GENERAL PRESCRIPTIONS APPLYING TO ALL FIA RALLY CHAMPIONSHIPS, TROPHIES, CHALLENGES AND CUPS

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES À TOUS LES CHAMPIONNATS, TROPHÉES, CHALLENGES ET COUPES DE RALLYES DE LA FIA

I.	DÉFINITIONS
II.	MODALITÉS GÉNÉRALES
III.	RÈGLEMENT PARTICULIER
IV.	OFFICIELS
V.	ENGAGEMENTS
VI.	ASSURANCES
VII.	ÉQUIPAGES
VIII.	ITINÉRAIRE, ROAD BOOK, CARNET DE CONTRÔLE ET DOCUMENTS STANDARD
IX.	PLAQUES DE RALLYES ET NUMÉROS DE COURSE
X.	PUBLICITÉ
XI.	CIRCULATION
XII.	ASSISTANCE – RAVITAILLEMENT – RÉPARATIONS
XIII.	PNEUS
XIV.	RECONNAISSANCES
XV.	VÉRIFICATIONS TECHNIQUES – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES
XVI.	DÉPART ET NOUVEAU DÉPART
XVII.	CARNET DE CONTRÔLE
XVIII.	PROCÉDURE POUR LE DÉROULEMENT DES CONTRÔLES
XIX.	ÉPREUVES SPÉCIALES
XX.	PARC FERMÉ
XXI.	RÉSULTATS
XXII.	EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT
XXIII.	PROCÈS VERBAUX – RAPPORTS DE CLÔTURE
XXIV.	RÉCLAMATIONS ET APPELS
XXV.	COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE
XXVI.	TEXTE FINAL
XXVII.	CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DU RALLYE
XXVIII.	CÉRÉMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

I.	DEFINITIONS
II.	GENERAL CONDITIONS
III.	SUPPLEMENTARY REGULATIONS
IV.	OFFICIALS
V.	ENTRIES
VI.	INSURANCE
VII.	CREWS
VIII.	ITINERARY, ROAD BOOK, TIME CARD AND STANDARD DOCUMENTS
IX.	RALLY PLATES AND COMPETITION NUMBERS
X.	ADVERTISING
XI.	TRAFFIC
XII.	SERVICING – REFUELLING - REPAIRS
XIII.	TYRES
XIV.	RECONNAISSANCE
XV.	SCRUTINEERING – ADMINISTRATIVE CHECKS
XVI.	START AND RESTART
XVII.	TIME CARD
XVIII.	PROCEDURE FOR THE FUNCTIONING OF CONTROLS
XIX.	SPECIAL STAGES
XX.	PARC FERME
XXI.	RESULTS
XXII.	DEAD HEAT IN a CHAMPIONSHIP OR IN A CHAMPIONSHIP RALLY
XXIII.	MINUTES – CLOSING REPORTS
XXIV.	PROTESTS AND APPEALS
XXV.	FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE
XXVI.	FINAL TEXT
XXVII.	CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DU RALLYE
XXVIII.	ANNUAL FIA PRIZE-GIVING

Les présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions) ont pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des rallyes qualificatifs pour les Championnats de la FIA.

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

Les Prescriptions précisent, complètent, et en certains points clarifient les dispositions générales contenues dans les règlements des Championnats Internationaux

The purpose of the present General Prescriptions (the Prescriptions) is to establish the framework of regulations applicable to the organisation of qualifying rallies for the FIA Championships.

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

The Prescriptions detail, complete, and in places clarify the general conditions described in the Regulations for FIA International Championships (cf. FIA Yearbook of

de la FIA (cf. Annuaire du Sport Automobile de la FIA) sous les titres :	Automobile Sport) under the headings:
* Code Sportif International et ses Annexes (le Code)	* International Sporting Code and its Appendices (the Code)
* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA	* FIA World Rally Championship
* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes	* FIA World Rally Championship for Drivers
* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs	* FIA World Rally Championship for Manufacturers
* Championnat du Monde des Voitures de Production de la FIA pour Pilotes	* FIA Production Car World Rally Championship (for Drivers)
* Championnat du Monde des Rallyes Junior de la FIA pour Pilotes	* FIA Junior World Rally Championship (for Drivers)
* Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA	* FIA European Rally Championship
* Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA pour Pilotes	* FIA European Rally Championship for Drivers
* Coupes d'Europe des Rallyes de la FIA	* FIA European Rally Cups
* Championnat d'Afrique des Rallyes de la FIA	* FIA African Rally Championship
* Championnat des Rallyes du Moyen-Orient de la FIA	* FIA Middle East Rally Championship
* Championnat des Rallyes Asie-Pacifique de la FIA	* FIA Asia-Pacific Rally Championship
Seule la FIA peut accorder des dérogations aux Prescriptions et aux Règlements mentionnés ci-dessus.	Only the FIA may grant waivers to the Prescriptions and to the above-mentioned Regulations.
I. DÉFINITIONS	**I. DEFINITIONS**
1.1 Rallye de première catégorie (épreuve sportive) Epreuve sur route à vitesse moyenne imposée, qui se déroule totalement ou partiellement sur routes ouvertes à la circulation normale. Un "rallye" est constitué soit d'un itinéraire unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs itinéraires aboutissant au même point de rassemblement fixé d'avance puis suivi d'un itinéraire unique. Le parcours peut comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales (ou des secteurs compétitifs pour le Championnat africain), ainsi que des secteurs de liaison.	**1.1 Rally of the first category (sporting event)** Road event with an imposed average speed, which is run entirely or partly on roads open to normal traffic. A rally consists either of a single itinerary, which must be followed by all cars, or of several itineraries converging on the same predetermined rallying-point and then followed by a single itinerary. The route may include one or several special stages (or competitive sections for the African Championship), as well as road sections.
1.2 Jour Chacune des parties du rallye séparées par un arrêt minimum fixe.	**1.2 Day** Each part of the rally, separated by a fixed minimum stopping time.
1.3 Epreuve Spéciale Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée pour le rallye.	**1.3 Special Stage** Timed speed test on roads closed for the rally.
1.4 Secteur Compétitif (Championnat africain uniquement) Epreuve de vitesse chronométrée sur route non fermée pour le rallye.	**1.4 Competitive Section (African Championship only)** Timed speed test on roads not closed for the rally.
1.5 Secteur de liaison Les itinéraires compris entre deux contrôles horaires successifs sont appelés "secteurs de liaison".	**1.5 Road Section** The itineraries between two consecutive time controls are called road sections.
1.6 Section Toutes les parties d'un rallye comprises entre : - le départ et le premier regroupement, - deux regroupements successifs, - le dernier regroupement et l'arrivée du Jour ou du rallye.	**1.6 Section** All the parts of a rally between: - The start and the first regrouping halt. - Two successive regrouping halts. - The last regrouping halt and the finish of the Day or the rally.
1.7 Regroupement Un arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé qui a un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre, d'une part, de suivre le	**1.7 Regrouping** A stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions that has a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed on the one

programme, et d'autre part pour permettre le regroupement des voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

1.8 Neutralisation

Temps pendant lequel les équipages sont arrêtés par les organisateurs, pour quelque raison que ce soit.

