de temps afin de calculer l'heure de pointage au secteur suivant. L'heure en HH :MM est à reporter sur le carton de pointage. L'heure de pointage au secteur suivant sera donc toujours à une minute pleine. Ex : Heure passage Arrivée F.NT1 = 14h30'58" – Temps Imparti du Secteur = 20min – Heure Pointage au prochain contrôle horaire virtuel = 14h50'.	1/ Starting procedure in NT (S.NT) <u>First NT of the Stage after the TC</u>: If the RT is located right after the "End Liaison A" TC, the starting time at the first NT is given by the previous TC. The Marshalls at this TC will state the Starting Time of the NT on the timecard and, once the time has been given, the crew will be autonomous and will take its start in "Auto- Start" using the clock on the Tripy. <u>Following NTs</u>: The starts of the following NTs are taken in "Auto-Start". The "Auto-Start" of a NT will be located +/- 200m after the Virtual Time Control. The crew is autonomous and is responsible for its own Starting Time and Start Position. The Crew will start at a whole minute (= 0 sec) or 30-second interval. In any case two crews CANNOT start at the same time. Between the Virtual Time Control prior to the Start of a NT and the Start of a NT, Crews must respect the arrival order and respect a minimum 3 minutes time gap between CHv and the actual start time of the NT. If there are several Crews in the zone between the Virtual Time Control and the "Auto-Start", the interval at the "Auto-Start" may be maximum of 1 minute between 2 Crews. Between the Virtual Time Control and the NT "Auto-Start", all repairs, service, tyre-pressure adjustments, refuelling or any other reason causing an abnormal delay, are forbidden. In case of non-respect of the "Auto-Start procedure", the Crew will occur a penalty of 100 points. In the case of a start of an NT which is not validated by the TRIPY, it will be impossible to time the Crew, who will be liable for the Skipped NT penalty. 2/ Finishing procedure (F.NT) At each NT finish, the flying finish time is displayed on the Tripy screen until the next Virtual Time Control. Be careful to write down your time on your timecard in order to calculate your arrival time for the next sector. The time, in HH:MM, must be written on your check-in card. The check-in time will therefore always be a whole minute. e.g. Finish time at F.NT1 = 14h30'58" – Given Time for the sector = 20 mins –Check-In Time next Virtual Time Control = 14h50'
--	---

3/Principe

Chaque équipage devra respecter l'itinéraire officiel en validant l'ensemble des Waypoint (WP) du parcours tout en réalisant une distance la plus proche de celle mesurée par l'organisation et dans le respect d'un temps maximum entre le SNT, un ou plusieurs WPT et le FNT. Toutes les cases du roadbook constitueront un Waypoint. Le type de Waypoint sera clairement indiqué dans le roadbook papier ainsi que dans le roadbook numérique.

L'Équipage roulera avec le Tripy en mode manuel sans trace, ni partiel dégressif. Le TRIPY affichera la direction du Waypoint suivant à vol d'oiseau lorsque le rayon d'ouverture est franchi. Le Waypoint sera considéré comme validé dans un rayon plus restreint, une fois validé le Tripy n'affichera rien avant d'atteindre le rayon d'ouverture du WP suivant.

Les Waypoints peuvent être de quatre types.

WPA : Rayon d'ouverture 100 m – Rayon de validation 50 m

WPB : Rayon d'ouverture 300 m – Rayon de validation 50 m

WPS (Sécurité) : Rayon d'ouverture 500 m – Rayon de validation 20 m

WPT (Temps) : Rayon d'ouverture 300 m – Rayon de validation 90 m

4/ Pénalité

- 20 points par Waypoint non validés Waypoint A (WPA) ou Waypoint B (WPB) ou Waypoint S (WPS), dans une limite de 10 Waypoints non validés soit 200 points
- 5 points de pénalité par tranche de 100m supérieure ou inférieure à la distance de référence (mesurée par l'Organisation) dans une limite de 4km soit 200 points de pénalités. Si un équipage ne franchit pas la zone de franchissement finale (F.NT), l'organisation ne pourra pas mesurer la distance parcourue par l'équipage. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de distance maximale (200 points).

Ex : Distance mesurée par l'Organisation 25500m.

Distance parcourue par le Concurrent 25850m (+350m).

Pénalité = 15 points.

- 5 points de pénalité par minute de retard à chaque WPT ou à l'arrivée d'une NT (F.NT) par rapport au temps maximum dans une limite de 10 minutes de retard soit 50 points pour chaque WPT ou F.NT. Si un équipage ne franchit pas un WPT ou l'arrivée d'une NT (F.NT), l'organisation ne pourra pas enregistrer le temps de pointage. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de temps maximale (50 points) pour chaque tronçon précédant et suivant le WPT ou F.NT manquant.
- Le pointage en avance à un WPT ou à l'arrivée d'une NT est autorisée.
- La pénalité totale maximale d'une NT (total des pénalités des Waypoints, des pénalités de distance et des pénalités de temps) sera de 450 points.
- Dans le cas d'un S.NT manqué, une pénalité forfaitaire de 500 points sera appliquée.

Le temps maximum de chaque WPT et F.NT sera publié sur le tableau d'affichage officiel et sera différent pour chaque groupe de vitesse moyenne.

5/ Navigation Test Bonus

Pour chaque NT, les 10 premiers équipages classés bénéficieront d'un bonus (exprimé en points de pénalité négatifs).

1er = 15 pts

2ème = 12 pts

3ème = 9 pts

4ème = 7 pts

5ème = 6 pts

6ème = 5 pts

7ème = 4 pts

8ème = 3 pts

9ème = 2 pts

10ème = 1 pts

En cas d'ex aequo dans le classement d'une NT, les équipages seront départagés sur la base du plus faible écart de distance.

6/ Secret Navigation Test

Une Navigation Test peut être disputée en tant que « Secret Navigation Test ». Dans ce cas, le roadbook papier ne sera remis que par un commissaire au contrôle horaire précédant la SNT.

Le commissaire vous attribuera une heure de départ pour la Navigation Test. Le non-respect de l'heure de départ attribuée sera sanctionné par 100 points de pénalité.

Toutes les autres dispositions de l'art. 5.9 restent d'application lors d'une Secret Navigation Test.

3/Principe

Each Crew shall follow the official itinerary and validate all the Waypoints (WPs) on the course while seeking to cover with the smallest difference compared to the reference distance measured by the organisation without exceeding a time limit between SNT, one or several WPT and FNT. Each roadbook box will be a Waypoint. The type of Waypoint will be clearly marked on the hardcopy roadbook and digital roadbook.

The Crew shall drive with the TRIPY in manual mode, without tracks or sector countdown. The TRIPY will display the direction of the next Waypoint as the crew flies when the opening radius is crossed. The Waypoint will be considered validated within a smaller radius and, once validated the Tripy will not display any information until you enter the next WP opening Radius.

Waypoints can be of four types.

WPA: Opening radius 100 m - Validation radius 50 m

WPB: Opening radius 300 m - Validation radius 50 m.

WPS (Safety): Opening radius 500 m - Validation radius 20 m.

WPT (Time): Opening radius 300 m – Validation radius 90 m.

4/ Penalty

- A 20-point penalty for each skipped Waypoint A (WPA) or Waypoint B (WPB) or Waypoint S (WPS), with a limit of 10 waypoints skipped, 200 points

- A 5-point penalty for each 100 metres travelled beyond or below the reference distance (as measured by the Organisation), within a limit of 4 km, i.e. 200 penalty points. If a Crew doesn't cross the Finish NT (F.NT), the Organisation is unable to measure the distance covered by the Crew. Therefore, the Crew will occur the maximum 'distance penalty' (200 penalty points).

e.g. Distance measured by the Organisation 25,500 m.