1.9 Parc fermé

Zone dans laquelle aucune réparation ni aide extérieure n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements des Championnats Internationaux et par le règlement particulier du rallye.

1.10 Additif

Communication écrite officielle faisant partie intégrante du règlement particulier du rallye et destinée à modifier, préciser ou compléter ce dernier.

Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement.

Les additifs sont publiés :

- par les organisateurs, jusqu'au début des vérifications techniques. Ils sont soumis à l'approbation de la FIA, sauf en ce qui concerne les modifications apportées à l'itinéraire ou au programme des reconnaissances.
- par les commissaires sportifs de l'épreuve (les commissaires sportifs) pendant toute la durée de la compétition, sauf en ce qui concerne des modifications de l'itinéraire pour lesquelles des additifs peuvent être publiés par le directeur de course.

1.11 Carnet de contrôle

Carnet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

1.12 Concurrent

Entité physique ou légale.

1.13 Equipage

Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture. Les deux membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote. Les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence de compétition de pilote FIA pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve.

1.14 Durée d'un rallye

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

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

II. MODALITÉS GÉNÉRALES

2.1 Voitures admises

2.1.1 Seules pourront participer aux rallyes des Championnats FIA les voitures suivantes, conformes aux prescriptions de l'Annexe J :

2.1.1.1 Les Voitures de Tourisme (Groupe A), y compris les World Rally Cars.

2.1.1.2 Les voitures du Groupe A d'une cylindrée

hand, and on the other, to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.

1.8 Neutralisation

Time during which the crews are stopped by the organisers for whatever reason.

1.9 Parc fermé

Area in which no repairs or outside assistance is possible, except in the cases expressly provided for by the International Championship regulations and by the supplementary regulations of the rally.

1.10 Bulletin

Official written communication, which is an integral part of the supplementary regulations of the rally and intended to modify, clarify or complete the latter.

The bulletins must be numbered and dated. The competitors (or crew members) must confirm receipt thereof by signature.

The bulletins are issued:

- By the organisers, up to the commencement of scrutineering. They will be submitted for the approval of the FIA, except with regard to modifications to the itinerary or to the reconnaissance programme.
- By the stewards of the meeting (the stewards) throughout the competition except with regard to modifications to the itinerary for which bulletins may be issued by the clerk of the course.

1.11 Time Card

Card intended for the stamps and entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.

1.12 Competitor

Physical or legal entity.

1.13 Crew

A crew is made up of two persons on board each car. The two members of the crew will be nominated as driver and co-driver. Both members of the crew may drive during the rally, and each one must hold an FIA driver's competition licence for the current year, which is valid for the event.

1.14 Duration of a rally

Any rally starts with the administrative checking and/or scrutineering (including, if applicable, checks on the spare parts of the car) and ends upon the expiry of one of the following time limits, whichever is the later:

- Time limit for protests or appeals or the end of any hearing;
- End of the administrative checking and post-event scrutineering carried out in accordance with the Code.
- End of the prize-giving.

II. GENERAL CONDITIONS

2.1 Eligible cars

2.1.1 The following cars only may participate in FIA Championship rallies and must comply with the provisions of Appendix J.

2.1.1.1 Touring Cars (Group A), including World Rally Cars.

2.1.1.2 Group A cars with a corrected cylinder

corrigée inférieure à 2000 cm³, à condition que l'homologation soit acceptée par la FIA comme éligible pour le Championnat concerné.
2.1.1.3 Les Voitures de Série (Groupe N).
2.1.1.4 D'autres voitures telles que spécifiées dans le règlement des Championnats Régionaux.
2.1.1.5 Les World Rally Cars
Seul un constructeur inscrit au Championnat du Monde des Rallyes ou ayant l'intention de s'y inscrire pourra produire une World Rally Car. Ces World Rally Cars ne seront homologuées qu'au moment de l'inscription au Championnat.
Les voitures conduites par des pilotes définitivement désignés (Article 2.3.1 du Championnat du Monde des Rallyes pour Constructeurs) devront correspondre à la toute dernière version homologuée des World Rally Cars.
Un concurrent privé pourra utiliser une World Rally Car à condition qu'elle ait été montée et certifiée suivant les spécifications du constructeur. Ces concurrents pourront utiliser les versions précédentes de la voiture homologuée.
Les World Rally Cars ne sont pas autorisées dans les Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA.

2.2 Durée des Jours - Vitesse imposée
2.2.1 Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes, en aucun cas la durée maximale prévue d'un Jour ne pourra dépasser 18 heures de conduite pour un équipage, un temps total maximal de 3 heures pour les regroupements pouvant être rajouté à cette durée.
2.2.2 Cette règle ne s'applique pas aux parcours de concentration.
2.2.3 Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes, pour les jours d'une durée de moins de 6 heures, le temps d'arrêt devra être au moins égal à la durée du Jour. Pour les Jours d'une durée de 6 heures ou plus, le temps d'arrêt minimal sera de 6 heures.
2.2.4 Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes, la vitesse moyenne maximale autorisée dans les épreuves spéciales d'un rallye ne peut être supérieure à 130 km/h. La vitesse moyenne dans les secteurs de liaison est laissée à la discrétion de l'organisateur mais doit toujours être conforme à la législation en vigueur dans le pays du rallye. Cette vitesse doit être précisée dans le road book.
2.3 Qualification d'un rallye dans un Championnat de la FIA (excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes)
2.3.1 Pour qu'un rallye puisse compter pour un Championnat des Rallyes de la FIA, il faut obligatoirement qu'il ait été organisé au moins l'année qui précède son inscription au Championnat. L'observateur FIA établit un rapport qui est étudié par la Commission des Rallyes en vue d'une éventuelle proposition au Conseil Mondial du Sport Automobile et à l'Assemblée Générale de la FIA.
2.3.2 Tout rallye dont le rapport d'observation n'est pas satisfaisant ou qui n'a pas respecté les règlements et les engagements pris au moment de son inclusion dans le Championnat ou dans la Coupe, ne pourra pas être accepté dans le Championnat ou dans la Coupe de l'année suivante. Tout rallye dont le rapport prouvera le non-respect du règlement ou une sécurité