Distance covered by the Competitor 25,850 m (+ 350 m).

Penalty = 15 points.

- A 5-point penalty per minute of delay with respect to the maximum time at each WPT or Finish NT (F.NT), up to a maximum of 10 minutes, i.e. 50 points, for each WPT. If a Crew doesn't cross a WPT or the Finish NT (F.NT), the Organisation is unable to record the WPT or NT Check-in Time. Therefore, the Crew will occur the maximum 'time penalty' (50 penalty points) for each sector preceding and following the missing WPT or F.NT.

- Early check-in at a WPT or at the finish of an NT is allowed.
- The maximum total penalty of a NT (the total of Waypoint penalties, distance penalties and time penalties) will be 450 points.
- In the case of a skipped S.NT, a 500-point fixed penalty will be applied.

The Maximum Time for each WPT and F.NT will be published on the official board et will be different for each average speed group.

5/ Navigation Test Bonus System

For each NT, the top 10 ranked teams will be awarded a bonus (expressed as negative penalty points).

1st = 15 pts

2nd = 12 pts

3rd = 9 pts

4th = 7 pts

5th = 6 pts

6th = 5 pts

7th = 4 pts

8th = 3 pts

9th = 2 pts

10th = 1 pt

In the event of a tie in a NT classification, teams will be ranked according to the smallest distance difference.

6/ Secret Navigation Test

A Navigation Test may be run as a "Secret Navigation Test". In that case, the paper roadbook will only be handed out by a marshal at the time control preceding the SNT.

The marshal will assign you a start time for the Navigation Test. Failure to respect the assigned start time will result in a penalty of 100 points.

All other provisions of Art. 5.9 remain applicable during a Secret Navigation Test.

5.10 DUNES TEST

1/ Procédure de départ en DT

Les départs des Dune Tests se font en « Contrôle Horaire Virtuel ». L'équipage est autonome et responsable de son heure de départ et position de départ. Dans le cas d'un Contrôle Horaire Virtuel au début du DT non validé par le TRIPY, il sera impossible de chronométrer l'Equipe, qui sera redevable de la pénalité pour DT manqué.

2/ Procédure arrivée en DT

L'arrivée des Dune Tests se fait lors d'un contrôle horaire virtuel. À chaque contrôle horaire virtuel, situé à la fin d'une Dune Test, l'heure de passage de l'Equipe reste affichée à l'écran du TRIPY jusqu'au contrôle horaire virtuel suivant. Attention à bien reporter cette heure sur le carton de temps afin de calculer l'heure de pointage au secteur suivant. L'heure en HH:MM est à reporter sur le carton de pointage.

L'heure de pointage au secteur suivant sera donc toujours à une minute pleine.

Ex : Heure passage au Contrôle Horaire Virtuel à la fin de la DT = 14h30'58" – Temps Imparti du Secteur = 20min – Heure Pointage au prochain contrôle horaire virtuel = 14h50'.

3/ Principe

Chaque case du roadbook équivaut à un Waypoint obligatoire à valider sans dépasser un temps limite entre un contrôle horaire virtuel au début d'une Dune Test et un contrôle horaire virtuel après la Dune Test. Le rayon de validation est de 90m.

Lors des DT le Tripy n'indiquera que la direction à suivre à vol d'oiseau pour rejoindre le WP suivant.

4/ Véhicules non adaptés

Seuls les véhicules figurant sur une liste établie par les Organisateurs à l'issue des vérifications techniques seront autorisés à ne pas effectuer les Dune Tests.

Les équipages figurant sur la liste d'exemption de l'Organisation devront emprunter un itinéraire alternatif appelé « chicken way », situé à la fin du roadbook papier (pages jaunes) et indiqué par un fichier GPX/KML/KMZ sur le panneau d'affichage (non disponible dans le TRIPY).

Ces équipages ne seront pas pénalisés pour « waypoint manquant », mais devront respecter le temps maximum.

Tous les autres équipages ne souhaitant pas réaliser les DT peuvent emprunter le même itinéraire alternatif, mais subiront une pénalité pour Dune Test manquante.

5/Pénalités

- 20 points de pénalité pour chaque waypoint manqué, SDT & FDT inclus, dans la limite de 10 waypoints manqués, soit 200 points
- 5 points de pénalité par minute de retard par rapport au temps maximum, dans la limite de 10 minutes, soit 50 points. Si un équipage ne franchit pas le Contrôle Horaire Virtuel à la fin de la Dune Test, l'Organisation ne peut pas enregistrer l'heure d'arrivée du DT. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de temps maximale (50 points).
Le temps maximum pour chaque DT sera publié sur le tableau officiel et sera différent pour chaque groupe de vitesse moyenne.

- Pointage en avance autorisé au Contrôle Horaire Virtuel à la fin d'une Dune Test.

En cas de S.DT manqué, une pénalité forfaitaire de 300 points sera appliquée.

1/ Starting procedure in DT

The starts of the Dune Tests are taken in "Virtual Time Control". The crew is autonomous and is responsible for its own starting time and start position.

In the case of a Virtual Time Control at the beginning of the DT which is not validated by the TRIPY, it will be impossible to time the Crew, who will be liable for the Skipped DT penalty.

2/ Finishing procedure in DT

The finish of the Dune Tests are taken in a Virtual Time Control. At each Virtual Time Control situated at the end of a Dune Test, the flying finish time is displayed on the Tripy screen until the next Virtual Time Control. Be careful to write down your time on your timecard in order to calculate your arrival time for the next sector. The time, in HH:MM, must be written on your check-in card.

The check-in time will therefore always be a whole minute.

e.g. Finish time at Virtual Time Control at the end of a DT = 14h30'58" – Given Time for the sector = 20 mins – Check-In Time next Virtual Time Control = 14h50'

3/ Principle

Each box in the roadbook is equivalent to a compulsory Waypoint to be validated without exceeding a time limit between a Virtual Time Control at the beginning of a Dune Test and a Virtual Time Control after the Dune Test. The validation radius of a Waypoint is 90m.

During DTs, the Tripy will only give the direction to follow as the crew flies to reach the next WP.

4/ Non suitable vehicles

Only vehicles on a list drawn up by the Organisers at the end of scrutineering will be authorised not to complete the Dune Tests.

Crews on the Organisation exempt list will have to take an alternative route known as the "chicken way" located at the end of the hardcopy roadbook (yellow pages) and given by a GPX/KML/KMZ file on the Notice Board (not given in the TRIPY).

These Crews will not occur "missing Waypoint" penalties but must respect the maximum time.

All other Crews not wishing to complete the DTs can take the same alternative route, but will occur a penalty for a skipped DT.

5/Penalties

- A 20-point penalty for each skipped waypoint, SDT & FDT included, with a limit of 10 waypoints skipped, i.e. 200 points
- A 5-point penalty per minute of delay with respect to the maximum time, up to a maximum of 10 minutes, i.e. 50 points. If a Crew doesn't cross Virtual Time Control at the end of the Dune Test, the Organisation is unable to record the DT Finish Time. Therefore, the Crew will occur the maximum 'time penalty' (50 penalty points).
The Maximum Time for each DT will be published on the official board and will be different for each average speed group.

- Early check-in at the Virtual Time Control at the end of a Dune Test is allowed.

In the case of a skipped S.DT, a 300-point fixed penalty will be applied.