capacity of less than 2000 cc, on condition that the homologation is accepted by the FIA as eligible for the Championship concerned.
2.1.1.3 Production Cars (Group N).
2.1.1.4 Other cars as detailed in the Regional Championship regulations.
2.1.1.5 World Rally Cars
Only a manufacturer currently registered in the World Rally Championship or intending to register may produce a World Rally Car. Such World Rally Cars will only be homologated on completion of Championship Registration.
A car driven by a permanently nominated driver (Article 2.3.1 of the FIA World Rally Championship for Manufacturers) must be the latest homologated version of a World Rally Car.

A private competitor may use a World Rally Car on condition that it has been assembled and certified according to the manufacturer's specifications. Such competitors may use previous versions of the homologated car.
World Rally Cars are not authorized in the FIA Regional Rally Championships.

2.2 Duration of Days - Speed restrictions
2.2.1 Except for the World Rally Championship, the maximum scheduled duration of a Day may under no circumstances exceed 18 hours driving time for any crew. A maximum total time of 3 hours for regrouping may be added to this total.
2.2.2 This rule does not apply to concentration runs.

2.2.3 Except for the World Rally Championship, for days of a duration of less than 6 hours, the stopping time must be at least equal to the duration of the Day. For Days of which the duration is 6 hours or more, the minimum stopping time will be 6 hours.
2.2.4 Except for the World Rally Championship, the maximum average speed authorised on rally special stages must not exceed 130 kph. The average speed on road sections will be left to the organisers' discretion but must always comply with the laws of the country of the rally. This speed must be specified in the road book.

2.3 Qualification of a rally for an FIA Championship (except for the World Rally Championship)
2.3.1 A rally may qualify for an FIA Rally Championship only if it has been organised at least the year preceding its entry in the Championship. A report will be drawn up by the FIA observer and studied by the Rally Commission with a view to a possible proposal to the World Motor Sport Council and the General Assembly of the FIA.

2.3.2 Any rally for which the observation report is not satisfactory, or which has not complied with the regulations and the commitments undertaken at the time of its inclusion in the Championship or in the Cup, cannot be accepted in the Championship or in the Cup the following year. Any rally shown by the report to have failed to comply with the regulations or to ensure a

insuffisante du public et des équipages pourra ne pas être admis l'année suivante au Championnat concerné.

2.3.3 Toute annulation d'un rallye d'un Championnat ou d'une Coupe de la FIA a pour effet de ne pas inscrire ce rallye au Championnat ou à la Coupe de l'année suivante, sauf cas de force majeure dûment reconnu par la FIA.

2.3.4 Tout rallye candidat à un Championnat ou à une Coupe Régional(e) de la FIA doit se conformer aux Prescriptions et au Règlement Sportif du Championnat ou de la Coupe concerné(e).
Pour un rallye de Championnat régional, candidat au Championnat du Monde, la réglementation du Championnat Régional concerné doit être suivie et non celle du Championnat du Monde, sauf dans le cas d'une décision de la FIA.

III. RÈGLEMENT PARTICULIER

3.1 Conditions de publication

3.1.1 Le règlement particulier, imprimé au format A 5 doit être entièrement conforme à toutes les stipulations édictées par :
- Le Code.
- Les Prescriptions.
- Le Règlement Spécifique du Championnat concerné.

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

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

3.1.3 Au moins 3 mois avant le début de l'épreuve (4 mois pour le Championnat du Monde des Rallyes), le projet de règlement particulier, en deux exemplaires, doit parvenir au Secrétariat de la FIA en vue de l'obtention d'un visa. Dans les 4 semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'ASN du pays organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.
Le règlement particulier final tel qu'il est publié doit être adressé au Secrétariat de la FIA en deux exemplaires au moins 1 mois avant la date de clôture des engagements. Les divers documents, et notamment le règlement particulier et tous additifs, doivent être rédigés dans la langue du pays organisateur ainsi qu'en anglais. Si un organisateur le souhaite, il peut également les publier en français ou dans toute autre langue.

3.1.4 Sur la couverture du règlement particulier de chaque rallye de Championnat FIA ainsi que sur les additifs à ces règlements et sur la première page des résultats officieux et officiels devront figurer le titre du Championnat FIA auquel appartient le rallye ainsi que le logo officiel attribué par la FIA au Championnat concerné.

3.1.5 Le règlement particulier doit spécifier l'endroit et l'heure de l'affichage des résultats officiels. Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être publiée sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.
La date et l'heure de la première réunion des

sufficient level of safety for the public and the crews might not be accepted the following year in the Championship concerned.

2.3.3 Any FIA Championship or Cup rally which is cancelled will not be entered in the Championship or in the Cup the following year, except in a case of force majeure duly recognised as such by the FIA.

2.3.4 Any rally which is a candidate for an FIA Regional Championship or Cup must conform to the Prescriptions and to the Sporting Regulations of the Championship or the Cup concerned.
For a Regional Championship rally which is a candidate for the World Championship, the regulations of the Regional Championship concerned must be followed and not those of the World Championship, unless the FIA decides otherwise.

III. SUPPLEMENTARY REGULATIONS

3.1 Conditions of Publication

3.1.1 The supplementary regulations printed in A 5 format must be in total conformity with all the specifications listed in:
- The Code;
- The Prescriptions;
- The Specific Regulations of the Championship concerned;
- All further regulations and interpretations published in the FIA Official Bulletin.

3.1.2 The supplementary regulations that the organisers wish to impose must explicitly mention all supplementary rules and conditions, which must be in conformity with the regulatory texts.

3.1.3 Two copies of the draft supplementary regulations must reach the FIA Secretariat at least 3 months (4 months for the World Rally Championship) before the start of the event, to obtain their approval. Within the four weeks following the receipt of the draft regulations, the FIA will inform the ASN of the organising country of any modifications to be made, and will issue a visa authorising their publication.
Two copies of the final supplementary regulations as published must be sent to the FIA Secretariat at least one month before the final closing date for entries. The various documents, and in particular the supplementary regulations and any bulletins, must be written in the language of the organising country and in English. If the organisers so desire, they may also publish them in French or any other language.

3.1.4 The title of the FIA Championship to which the rally belongs and the official logo attributed by the FIA to the Championship concerned must appear on the cover of the supplementary regulations of each FIA Championship rally as well as on the bulletins and on the first page of the unofficial and official results.

3.1.5 The supplementary regulations must specify where and when the official results will be posted. In the event of the publication of the results being delayed, the new time of publication must be posted on the official notice board(s).
The date and time of the stewards' first meeting must

commissaires sportifs doivent être également données.

3.2 Modifications du règlement particulier – Additifs

3.2.1 Les dispositions du règlement particulier ne peuvent être modifiées que conformément aux Articles 66 et 141 du Code.

3.2.2 Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs datés et numérotés, qui feront partie intégrante du règlement particulier.

3.2.3 Ces additifs seront affichés au Secrétariat, au PC du rallye, et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils seront par ailleurs communiqués directement aux participants, qui devront en accuser réception par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

3.2.4 Ces additifs devront être imprimés sur du papier jaune.

3.3 Application et interprétation du règlement

3.3.1 Le directeur de course est chargé de l'application des Prescriptions, des règlements applicables (Régionaux ou Championnat du Monde) et du règlement particulier pendant le déroulement du rallye.
Il doit informer les commissaires sportifs de tous les incidents importants survenus exigeant l'application des Prescriptions, du règlement approprié ou du règlement particulier du rallye.

3.3.2 Toute réclamation portée par un concurrent sera envoyée aux commissaires sportifs pour délibération et décision (Article 171 et suivants du Code).

3.3.3 De même, tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les commissaires sportifs, seuls habilités à prendre une décision (Article 141 du Code).

3.3.4 Pour tous les rallyes des Championnats ou des Coupes de la FIA et pour les épreuves candidates, la langue officielle doit être soit l'anglais, soit le français.
En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte anglais fera foi.

3.3.5 Le pilote assume la responsabilité du concurrent lorsque ce dernier n'est pas à bord de la voiture pendant le rallye.

3.3.6 Toute action incorrecte, frauduleuse ou anti sportive effectuée par le concurrent ou par des membres de l'équipage sera jugée par les commissaires sportifs, qui peuvent imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

IV. OFFICIELS

4.1 Commissaires sportifs

Les commissaires sportifs d'un rallye de Championnat ou de Coupe de la FIA seront toujours au nombre de trois. Deux de ces membres, d'une nationalité différente de celle du pays organisateur, seront désignés par la FIA (dont le président) et un par l'ASN du pays organisateur du rallye.
Il doit y avoir une communication permanente convenable entre les commissaires sportifs et le

also be given.

3.2 Amendments to the supplementary regulations – Bulletins

3.2.1 The provisions of the supplementary regulations may only be amended according to Articles 66 and 141 of the Code.

3.2.2 Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered bulletins, which will be an integral part of the supplementary regulations.

3.2.3 These bulletins will be posted in the Secretariat, in the rally HQ, and on the official notice board(s), and will also be directly communicated to the participants, who must acknowledge receipt by signature, unless this is materially impossible during the running of the rally.

3.2.4 These bulletins shall be printed on yellow paper.

3.3 Application and interpretation of the regulations

3.3.1 The clerk of the course is charged with the application of the Prescriptions, the applicable (Regional or World Championship, etc.) regulations and the supplementary regulations during the running of the rally.
He must inform the stewards of any important incidents that have occurred requiring the application of the Prescriptions, the relevant regulations or the supplementary regulations of the rally.

3.3.2 Any protests lodged by a competitor will be sent to the stewards for deliberation and decision (Art. 171 et seq. of the Code).

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

3.3.4 For all FIA Championship or Cup Rallies and candidate events, the official language must be either English or French.

In the event of any dispute concerning the interpretation of the regulations, only the English text will be binding.

3.3.5 The driver assumes the competitor's responsibility when the latter is not on board the car during the rally.

3.3.6 Any incorrect, fraudulent or unsporting action carried out by the competitor or members of the crew will be judged by the stewards, who may impose a penalty which can go as far as exclusion.

IV. OFFICIALS

4.1 Stewards of the Meeting

The stewards of an FIA Championship or Cup rally shall always comprise three members. Two of these members, of a different nationality from that of the organising country, shall be appointed by the FIA (including the chairman) and one by the ASN of the country organising the rally.
There must be permanent suitable communication between the stewards and the clerk of the course. At

directeur de course. Au moins l'un des commissaires sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye afin que toute décision puisse être prise sans retard.

4.2 Observateur

4.2.1 Pour tout rallye d'un Championnat ou d'une Coupe de la FIA, y compris pour les rallyes candidats, la FIA désignera au moins un observateur.

4.2.2 Aucun observateur de la FIA ne pourra être en même temps commissaire sportif du même rallye.

4.3 Délégué Sécurité de la FIA

La FIA pourra désigner un délégué à la sécurité, chargé spécialement de vérifier la sécurité du public lors du rallye.

4.4 Contrôle de l'itinéraire et des épreuves spéciales par les officiels

4.4.1 Dans le cadre de leur fonction, le/les observateur(s) FIA et les commissaires sportifs pourront vérifier à leur discrétion toutes les mesures techniques et/ou de sécurité mises en place sur le parcours et les épreuves spéciales. Ils devront respecter les prescriptions suivantes :

4.4.1.1 Ils devront porter sur le pare-brise de leur véhicule un insigne distinctif, particulièrement visible et reconnaissable, tenant lieu de laissez-passer et fourni par les organisateurs.

4.4.1.2 Leur entrée sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du délégué à la sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard.

4.4.1.3 Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer, et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

4.5 Délégué Technique de la FIA

Pour les Championnats régionaux, la FIA pourra désigner un délégué technique.

V. ENGAGEMENTS

5.1 Formulaires d'engagement - Engagements

La date de clôture des engagements doit respecter un intervalle minimal de 12 jours avec la date du début du rallye. Les dates de clôture des engagements pour chaque épreuve individuelle doivent être respectées, indépendamment des délais pour l'inscription au Championnat concerné. La liste des engagements ainsi que l'ordre de départ des équipages doivent être publiés et communiqués à la FIA au moins 8 jours avant le départ du rallye.