5.11 BONUS

Chaque équipage bénéficie à chaque étape d'un « bonus » ou crédit de temps de 15 minutes. Les concurrents pourront utiliser tout ou partie de ce joker pour annuler ou réduire les pénalités relatives à un retard à un Contrôle Horaire (CH ou CH virtuel), à l'exclusion d'un retard à un CH virtuel à l'issue d'une Dune Test (CHvF).

Seul le Collège sur la base d'éléments probants fournis par les concurrents ou la Direction de Course pourra décider d'annuler des pénalités de retard et de rétrocéder tout ou partie de ces 15 minutes.

Each crew will, at each Stage, have a "bonus" or time credit of 15 minutes. Competitors will be able to use all or part of this time credit in order to cancel or reduce a penalty related to a delay during a Time Control (TC or Virtual TC), except a delay at the Virtual Time Control at the end of a Dune Test (TCvF).

Only the Stewards' Office may, on the basis of justified elements provided by the competitors or the Race Management, decide to cancel a penalty related to a late check-in and therefore the retrocession of all or part of the 15 minute time credit.

5.12 PARC FERME

Les Véhicules seront en régime de Parc Fermé :

- à l'intérieur des différentes Zones de Contrôles (CP, CH, et entre un contrôle horaire virtuel et un « auto-start » RT/NT/DT).
- à l'arrivée de la dernière étape et jusqu'à la publication des résultats finaux, seul le véhicule des 3 premiers du classement général seront placés en Parc Fermé.

Toute réparation, assistance, ravitaillement est interdit sous régime de Parc Fermé.

Vehicles shall be kept in a Parc Fermé:

- within the various Control Areas (CPs, TCs and between a Virtual Time Control and a RT/NT/DT "Auto-Start").
- at the finish of the last Stage until publication of the final results, only the vehicle of the top 3 in the general classification will be kept in Parc Fermé

All repairs, service and refuelling are forbidden when under Parc Fermé conditions.

5.13 ABANDON D'ETAPE - ABANDON RALLYE / WITHDRAWAL FROM A STAGE OR FROM THE RALLY

1/ Abandon Etape

Tout équipage qui ne parvient pas à terminer une étape pourra, sous réserve d'avoir effectué les réparations nécessaires et après autorisation du Directeur de Course, être admis à prendre le départ de l'étape suivante. Dans ce cas, l'équipage sera considéré comme n'ayant pas terminé l'étape concernée et recevra les pénalités maximales applicables à l'ensemble des contrôles non réalisés sur cette étape, dans la limite d'une pénalité maximale de 5 000 points pour l'étape concernée.

Par ailleurs, à n'importe quel contrôle (CH, CHv, CP, RT, NT, DT, DZ ou FZ), un équipage se présentant avec un retard supérieur à une (1) heure par rapport à son heure théorique de passage pourra, sur décision du Directeur de Course, être déclaré en abandon pour l'étape en cours. À compter de cette décision, le Directeur de Course et le PCO pourront soit dérouter l'équipage directement vers le bivouac ou vers tout autre point désigné par l'Organisation, soit l'autoriser à poursuivre l'itinéraire de l'étape.

Dans le cas où l'équipage est autorisé à poursuivre l'étape, il pourra continuer son parcours jusqu'à l'arrivée, mais tous les CH, CHv, CP, RT, NT, DT, DZ et FZ restant à parcourir à compter du contrôle ayant entraîné la décision seront considérés comme non réalisés et pénalisés en conséquence, dans la limite d'une pénalité maximale de 5 000 points pour l'étape concernée.

L'équipage pourra néanmoins être autorisé à prendre le départ de l'étape suivante, sous réserve de l'accord du Directeur de Course et après avoir effectué, le cas échéant, les réparations nécessaires.

Tout équipage ne pouvant prendre le départ d'une étape par ses propres moyens pourra, après réparation du véhicule et avec l'accord du Directeur de Course, être autorisé à poursuivre l'épreuve à partir de l'étape suivante. Dans ce cas, une pénalité forfaitaire de 6 000 points sera appliquée pour l'étape non disputée.

2/ Abandon Rallye

En cas d'impossibilité de poursuivre le Rallye, l'Equipe devra faire part de son abandon au CRAC (Chargé des Relations Avec les Concurrents) au plus tôt. L'Equipe ne pourra prétendre au Classement Général ni à une assistance de la part de l'Organisation.

1) Withdrawal from a Stage

Any Crew that is unable to complete a stage may, provided that the necessary repairs have been carried out and subject to the approval of the Clerk of the Course, be allowed to start the following stage. In such a case, the Crew shall be deemed not to have finished the stage concerned and shall receive the maximum penalties applicable to all controls not completed during that stage, up to a maximum penalty of 5,000 points for the stage concerned.

Furthermore, at any control point (TC, VTC, PC, RT, NT, DT, DZ or FZ), a Crew presenting itself with a delay of more than one (1) hour compared to its theoretical passage time may, at the discretion of the Clerk of the Course, be declared retired from the current stage. From the moment such a decision is taken, the Clerk of the Course and the Competitors' Relations Officer may either direct the Crew straight to the bivouac or to any other location designated by the Organiser, or authorize the Crew to continue along the stage route.

If the Crew is authorized to continue the stage, it may proceed to the finish; however, all remaining TCs, VTCs, PCs, RTs, NTs, DTs, DZs and FZs from the control point that gave rise to the decision onwards shall be considered as not completed and penalized accordingly, up to a maximum penalty of 5,000 points for the stage concerned.

The Crew may nevertheless be authorized to start the following stage, subject to the approval of the Clerk of the Course and, where applicable, after carrying out the necessary repairs.

Any Crew that is unable to start a stage under its own means may, after repairing the vehicle and subject to the approval of the Clerk of the Course, be authorized to continue the event from the following stage. In such a case, a fixed penalty of 6,000 points shall be applied for the stage not contested.

2) Withdrawal from the Rally

Crews who are unable to continue the Rally shall inform the CRO (Competitor Relation Officer) thereof as soon as possible. Crews in this situation shall be excluded from the General Classification and shall not receive support from the Organisation.

6 CLASSEMENT - PRIX / CLASSIFICATION – PRIZES

6.1 CLASSEMENT / CLASSIFICATION

Il sera établi après chaque Etape :

- Le Classement de chaque RT, NT et DT toutes catégories confondues
- Le Classement Général du jour toutes catégories confondues par addition des pénalités des RTs, NTs, DTs de l'Etape et des pénalités sportives où chaque groupe sera identifié clairement.

En fin de Rallye il sera établi les classements suivants :

- Classement groupe H4
- Classement groupe H3
- Classement groupe H2
- Classement groupe H1
- Classement groupe H2truck
- Classement groupe H1truck
- Classement OVERALL
- Classement OVERALL Catégorie OPEN

Pour chaque classement d'étape, en cas d'Ex-aequo pour les trois premières places, les places des équipages seront déterminées en fonction du résultat du premier test (RT, NT or DT) de l'étape. Si le résultat du premier test (RT, NT or DT) de l'étape ne permet pas de départager les équipages, les places des équipages seront déterminées en fonction du résultat du deuxième test (RT, NT or DT) de l'étape, etc.

Pour l'ensemble des classements finaux, en cas d'Ex-aequo pour les trois premières places, les Equipages seront départagés en fonction du résultat dans le premier Test (RT, NT or DT) du rallye. Si le résultat dans le premier Test (RT, NT or DT) du rallye ne permet pas de départager les équipages, les places des équipages seront déterminées en fonction du résultat du deuxième test (RT, NT or DT) du rallye, etc.

Les classements finaux seront établis à la fin de l'Etape 5.

After each Stage the following classification will be published :

- The Overall Classification of each RT, NT and DT all categories combined
- The Overall Classification for the day all categories combined, by Stage adding RTs, NTs, DTs and sporting penalties of the Stage, in which each Group will be identified.