5.1.1 Tout détenteur de licence de compétition de la FIA souhaitant participer à un rallye doit envoyer le formulaire d'engagement dûment rempli au Secrétariat du Rallye (adresse complète, téléphone, numéro de fax etc.), avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le règlement particulier. Les détails concernant le copilote peuvent être envoyés jusqu'à une date ultérieure qui sera spécifiée dans le règlement particulier.

Si cette demande est envoyée par fax, le document original doit parvenir aux organisateurs dans les 7 jours suivant la clôture des engagements.

5.1.2 Pour les concurrents, pilotes et copilotes étrangers, l'autorisation sera accordée en application

least one of the stewards must be in the vicinity of the rally HQ so that any decision can be made without delay.

4.2 Observer

4.2.1 For all FIA Championship or Cup rallies, including candidate events, the FIA will appoint at least one observer.

4.2.2 No FIA observer may also be a steward of the same rally.

4.3 FIA Safety Delegate

The FIA may appoint a safety delegate, who is specifically responsible for monitoring the safety of the public at the rally.

4.4 Checking of the route and special stages by officials

4.4.1 As part of their duties, the FIA observer(s) and the stewards have the discretion to check all technical and/or safety measures installed on the route and the special stages; they must comply with the following prescriptions:

4.4.1.1 They must display a distinctive emblem on the windscreen of their vehicle, which must be highly visible and recognisable. This will take the place of a pass, and will be supplied by the organisers.

4.4.1.2 Their entry onto the route of special stages must take place at the latest 30 minutes before the start time of the final course car (car n° 0). The FIA safety delegate may have a later time for entry to the special stages.

4.4.1.3 If car n° 0 catches up with them while on the route of a special stage, they must stop, park and wait for the course car to pass before continuing.

4.5 FIA Technical delegate

For regional Championships, the FIA may appoint a technical delegate.

V. ENTRIES

5.1 Entry forms - Entries

The closing date for entries must be no later than 12 days before the starting date of the rally. Closing dates for entries in each individual event must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines. The list of entries as well as the starting order of the crews must be published and sent to the FIA at least 8 days before the start of the rally.

5.1.1 Any FIA competition licence-holder wishing to take part in the rally must send the entry form, duly completed, to the Rally Secretariat (full address, telephone, fax number, etc.), before the closing date which will be specified in the supplementary regulations. Details concerning the co-driver can be sent in up to a further date to be specified in the supplementary regulations.

If this application is sent by fax, the original must reach the organisers within 7 days following the close of entries.

5.1.2 For foreign competitors, drivers and co-drivers, authorisation must be given according to Article 70 of

de l'Article 70 du Code.
5.1.3 Aucune modification ne pourra être apportée au bulletin d'engagement, sauf dans les cas prévus dans les Prescriptions. Toutefois, jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.
5.1.4 Tout changement de concurrent est interdit après la clôture des engagements.
Un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :
- des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
- des commissaires sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des équipages admis à prendre le départ.
Seule la FIA peut autoriser le remplacement des deux membres d'équipage.
5.2 S'il s'avère au moment des vérifications techniques de départ, qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, cette voiture peut, sur proposition des commissaires techniques, être mutée par décision des commissaires sportifs dans un groupe et/ou classe appropriés.
5.3 Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses Annexes, ainsi qu'aux dispositions des Prescriptions, du règlement du Championnat et du règlement particulier du rallye.
5.4 Le nombre maximal d'engagements doit être précisé dans le règlement particulier.

5.5 Droits d'engagement
5.5.1 Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier.
5.5.2 La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée par le montant total des droits d'engagement ou par un reçu délivré par l'ASN du concurrent.
5.6 Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :
5.6.1 Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
5.6.2 En cas d'annulation du rallye.
5.7 Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

VI. ASSURANCES

6.1 Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance, celles souscrites par les organisateurs et celles prévues pour garantir les équipages (description des risques et des montants couverts).
6.2 La prime d'assurance comprise dans les droits d'engagement doit fournir au concurrent une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers. L'assurance prend effet depuis le moment du départ et cesse à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon ou de la mise hors course.

the Code.
5.1.3 No amendments may be made to the entry form, except in the cases provided for in the Prescriptions. However, the competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same group and the same class, up to the moment of scrutineering.

5.1.4 No change of competitor may be made after entries have closed.
One member of the crew may be replaced with the agreement of:
- The organisers, before the start of the administrative checks.
- The stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the list of crews eligible to take the start.
Only the FIA can authorise the replacement of both crew members.
5.2 Should it turn out, at the time of scrutineering, that a car does not correspond in its presentation to the group and/or class in which it was entered, this car may, upon the proposal of the scrutineers, be transferred to the appropriate group and/or class upon the decision of the stewards.

5.3 By the very fact of signing the entry form, the competitor and all the crew members submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its Appendices, the Prescriptions, the Championship regulations and the supplementary regulations of the rally.
5.4 The maximum number of entries will be specified in the supplementary regulations.

5.5 Entry fees
5.5.1 The entry fees will be specified in the supplementary regulations.
5.5.2 The entry application will only be accepted if accompanied by the total entry fees or by a receipt issued by the competitor's ASN.

5.6 Entry fees will be refunded in full:

5.6.1 To candidates whose entry has not been accepted.
5.6.2 In the case of the rally not taking place.
5.7 Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the supplementary regulations.

VI. INSURANCE

6.1 The supplementary regulations must give accurate details concerning insurance coverage including policies taken out by the organisers or provided for the crews (description of the risks and sums which are covered).
6.2 The insurance premium included in the entry fee must guarantee the competitor adequate cover for civil liability towards third parties. The insurance cover will come into effect from the start and will cease at the end of the rally or at the moment of retirement or exclusion.

6.3 Les véhicules d'assistance, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne peuvent en aucun cas être considérés comme participant officiellement au rallye. Ils ne sont donc pas couverts par la police d'assurance de celui-ci et resteront sous la seule responsabilité de leur propriétaire.

6.3 The service vehicles, even those bearing special plates issued by the organisers, may never be considered as official participants in the rally. They are therefore not covered by the insurance policy of the rally and will remain the sole responsibility of their owners.

VII. ÉQUIPAGES

7.1 Par l'application du règlement selon les Prescriptions, tout abandon de l'un des membres de l'équipage sera signalé aux commissaires sportifs.
L'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) sera signalée aux commissaires sportifs.
7.2 Excepté sur les rallyes du Championnat du Monde, le nom du pilote et éventuellement du copilote, accompagnés de leurs drapeaux nationaux, apparaîtra soit sur les deux ailes avant, soit sur les vitres arrière latérales de la voiture. Tout concurrent enfreignant cette règle sera soumis à une pénalité financière.
7.2.1 Excepté sur les rallyes du Championnat du Monde, lorsque les noms des pilotes apparaissent sur les vitres arrière latérales, les lettres du nom du pilote doivent être blanches, d'un maximum de 10 cm de haut en majuscules et minuscules, en caractères Helvetica gras. La taille des lettres du nom du copilote doit être identique à celle du nom des pilotes. Le drapeau national de chaque membre de l'équipage doit apparaître à côté du nom.
7.2.2 En cas de bris de glace, la pénalité financière pour défaut de nom de l'équipage n'est pas applicable.

VII. CREWS

7.1 In applying the regulations in accordance with the Prescriptions, any retirement of one of the crew members will be reported to the stewards.
If a third party is admitted on board (except if this is to transport an injured person), this will be reported to the stewards.
7.2 Except for rallies of the World Championship, the name of the driver and possibly of the co-driver together with their national flags must appear either on both front wings or on the rear side windows of the car. Any competitor failing to comply with this rule is subject to a cash penalty.
7.2.1 Except for rallies of the World Championship, when the drivers' names appear on the rear side windows, the letters of the driver's name must be white, of a maximum height of 10 cm in upper and lower case Helvetica bold face. The letters of the co-driver's name must be the same size as those of the driver's name. The national flag of each crew member must appear adjacent to the name.

7.2.2 In case of glass breakage, the cash penalty for not carrying the crew members' names is not applied.

VIII. ITINÉRAIRE, ROAD BOOK, CARNET DE CONTRÔLE ET DOCUMENTS STANDARD

8.1 Road book
8.1.1 Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire à suivre. Toute déviation sera signalée aux commissaires sportifs.
Les équipages doivent respecter intégralement l'itinéraire précisé sur le road book, sans s'écarter de l'itinéraire indiqué, ou des aires/parcs/zones d'assistance indiqués, sauf cas de force majeure décidé par les commissaires sportifs.
8.1.2 Dans tous les cas, le road book doit être conforme au road book standard publié dans le Règlement du Championnat des Rallyes de la FIA. Le road book doit être imprimé au format A5 et le signe OK / SOS doit être plié et collé dans un format minimum A4 à l'intérieur.
8.2 Intervalles entre les départs (sauf pour le Championnat du Monde)
8.2.1 Au départ du rallye et de chaque Jour, les organisateurs doivent prévoir le départ des voitures concurrentes à un intervalle d'au moins une minute.
8.2.2 Cet intervalle devra être et restera le même pour toutes les voitures concurrentes, sauf si une réglementation différente est prévue au Règlement spécifique d'un Championnat ou si une dérogation spécifique a été accordée par la FIA.

VIII. ITINERARY, ROAD BOOK, TIME CARD AND STANDARD DOCUMENTS

8.1 Road book
8.1.1 All the crews will receive a road book containing a detailed description of the compulsory itinerary which has to be followed. Any deviation will be reported to the stewards.
Crews must keep exactly to the itinerary set out in the road book, without leaving the designated road, or designated service area/park/zone unless the stewards decide that there is a case of force majeure.

8.1.2 In all cases, the road book must be in conformity with the standard road book published in the FIA Rally Championship Regulations. It must be printed in A5 format and must have the OK / SOS sign in a minimum A4 format, folded and pasted, inside it.

8.2. Intervals between start times (except for the World Championship)
8.2.1 At the start of the rally and of each Day, the organisers will schedule the starts of the competing cars at an interval of at least one minute.
8.2.2 This interval must be and remain the same for all the competing cars, unless provision is made for different rules in the specific regulations of a Championship or unless a specific waiver is granted by the FIA.

8.3 Carnet de contrôle

8.3.1 Le carnet de contrôle devra comporter une page par secteur de liaison et une page par épreuve spéciale. Un jeu séparé de carnets de contrôle doit être délivré au moins pour chaque section de chaque Jour. Des visas ou une signature seront éventuellement prévus aux contrôles de passage.

8.3.2 Les équipages sont tenus de faire enregistrer leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle et dans l'ordre correct. Toute déviation sera signalée aux commissaires sportifs.

8.3.3 Les temps impartis pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires consécutifs figureront sur le carnet de contrôle.

8.4 Documents standard

Pour le Championnat du Monde, le road book, le carnet de contrôle, le programme de la diffusion des documents et les autres Documents Standard doivent se conformer aux Documents Standard FIA tels que contenus dans les Documents Standardisés de la FIA (voir Annexes VI à VIII des présentes Prescriptions et Annexe III du Règlement Sportif du CMR). Pour les Championnats régionaux de la FIA, hormis la présentation des résultats (fortement recommandée), le concept de tous les autres Documents Standard doit être respecté.

IX. PLAQUES DE RALLYES ET NUMÉROS DE COURSE

9.1 Numéros de course

Les organisateurs fourniront à chaque équipage les éléments suivants qui devront être apposés sur les voitures selon les emplacements indiqués :

9.1.1 Deux panneaux de portières avant de 67 cm de longueur sur 17 cm de hauteur dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux comprendra obligatoirement sur sa partie avant un espace de 15 cm x 15 cm qui sera réservé au numéro de course de l'équipage.

Dans le cas où le numéro de course serait supérieur à 99, cet espace pourra être élargi. Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS 803) sur fond mat de couleur noire. Le reste du panneau de portière sera réservé à l'usage de l'organisateur.

9.1.2 Chaque panneau sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant, le numéro sur le devant. Le sommet du panneau devra se trouver entre 7 et 10 cm en dessous de la limite inférieure de la vitre.

9.1.3 Aucune signalisation autre que la livrée de la voiture ne devra être placée à moins de 10 cm du panneau.

9.1.4 Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum réservé à l'usage de l'organisateur. Ce panneau sera placé au sommet de la vitre arrière, centré, à gauche ou à droite comme indiqué dans le Règlement Particulier. Un espace adjacent de 15 cm² fera apparaître le numéro de course sur une hauteur de 14 cm, en orange fluorescent (PMS 804) sur fond clair. Ce numéro pourra être réfléchissant et devra être visible de l'arrière à hauteur d'œil.