At the end of the Rally, the following classification will be published:

- Group H4 Classification
- Group H3 Classification
- Group H2 Classification
- Group H1 Classification
- Group H2truck Classification
- Group H1truck Classification
- OVERALL Classification
- OPEN Category OVERALL Classification

For each Stage ranking, in the event of a tie for the first three places, the places of the Crews will be decided according to the result in the first Test (RT, NT or DT) of the Stage. If the result in the first Test (RT, NT or DT) of the Stage does not break the tie, the places of the Crews will be decided on the basis of the result in the second Test (RT, NT or DT) of the Stage, and so on.

For all the final rankings, in the event of a tie for the first three places, the places of the Crews will be decided according to the result in the first Test (RT, NT or DT) of the rally. If the result in the first Test (RT, NT or DT) of the rally does not break the tie, the places of the Crews will be decided on the basis of the result in the second Test (RT, NT or DT) of the rally, and so on.

The final rankings will be established at the end of Stage 5.

6.2 RECLAMATIONS / PROTESTS / INQUIRIES

Réclamation

Toute réclamation devra être déposée par écrit auprès de la Direction de Course au plus tard à 18h00 le lendemain de l'étape concernée. Pour la dernière étape, toute réclamation devra être déposée au plus tard à 19h00 le jour même. Le montant de la caution de réclamation est fixé à 1 000 EUR.

Toute réclamation devra être accompagnée de la caution correspondante. Celle-ci ne sera pas restituée si la réclamation est déclarée irrecevable ou jugée non fondée par le Collège des Commissaires Sportifs.

Appel

Toute intention d'appel ainsi que tout appel devront être formés conformément aux dispositions des Articles 13 et 15 du Code Sportif International de la FIA ainsi que, le cas échéant, aux dispositions du Règlement Disciplinaire et Juridictionnel de la FIA.

Le montant de la caution d'appel international est fixé à 3 000 EUR.

Demandes de renseignements

Toute question relative aux pénalités reçues peut être posée via le formulaire de demande de renseignements. Ce formulaire se trouve à la fin de chaque roadbook.

Toute explication jugée nécessaire sera fournie par les Commissaires Sportifs.

Esprit Rallye du Maroc Classic « Inquiry Form »

Afin de garder le bon esprit Rallye du Maroc Classic et pour permettre aux concurrents de s'entraider, une « inquiry form » se trouve à la fin de chaque roadbook. Chaque équipage qui aurait perdu du temps pour secourir ou aider un autre équipage pourra donc remplir cette demande en précisant les faits. Après investigation des Commissaires Sportifs, une décision sous forme de temps forfaitaire pourra être appliquée.

Toute question ou demande d'investigation devra être soumise au plus tard à 20h00 le lendemain de l'étape concernée.

Chaque demande doit contenir :

- Votre numéro de course
- Le numéro de course de l'autre équipage
- La case du roadbook

Chaque équipage secourant ou aidant un autre équipage doit appuyer sur le bouton vert de l'Iritrack au moment de l'arrêt et du départ.

En cas d'information manquante ou de non-respect de l'utilisation de l'Iritrack, toute demande sera refusée.

Toute tentative d'obtenir un temps forfaitaire ou un avantage sportif en utilisant indûment la notion d'Esprit du Rallye du Maroc sera sanctionnée de 500 points et pourra entraîner la disqualification de la course.

Protest

Any protest must be submitted in writing to Race Control no later than 18:00 on the day following the stage concerned. For the final stage, any protest must be submitted no later than 19:00 on the same day.

The protest deposit is set at EUR 1,000.

Any protest must be accompanied by the corresponding deposit. The deposit shall not be refunded if the protest is declared inadmissible or is deemed unfounded by the Stewards.

Appeal

Any intention to appeal and any appeal shall be lodged in accordance with the provisions of Articles 13 and 15 of the FIA International Sporting Code and, where applicable, the provisions of the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

The international appeal deposit is set at EUR 3,000.

Inquiries

Any question related to penalties received, can be asked by using the inquiry form. The "inquiry form" can be found at the end of each roadbook. Any explanation deemed necessary regarding the penalties will be provided by the Stewards.

Spirit of Rallye du Maroc Classic "Inquiry Form"

In order to maintain the spirit of Rallye du Maroc Classic and to allow competitors to help each other, an "inquiry form" can be found at the end of each roadbook. Each crew that has lost time to rescue or help another crew will therefore be able to complete this request, specifying the facts. Following the investigation carried out by the Stewards, a decision may be taken in the form of a fixed time.

Any question or request for investigation must be submitted no later than 8:00 p.m. on the day following the relevant stage.

Each request must contain:

- Your starting number
- Starting number of the other crew
- Roadbook box

Each Crew rescuing or helping another Crew, must press the green button on the Iritrack at the moment of stopping and leaving.

In case of missing information or non-respect of the use of the Iritrack device, each request will be refused.

Any attempt to obtain a fixed time or a sporting advantage unduly by using the concept of the Spirit of Rallye du Maroc will be penalised with 500 points and may lead to disqualification from the event.

6.3 PRIX / PRIZES

Il sera distribué lors de la remise des prix officielle :

- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H4
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H3
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H2
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H1
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H2t
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H1t

- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement OVERALL

- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement OVERALL Catégorie OPEN

The following prizes will be awarded on the finish podium:

- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H4
- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H3
- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H2
- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H1
- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H2t
- 1 trophy for the top 3 in the standings of Group H1t

- 1 trophy for the top 3 in the standings of the OVERALL

- 1 trophy for the top 3 in the standings of the OPEN Category OVERALL

6.4 CHALLENGE « RALLYE DU MAROC CLASSIC 2026 – DAKAR CLASSIC 2027 »

Un challenge sera organisé pour tous les participants au Rallye du Maroc Classic 2026 et au Dakar Classic 2027. Pour être éligible au classement final, le Pilote ou Copilote devra figurer sur la liste officielle des partants des deux épreuves. Cette liste sera publiée à l'issue des vérifications techniques des deux épreuves.

Il est autorisé de participer aux deux épreuves avec des véhicules différents. Il est également autorisé de participer avec un pilote/copilote différent lors de l'une des deux épreuves. Dans ce cas, les pilotes et copilotes ayant participé aux deux épreuves seront repris séparément dans le classement final du challenge.

Le classement final du challenge sera déterminé sur la base du cumul des points de pénalité du Classement Officiel encourus lors des deux épreuves.

A challenge will be organised for all participants in the Rallye du Maroc Classic 2026 and the Dakar Classic 2027. To be eligible for the final classification, the Driver or Codriver must appear on the official starting list of both events. This list will be published after the technical scrutineering of both competitions.

Participants are permitted to take part in both events with different vehicles. It is also permitted to participate with a different driver/co-driver during one of the two events. In such a case, the drivers and co-drivers who have taken part in both events will be listed separately in the final challenge classification.

The final challenge classification will be determined by adding together the penalty points of the Final Classification incurred during both events.

6.4 TABLEAU DES PENALITES / TABLE OF PENALTIES



(ENGLISH - SEE FURTHER ON)

Action	Pénalité
Perte ou Modification non autorisée du Carnet de contrôle	Décision Commissaires Sportifs
Irrégularité / Manipulation interdite observée sur le boîtier TRIPY	1 ^{ère} occurrence : 5000 points 2 ^{ème} occurrence: At the discretion of the Sporting Stewards, up to and including Disqualification.
CH : Retard sortie bivouac	>5 mn 10 points par minute de retard
CP manquant	50 points
CH / CHv manquant	500 points
CH /CHv : pointage	10 points par minute d'avance ou de retard
RT : Départ RT manqué (S.RT)	500 points
RT : avance ou retard (PCI)	1 point par seconde d'avance ou de retard à chaque Point de Chronométrage Intermédiaire (PCI) – dans une limite de 30 points Si un concurrent accuse un retard de plus de 10 minutes à un ou plusieurs PCI (FRT inclus), il recevra la pénalité maximale (450 points).
RT : Pénalité totale maximale pour chaque zone de régularité	450 points
RT : Départ NT manqué (S.NT)	500 points
NT : Waypoint manqué	20 points par Waypoint (WP A, WP B ou WP S) non validé (dans une limite de 10 Waypoint)
NT : Distance parcourue	- 5 points par tranche de 100m (dans une limite de 4 km – 200 points) -NT considéré comme loupé pour toute distance inférieur à 1 km par rapport à la distance officielle - Si un équipage ne franchit pas l'arrivée d'un NT (F.NT), l'organisation ne pourra pas mesurer la distance parcourue par l'équipage. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de distance maximale (200 points).
NT : Temps imparti maximum	- 5 points par minute de retard sur le temps maximum, dans une limite de 10 minutes - Si un équipage ne franchit pas un WPT ou l'arrivée d'une NT (F.NT), l'organisation ne pourra pas enregistrer le temps de pointage. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de temps maximale (50 points) pour chaque tronçon précédant et suivant le WPT ou F.NT manquant.
NT : Pénalité totale maximale pour chaque NT	450 points
DT : Départ DT manqué (S.DT)	300 points
DT : Waypoint manqué	20 points par Waypoint non validé (avec une limite de 10 Waypoints)
DT : Temps imparti maximum	- 5 points par minute de retard sur le temps maximum, dans la limite de 10 minutes - Si un équipage ne franchit pas le Contrôle Horaire Virtuel à la fin de la Dune Test, l'Organisation ne peut pas enregistrer l'heure d'arrivée du DT. Par conséquent, l'équipage se verra infliger la pénalité de temps maximale (50 points).
Etape non Terminée	La pénalité max pour chaque CH/CHv/DZ-FZ/CP/RT/NT/DT non effectué, dans la limite de 5000 points
Etape non commencée	6000 points
Non-respect de la « procédure auto-start » / Non-respect de l'heure de départ attribuée lors d'une Secret Navigation Test	• 100 points
Excès de vitesse en liaison	• entre 3 et 20 km/h : 1 ^{ère} Infraction : 100 points + 100€, 2 ^{ème} Infraction : 200 points + 300€, 3 ^{ème} Infraction : Disqualification • au-delà de 20 km/h : 1 ^{ère} Infraction : 300 points + 500€, 2 ^{ème} Infraction : 500 points + 1000€, 3 ^{ème} Infraction : Disqualification
Excès de vitesse en DZ-FZ (Slow Zone)	• entre 3 et 15 km/h : 50 points • entre 16 et 40 km/h : 100 points • Au-delà de 40 km/h : 300 points • récidive : 1000 points jusqu'à disqualification
Excès de vitesse en RT	• entre 3 et 15 km/h : 50 points • entre 16 et 40 km/h : 100 points • Au-delà de 40 km/h : 300 points • récidive : 500 points jusqu'à disqualification
Excès de vitesse continu en RT. (15% au-dessus de la moyenne globale imposée)	1 ^{ère} Infraction : 5 000 points 2 ^{ème} Infraction : 10 000 points 3 ^{ème} Infraction : Disqualification
Intervention sur le Véhicule en régime de Parc Fermé	A discrétion du Collège des Commissaires pouvant aller jusqu'à la Disqualification



Action	Penalty
Loss or unauthorised modification of timecard	Steward's decision
Irregularity / tampering with the Tripy device	1 st violation: 5,000 points 2 nd violation: Disqualification
Late TC bivouac check-out	> 5 mins 10 points per minute
Skipped CP	50 points
Skipped TC / Virtual TC	500 points
Check-in TC / Virtual TC	10 points per minute late or early check-in
RT: Skipped Start Regularity Zone (S.RT)	500 points
RT: Advance/Delay PCI	1 point per second late or early at each Intermediate Time Check (PCI) – with a limit of 30 points If a Competitor has more than 10 minutes lateness at one or multiple PCI (FRT included), the Competitor will receive the maximum total penalty (450 points).
RT: Maximum Total Penalty for each Regularity Zone	450 points
NT: Skipped Start Navigation Test (S.NT)	500 points
NT: Missed Waypoint	20 points per Waypoint (WP A, WP B or WP S) not validated (with a limit of 10 Waypoints)
NT: Distance travelled	- 5 points for each 100 m (with a limit of 4 km - 200 points) - NT considered missed for any distance less than 1 km with respect to the official distance - If a Crew doesn't cross the Finish NT (F.NT), the Organisation is unable to measure the distance covered by the Crew. Therefore, the Crew will occur the maximum 'distance penalty' (200 penalty points).
NT: Maximum Target Time	- 5 points per minute late on the maximum time at each WPT or FNT – with a limit of 10 minutes - If a Crew doesn't cross a WPT or the Finish NT (F.NT), the Organisation is unable to record the Time. Therefore, the Crew will occur the maximum 'time penalty' (50 penalty points) for each missed WPT or F.NT.
NT: Maximum Total Penalty for each Navigation Test	450 points
DT: Skipped Start Dune Test (S.DT)	300 points
DT: Missed Waypoint	20 points per Waypoint not validated (with a limit of 10 Waypoints)
DT: Maximum Target Time	- 5 points per minute late on the maximum time – with a limit of 10 minutes - If a Crew doesn't cross a WPT or the Finish NT (F.NT), the Organisation is unable to record the WPT or NT Check-in Time. Therefore, the Crew will occur the maximum 'time penalty' (50 penalty points) for each sector preceding and following the missing WPT or F.NT.
Stage Uncompleted	The maximum penalties for each skipped TC/TCv/DZ-FZ/CP/RT/NT/DT, in the limit of a maximum Stage Penalty of 5,000 points.
Stage Unstarted	6 000 points
Non-respect of the "Auto-Start procedure" / Non-respect of the Allocated Start Time at a Secret Navigation Test	100 points
Excess speed on a road section	3 to 20 kph over the speed limit: 1st violation: 100 points + €100, 2nd violation: 200 points + €300 3rd violation: Disqualification - more than 20 kph over the speed limit: 1st violation: 300 points + €500, 2nd violation: 500 points + €1,000 3rd violation: Disqualification
Excess speed in a "DZ-FZ"	Between 3 and 15 km/h: 50 points Between 16 and 40 km/h: 100 points More than 40 km/h: 300 points further offences: 1,000 points up to disqualification
Excess speed in an RT	Between 3 and 15 km/h: 50 points Between 16 and 40 km/h: 100 points More than 40 km/h: 300 points further offences: 500 points up to disqualification
Excess speed in a Regularity Zone (15 % over the established global average speed)	1 st violation: 5,000 points 2 nd violation: 10,000 points 3 rd violation: Disqualification
Working on the vehicle while it is in Parc Fermé conditions	At the discretion of the Sporting Stewards, up to and including Disqualification.