8.3 Time Card

8.3.1 This card must allow for one page per road section and one page per special stage.

A separate set of time cards must be issued at least for each section of each Day. Where applicable, provision shall be made for stamps or signature at passage controls.

8.3.2 Crews are obliged to have their passage recorded at all points mentioned on their time card and in the correct order. Any deviation will be reported to the stewards.

8.3.3 The target time for covering the distance between 2 consecutive time controls will appear on the time card.

8.4 Standard Documents

For the World Rally Championship, the road book, time card, programme for the issuing of documents and the other Standard Documents must conform to the FIA Standard Documents as given in the FIA Standardised Documents (see Appendices VI to VIII of the present Prescriptions and Appendix III of the WRC Sporting Regulations). For the FIA Regional Championships, apart from the results format (which is strongly recommended), the format of all other Standard Documents must be adhered to.

IX. RALLY PLATES AND COMPETITION NUMBERS

9.1 Competition Numbers

The organiser will provide each crew with the following, which must be affixed to their car in the positions stated:

9.1.1 2 front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a 15 cm x 15 cm competition number box which shall always be at the front of the panel.

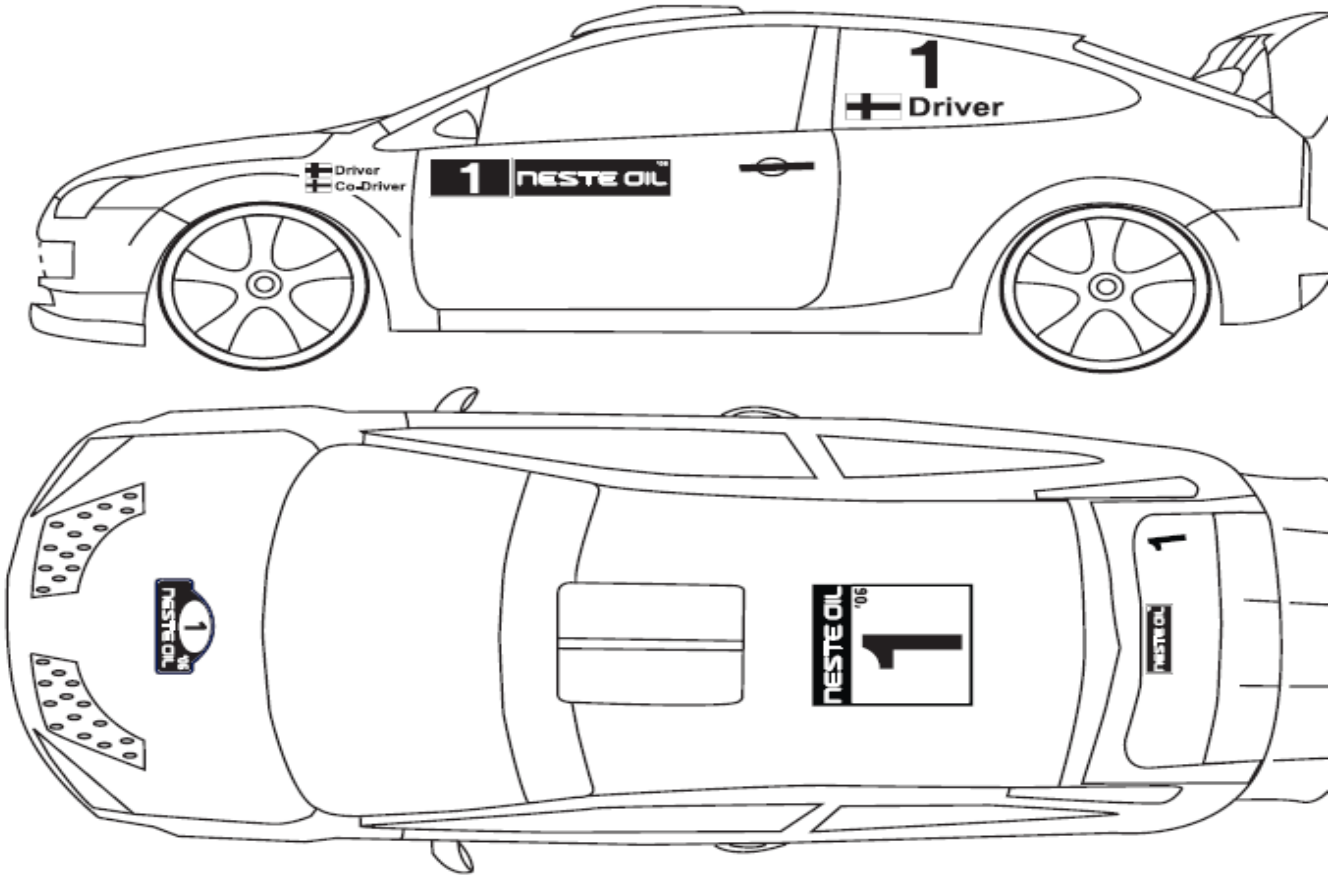
When the competition number is greater than 99, the box width may be increased. Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm, on a matt black background. The remainder of the door panel is reserved for the use of the organiser.

9.1.2 Each panel shall be placed horizontally at the leading edge of each front door, with the number at the front. The top of the plate shall be between 7 cm and 10 cm below the lower limit of the window.

9.1.3 No signage, other than the colour scheme of the car, shall be placed within 10 cm of the panel.

9.1.4 1 rear window panel which shall measure a maximum of 30 cm wide and 10 cm high, reserved for the use of the organiser. This panel shall be positioned at the top of the rear window, and centred, left, or right, as indicated in the supplementary regulations. An adjacent area of 15 cm² shall contain the fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