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com

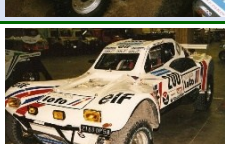
Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
CAR								
AM - GENERAL	HUMMER H1	1996		CAR	NO	NO	YES	YES
AMC	CHEROKEE	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
ARO	24 PROTO	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
ARO	240	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
AUDI	80/85 QUATTRO	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
AUDI	QUATTRO	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
AUDI	QUATTRO DE PAOLI	1986		CAR	NO	NO	YES	YES
AUDI	QUATTRO MALARDEAU	1985		CAR	NO	NO	YES	YES
AUSTIN	METRO 6R4	1986		CAR	NO	NO	YES	YES
AUTOLAND	A 220	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
BMW	325 IX	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
BMW	X5	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
BOWLER	WILDCAT	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
BUGGY	ARNOUX	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	SMG			CAR	NO	NO	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

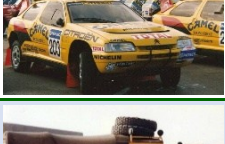
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
BUGGY	COMARTH			CAR	NO	NO	YES	YES
BUGGY	BONNIN			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	COTEL			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	COX			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	FASTSPEED			CAR	NO	NO	YES	YES
BUGGY	FIAT			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	HENRARD			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	HONDA MAGNALDI			CAR	NO	NO	YES	YES
BUGGY	JOINEAU DUC			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	JOINEAU/DE MONTCORGE			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	KOUROS VW	1988		CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	LOTO RENAULT			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	MARREAU			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	PROTO BOURGOIN	1994		CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	PROTO SCHLESSER	1999		CAR	NO	NO	YES	YES
BUGGY	PUNCH			CAR	NO	YES	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

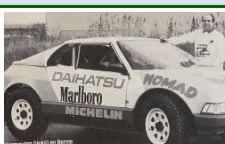
Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
BUGGY	SOROMAP			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	STRAKIT	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	SUNHILL			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	TALBOT			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	THENOUX			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	VANCLEE K			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	VILSANGE			CAR	NO	YES	YES	YES
BUGGY	VW			CAR	NO	YES	YES	YES
CHEVROLET	BLAZER			CAR	NO	YES	YES	YES
CHEVROLET	MC PHERSON			CAR	NO	NO	YES	YES
CHEVROLET	PROTRUCK			CAR	NO	NO	YES	YES
CITROEN	BX PROTO	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
CITROEN	VISA 1000 PISTES	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
CITROEN	ZX RALLYE RAID	1991		CAR	NO	NO	YES	YES
COURNIL	SCD 26 (28,...)			CAR	NO	YES	YES	YES
COURNIL	TROPIC			CAR	NO	YES	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
DAIHATSU	F55	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	F70			CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	F75			CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	FEROZA			CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	FJ 55 P			CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	PROTO VERMEULEN 86	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	ROCKY	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
DAIHATSU	TAFT			CAR	NO	YES	YES	YES
DATSUN	PATROL	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
DATSUN	TR 160	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
DE LEOTARD	MERCEDES 190 6x6	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
DE LEOTARD	MERCEDES 280 GE 6x6	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
DODGE	2500			CAR	NO	YES	YES	YES
DODGE	D50			CAR	NO	YES	YES	YES
DODGE	RAMCHARGER A 100	1891		CAR	NO	YES	YES	YES
DODGE	VIPER			CAR	NO	NO	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

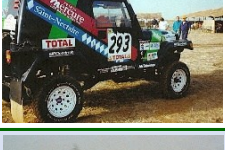
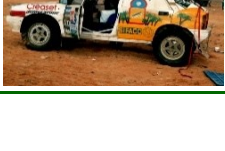
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
 Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
FIAT	CAMPAGNOLA	1979		CAR	NO	YES	YES	YES
FORD	EXPLORER V6			CAR	NO	YES	YES	YES
FORD	F 1000			CAR	NO	YES	YES	YES
FORD	PROTRUCK			CAR	NO	NO	YES	YES
FORD	RANGER			CAR	NO	YES	YES	YES
INTERNATIONAL	SCOUT			CAR	NO	YES	YES	YES
INTERNATIONAL	SCOUT II			CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	BIG HORN			CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	D-MAX	2004		CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	MU			CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	TROOPER	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	SUV 4X4			CAR	NO	YES	YES	YES
ISUZU	VEHICROSS PROTO	1997		CAR	NO	NO	YES	YES
JAGUAR	XJ	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
JEEP	CHEROKEE	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	CHRYSLER			CAR	NO	NO	YES	YES

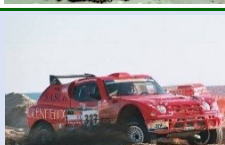
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
JEEP	CJ6			CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	CJ7			CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	CJ8			CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	COMMANCHE			CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	WAGONEER	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
JEEP	WREGLER TJ	1997		CAR	NO	NO	YES	YES
JULES II	PROTO 6X4	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
KIA	SORENTO			CAR	NO	YES	YES	YES
KIA	SPORTAGE			CAR	NO	YES	YES	YES
KIA	SPORTAGE PROTO			CAR	NO	NO	YES	YES
LADA	2105 PROTO			CAR	NO	YES	YES	YES
LADA	NIVA PROTO	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
LADA	PROTO			CAR	NO	YES	YES	YES
LADA	SAMARA 4X4	1991		CAR	NO	YES	YES	YES
LAMBORGHINI	LM 002	1987		CAR	NO	YES	YES	YES
LANCIA	DELTA INTEGRALE			CAR	NO	YES	YES	YES

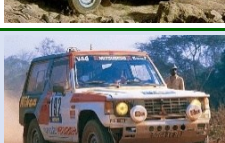
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
LANCIA	DELTA RAID	1994		CAR	NO	YES	YES	YES
LAND ROVER	109 STATION WAGON	1979		CAR	NO	YES	YES	YES
LAND ROVER	109	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
LAND ROVER	110	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
LAND ROVER	DISCOVERY			CAR	NO	YES	YES	YES
LAND ROVER	FREELANDER			CAR	NO	NO	YES	YES
MACMOTER	RR PARIS DAKAR			CAR	NO	NO	YES	YES
MAZDA	323 PROTO	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
MAZDA	B2600			CAR	NO	YES	YES	YES
MEGA	DESERT	2000		CAR	NO	NO	YES	YES
MERCEDES	230 G			CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	240 G			CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	280			CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	280 GE	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	280 GE - J. ICKX	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	CLASSE G	2005		CAR	NO	NO	YES	YES

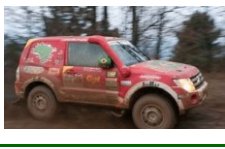
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
 Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
MERCEDES	280 GE - PROTO KORO	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	280 LEE PROTO			CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	300			CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	300 G	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	500 SLC	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	560 SEC	1987		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	600/800 TE	1992		CAR	NO	YES	YES	YES
MERCEDES	ML	2000		CAR	NO	NO	YES	YES
MERCEDES	PROTO KORO	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	CHALLENGER	1997		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	SPACE RUNNER			CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PX 33	1989		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	L200	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 83	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 84	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 85	1985		CAR	NO	YES	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
MITSUBISHI	PAJERO - 86	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 87	1987		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 88	1988		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO L141 3.0 V6	1990		CAR	NO	YES	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 89	1989		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 90	1990		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 91	1991		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 92	1992		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 93	1993		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 94	1994		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 95	1995		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 96	1996		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 97	1997		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 98	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO - 99	1999		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO COURT	> 1995		CAR	NO	NO	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
MITSUBISHI	PAJERO LONG	> 1995		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	PAJERO SPORT			CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	STRAKAR	2002		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	MPR10	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
MITSUBISHI	MPR11	2005		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PATROL GR	1989		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	PATROL FANTA	1887		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	NAVARA PICK UP	1989		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	TERRANO	1990		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	KING CAB	1992		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	KJY 720			CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	NAVARA PICK UP	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PALADIN 250	2005		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PATHFINDER	< 2005		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PATROL GR Y60	1987		CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	PATROL 4,2 L	1997		CAR	NO	NO	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
NISSAN	SEDAN			CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	TERRANO 3,5 L	2000		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	TR160 FTQ			CAR	NO	YES	YES	YES
NISSAN	X TRAIL	2002		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PICKUP 3,5 L	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
NISSAN	PROTO PICKUP DAKAR	2004		CAR	NO	NO	YES	YES
OPEL	BLAZER FRONTERA	2004		CAR	NO	NO	YES	YES
OPEL	FRONTERA	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
OPEL	KADETT RALLYE 4X4	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
OPEL	MANTA	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
OPEL	MANTA 400	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
OPEL	MONZA	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
PEUGEOT	205 T16	1990		CAR	NO	NO	YES	YES
PEUGEOT	205 GRAND RAID	1987		CAR	NO	NO	YES	YES
PEUGEOT	405 T16	1989		CAR	NO	NO	YES	YES
PEUGEOT	605 PROTO	1998		CAR	NO	NO	YES	YES

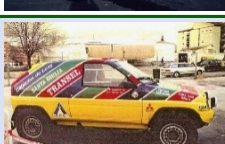
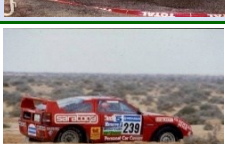
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
PEUGEOT	P4	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
PEUGEOT	P4 404 JACQUOT			CAR	NO	YES	YES	YES
PONCIN	GP 65	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	911	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	924	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	953	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	959 DAKAR	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	964			CAR	NO	YES	YES	YES
PORSCHE	CAYENNE S V8	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
PORTARO	260	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
PORTARO	320	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	605 BERTIN	1991		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	2CV MITSUBISHI	1990		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	BCBG			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	BUHEGGER	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	CMC			CAR	NO	YES	YES	YES

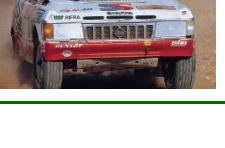
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
PROTO	CHOCO			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	DELADRIERE ROVER 3500			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	KALVAS	1986		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	KORO "GODASSE"			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	MITSU ZX	1993		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	MITSU F40 DE PAOLI	1989		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	NISSAN PRIETO	1987		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	OSCAR	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
PROTO	PROTRUCK	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
PROTO	RANGE DELADRIERE	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	RANGE DELADRIERE			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	RANGE ROVER TURBO			CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	RENAULT ESPACE	1988		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	TERRANO PRIETO			CAR	NO	NO	YES	YES
PROTO	TROSSAT ATS	1989		CAR	NO	YES	YES	YES
PROTO	XCOM RENAULT	1989		CAR	NO	YES	YES	YES

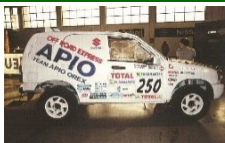
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
PROTO	RENAULT MEGANE	2000		CAR	NO	NO	YES	YES
RANGE-ROVER	V8 -1	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
RANGE-ROVER	V8 -2			CAR	NO	YES	YES	YES
RANGE-ROVER	V8 -3			CAR	NO	YES	YES	YES
RAYTON FISSORE	MAGNUM 4X4			CAR	NO	YES	YES	YES
RENAULT	KANGOO PROTO	1999		CAR	NO	NO	YES	YES
RENAULT	PROTO TOT CURSES			CAR	NO	NO	YES	YES
ROLLS ROYCE	CORNICHE	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
ROVER	SD1	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
ROVER	DISCOVERY	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
SANTANA	CAZORLA	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
SBARRO	WINDHOUND	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
SEAT	TOLEDO MARATHON	1993		CAR	NO	NO	YES	YES
SEAT	DAKAR TDI	2002		CAR	NO	NO	YES	YES
SKODA				CAR	NO	YES	YES	YES
SSANGYONG	KORANDO	1994		CAR	NO	YES	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
SSANGYONG	PROTO			CAR	NO	YES	YES	YES
SSANGYONG	MUSSO	1995		CAR	NO	NO	YES	YES
STEYR PUCH	280GE	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
SUZUKI	ESCUDO			CAR	NO	YES	YES	YES
SUZUKI	JIMNY			CAR	NO	YES	YES	YES
SUZUKI	VITARA			CAR	NO	YES	YES	YES
SUZUKI	SA 410	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
SUZUKI	SAMOURAI			CAR	NO	YES	YES	YES
TALBOT	RANCHO	1979		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	4RUNNER	1997		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	BJ 40	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	BJ 42	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	BJ 43	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	BJ 45	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	BJ 46	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	BJ70 / BJ71	1988		CAR	NO	YES	YES	YES

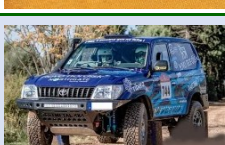
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
TOYOTA	BJ 73	1990		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	CELICA PROTO			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	COROLLA AE86			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	FJ 40	1979		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	FJ 43	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	FJ 45	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	FJ 60	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	FJ 61	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HDJ 100	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	HDJ 80	1990		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HILUX	1981		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HILUX LN65			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HILUX KORO	1983		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HJ 45	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HJ 47	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HJ 60	1984		CAR	NO	YES	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
TOYOTA	HJ 61	1998		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	HJ 71	2000		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	HJ 75			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HZJ 73			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HZJ 75	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	HZJ 78	1998		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	KZJ 73	1994		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	LJ 73	1992		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	KZJ 90	1996		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	KZJ 95	1996		CAR	NO	NO	YES	YES
TOYOTA	POLN 46	1984		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	PROTO KORO			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	PROTO HOLLAND			CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	RAV4 D	1994		CAR	NO	YES	YES	YES
TOYOTA	RN	1982		CAR	NO	YES	YES	YES
TROLLER		2000		CAR	NO	NO	YES	YES

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
UMM		1982		CAR	NO	YES	YES	YES
UMM	ALTER	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
UMM	PROTO	1985		CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	181	1979		CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	BUGGY CRETIER			CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	BUGGY EQUIP RAID			CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	ILTIS	1980		CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	RACE TOUAREG	2005		CAR	NO	NO	YES	YES
VOLKSWAGEN	TARO			CAR	NO	YES	YES	YES
VOLKSWAGEN	TAREK	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
VOLKSWAGEN	TOUAREG	2003		CAR	NO	NO	YES	YES
VOLVO	V90 INVENTOR	2004		CAR	NO	NO	YES	YES
CAR LOW PERFORMANCE								
ALFA ROMEO	33 4x4			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
ALFA ROMEO	33 Break 4x4			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
AMC	EAGLE 4x4	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

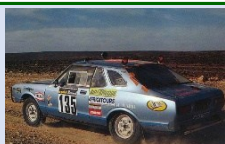
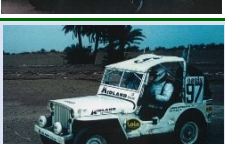
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
BMW	320 E30	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CHEVROLET	3A	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	2CV	2005		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	2CV BIP BIP	2005		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	2CV AK 400	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	C44	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	CX	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	CX 4X4 PROTO	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	CX BREAK	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	DS 21/23	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	DYANE	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	GS	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	GSA	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	GSA PROTO	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	GSA X3	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	KATAR	1987		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
CITROEN	TRACTION	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	VISA CHRONO	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
CITROEN	MEHARI	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
DATSUN	120A F11			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
DATSUN	KPL 810	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
DATSUN	VIOLET			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
DE LEOTARD	RENAULT 5 6X6	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
FIAT	PANDA 4X4	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
FORD	ESCORT XR3	1988		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
FORD	TRANSIT			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
JEEP	HOTCHKISS	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
KIA	JEEP			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
LADA	2105	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
LADA	NIVA	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
LADA	SAMARA			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
MITSUBISHI	DELICA L300	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
OPEL	ASCONA	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
OPEL	CORSA			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PANHARD	24 CT	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	205 GTI	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	205 PROTO	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	404	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	404 PLATEAU	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	504	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	504 BREAK	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	504 COUPÉ	1980		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	504 DANGEL	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	505	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
PEUGEOT	505 DANGEL	1987		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R4	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R5	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R12	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
RENAULT	R12 BREAK	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R18	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R18 BREAK	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R18 SINPAR	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R18 PROTO MARREAU	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R20	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R20 TURBO	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R21 NEVADA			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R30	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	ALPINE A310	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	CAR SYSTEM JP4	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	FUEGO 4X4	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	KZ	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
RENAULT	RODEO	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
SUBARU	LEONE 1800	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
SUBARU	1800 BREAK 4 WD	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO

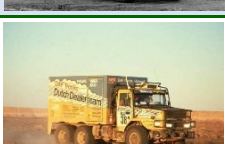
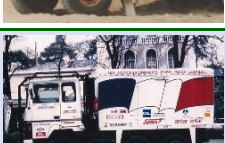
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
SUBARU	MATCH BACH	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
SUBARU	SWINGBACK	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
SUZUKI	LJ 80	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
TALBOT	SUNBEAM	1981		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
TOYOTA	CARINA	1982		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
TOYOTA	STARLET			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
TOYOTA	TERCEL	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	1300	1979		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	COCCINELLE	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	GOLF GTI			CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	LT 40	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	TRANSPORTER	1983		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLKSWAGEN	TRANSPORTER PICKUP SYNCHRO	1984		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
VOLVO	343 GLS	1985		CAR LOW PERFORMANCE	YES	YES	NO	NO
TRUCK								
ALM ACMAT	TPK 4x4	1981		TRUCK	YES	YES	NO	NO

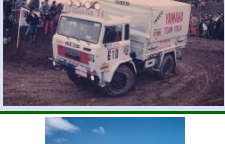
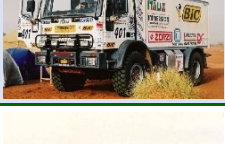
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
ASTRA	BM 309 6x6	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
BEDFORD	TM 4x4	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
BERLIER	GBC GAZELLE	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
BMC	FATIH	1992		TRUCK	YES	YES	NO	NO
BRIMARO	PROTO	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
DAF	F 3300 (DOUBLE CABIN)	1984		TRUCK	NO	YES	NO	NO
DAF	F 3300	1985		TRUCK	NO	YES	NO	NO
DAF	F 3600 TURBO TWIN	1986		TRUCK	NO	YES	NO	NO
DAF	F 3600	1986		TRUCK	NO	YES	NO	NO
DAF	NTT 2800	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
DAF	YA 4440	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
DAIMLER-BENZ	S 4041 - 4x4			TRUCK	YES	YES	NO	NO
DODGE	POWER WAGON	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
DODGE	W350 / WC54	1986		TRUCK	YES	YES	NO	NO
FORD	4430	1981		TRUCK	YES	YES	NO	NO
GINAF	M2223	2001		TRUCK	NO	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
GMC	CCKW	1981		TRUCK	YES	YES	NO	NO
HANOMAG	AL 28 ATLAS	1981		TRUCK	YES	YES	NO	NO
HINO	4X4 RANGER	1991		TRUCK	NO	YES	NO	NO
IVECO	110 PC	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	190 25 AW			TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	190.26 NW-4X4	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	190.26 NW-6X4	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	6602			TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	80/90	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	ACM 80-17			TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	CARGO			TRUCK	NO	YES	NO	NO
IVECO	D1			TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	EUROTRAKKER	1997		TRUCK	NO	YES	NO	NO
IVECO	FIAT 190	1987		TRUCK	YES	YES	NO	NO
IVECO	SCAM			TRUCK	NO	YES	NO	NO
JELCZ	S442	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

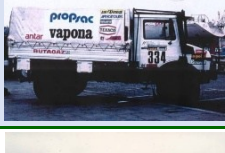
GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
KAMAZ	4310	1990		TRUCK	NO	YES	NO	NO
LEYLAND	MARATHON	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
LEYLAND	SCAMMEL-6X6	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
LIAZ	100	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
LIAZ	111-154	1987		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAGYRUS	DEUTZ JUPITER	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	13168	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	20280	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	20320			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	25320 8x8	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	32281			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	38320	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	635	1983		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	8X8			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MAN	F90			TRUCK	NO	YES	NO	NO
MAN	MECANICA F99			TRUCK	YES	YES	NO	NO

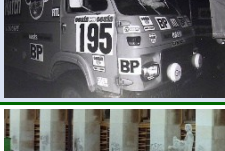
APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
MERCEDES	1932 AK			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	1936 AK			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	2635			TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	404 - 4X4	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	435-115	1985		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	LP913	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	UNIMOG U300 U400	< 2005		TRUCK	NO	YES	NO	NO
MERCEDES	U 1300 L	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	U 1700	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MERCEDES	UNIMOG	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
MITSUBISHI	FUSO FR415	1997		TRUCK	NO	YES	NO	NO
PEGASO	3046	1990		TRUCK	YES	YES	NO	NO
PEGASO	7222	1987		TRUCK	YES	YES	NO	NO
PEGASO	2234 & 2236	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO
PEGASO	TRONER	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO
PERLINI	F 105	1992		TRUCK	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP
AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE
GROUPE DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
PERLINI	PROTO F3	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	75130 4 X 4	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	B90 4X4	1986		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	C 300			TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	KERAX	< 2005		TRUCK	NO	YES	NO	NO
RENAULT	PRAIRIE	1983		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	R2087	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	SM8	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	TRM 4000	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
RENAULT	TRM 6000	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
SAVIEM	SM8	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
SAVIEM	SP5 V6	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
SAVIEM	TP3	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
SCANIA	PR441			TRUCK	YES	YES	NO	NO
SONACOME	M210	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
STAR	266	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO

APPENDIX 1 - SR / ANNEXE 1 RP

AVERAGE SPEED GROUPS ALLOWED BY VEHICLE

GROUPES DE VITESSE MOYENNE AUTORISE PAR VEHICULE

*If your vehicle is not on this list, please send an email with full details to dserieys@rallyedumaroc.com
Si votre véhicule ne figure pas dans cette liste, veuillez envoyer un courriel avec tous les détails le concernant à dserieys@rallyedumaroc.com*

Brand	Model	1st Dakar Participation	Photo	Car or Car Low Performance or Truck	H1	H2	H3	H4
STEYR PUCH	PINZGAUER 4X4	1980		TRUCK	YES	YES	NO	NO
STEYR PUCH	PINZGAUER 6X6	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
TATRA	T815 VE 4x4	1987		TRUCK	NO	YES	NO	NO
TATRA	T815 VE 6x6	1986		TRUCK	NO	YES	NO	NO
TATRA	T815 VE 8x8	1988		TRUCK	YES	YES	NO	NO
UNIC	190	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
UNIC	75 PC 4X4	1979		TRUCK	YES	YES	NO	NO
UNIC	IVECO 80-14 HW	1984		TRUCK	YES	YES	NO	NO
UNIC	MARMON	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO
VOLVO	C303	1983		TRUCK	YES	YES	NO	NO
VOLVO	N10	1982		TRUCK	YES	YES	NO	NO