9.1.5 Deux numéros à apposer sur les vitres latérales arrière de 25 cm de hauteur et d'une largeur de trait d'au moins 25 mm, de couleur orange fluorescent (PMS 804), éventuellement réfléchissants. Ces numéros devront être placés au sommet des vitres latérales arrière conjointement avec le nom du pilote (voir Article 9.2).	**9.1.5** 2 numbers for each rear side window which shall be 25 cm high with a stroke width of at least 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective. These numbers shall be placed at the top of the rear side windows in conjunction with the driver's name (see Article 9.2).
9.1.6 Un panneau de toit de 50 cm de largeur sur 52 cm de hauteur qui sera placé sur le toit, le sommet orienté vers l'avant de la voiture. Un numéro de course noir mat de 5 cm de largeur sur 28 cm de hauteur apparaîtra sur un fond blanc mat de 50 cm de largeur sur 38 cm de hauteur, conformément à l'Article 9.1.4 des Prescriptions.	**9.1.6** 1 roof panel, 50 cm wide by 52 cm high, to be placed on the roof with the top towards the front of the car. A matt black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, will be displayed on a matt white background 50 cm wide by 38 cm high, as in the Prescriptions, Article 9.1.4.
9.1.7 A l'avant : un panneau s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figurera le numéro de course.	**9.1.7** For the front: one plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include the competition number.
9.2 Noms du pilote et du copilote	**9.2** Driver's and co-driver's names
9.2.1 Le nom du pilote ainsi que le drapeau de sa nationalité de passeport doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, sous le numéro de course. Le nom de famille du pilote devra être inscrit :	**9.2.1** The driver's surname, together with the national flag of his/her passport nationality, must appear on the rear side window on both sides of the car, below the competition number. The driver's surname must be:
- en caractères Helvetica : en majuscule pour la première lettre du nom et en minuscules pour les autres lettres ;	- In Helvetica: upper case for the first letter of the name and the remainder in lower case.
- en blanc sur fond clair ;	- In white on a clear background.
- sur une hauteur de 10 cm avec une largeur de trait de 1,5 cm.	- 10 cm high and with a stroke width of 1.5 cm.
9.2.2 Outre les éléments mentionnés sous le point 9.2.1, les noms du pilote et du copilote ainsi que leurs drapeaux nationaux devront également apparaître sur les ailes avant de la voiture.	**9.2.2** In addition to what is required under 9.2.1, the names of the driver and co-driver, together with their national flags, must also appear on the front wings of the car.
PANNEAUX DE PORTES ET NUMEROS DE COURSE :	**DOOR PLATES AND COMPETITION NUMBERS**



X. PUBLICITÉ	X. ADVERTISING
10.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci : Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA. Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes. Ne soit pas de nature politique ou religieuse. N'empiète pas sur les endroits réservés aux plaques et panneaux de compétition. N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.	**10.1** Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that: It is authorised by the national laws and the FIA regulations. It is not likely to give offence. It is not political or religious in nature. It does not encroach upon the spaces reserved for plates and competition numbers. It does not interfere with the crew's vision through the windows.
10.2 Les espaces publicitaires sur les numéros de course tels que spécifiés à l'Article 9.1 sont réservés pour la publicité des organisateurs. Les concurrents ne peuvent pas refuser cette publicité obligatoire. Sur les panneaux de toit, la publicité devra s'insérer dans une surface ayant la même largeur de 50 cm et de 14 cm de haut (ou 2 x 7 cm de haut), en haut et/ou en bas des numéros. Le texte de cette publicité doit être normalement précisé dans le règlement particulier du rallye, ou au plus tard 1 mois avant le départ du rallye par un additif officiel.	**10.2** The advertising spaces on the competition numbers as specified in Article 9.1 are reserved for the organisers' advertising. Such advertising is obligatory and may not be refused by the competitors/entrants. On the roof panels the advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers. The text of this advertising must normally be clearly indicated in the supplementary regulations, or at the latest one month before the start of the rally in an official bulletin.
10.3 Toute autre publicité proposée par les organisateurs ne peut être que facultative. Son refus ne peut entraîner des droits d'engagement supérieurs au double des droits d'engagement prévus avec publicité facultative et ils seront limités à un maximum de 3000 $ US supplémentaires.	**10.3** Any other advertising proposed by the organisers can only be optional. Its refusal cannot incur entry fees greater than twice the amount of the entry fees fixed with optional advertising, and this additional charge will be limited to a maximum of 3000 US $.

10.4 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs doivent leur réserver des emplacements, tels qu'indiqués dans une annexe du règlement particulier du rallye.
10.5 Une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra pas faire l'objet de droits supplémentaires pour un concurrent qui la refuserait.
10.6 Tous les caractères du nom du commanditaire de l'épreuve devront être au maximum de mêmes dimensions que ceux du nom du rallye.

10.4 Competitors who accept the organisers' optional advertising must reserve spaces for it, as specified in an appendix to the supplementary regulations of the rally.
10.5 No additional fee for optional advertising referring to a make of automobile, tyres, fuel or lubricant can be imposed on a competitor/entrant if the competitor refuses such advertising.
10.6 All the letters of the name of the event sponsor must be, at most, of the same height and stroke thickness as those of the name of the rally.

XI. CIRCULATION

11.1 Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation dans les pays traversés. Tout équipage ne se conformant pas à ces prescriptions se verra infliger les pénalités prévues ci-dessous :
11.1.1 Toute infraction entraînera une pénalité appliquée par le directeur de course conformément à un barème prédéterminé. Lorsque l'infraction est grave, le directeur de course peut en référer aux commissaires sportifs.
11.1.2 2e infraction : 5 minutes ;
11.1.3 3e infraction : mise hors course.
11.2 Les agents ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.

11.3 Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement particulier du rallye, sous réserve que :
11.3.1 La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement à la fin du Jour.
11.3.2 Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.
11.3.3 Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.
11.4 Il est interdit de remorquer, transporter, ou faire pousser les voitures si ce n'est pour les ramener sur la chaussée, ou pour libérer la route. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.
11.5 Il est de même interdit à l'équipage, sous peine d'être signalé aux commissaires sportifs :
11.5.1 De bloquer intentionnellement le passage des voitures participantes ou de les empêcher de dépasser ;
11.5.2 De se comporter d'une manière incompatible avec l'esprit sportif.

XI. TRAFFIC

11.1. Throughout the rally, the crews must strictly observe the traffic laws of the countries crossed. Any crew which does not comply with these traffic laws shall be subject to the penalties set out below:

11.1.1 Any infringement will incur a penalty applied by the clerk of the course in accordance with a predetermined scale. In circumstances where the offence is serious, the clerk of the course may refer the matter to the stewards.
11.1.2 Second infringement: a 5-minute time penalty.
11.1.3 Third infringement: exclusion.
11.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.
11.3 Should the police decide against stopping the driver in the wrong, they may request the application of the penalties set out in the supplementary regulations of the rally, subject to the following:
11.3.1 That the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the classification at the end of the Day;
11.3.2 That the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise;
11.3.3 That the facts are not open to various interpretations.
11.4 It is forbidden to tow or transport the cars, or to have them pushed, except in order to bring them back onto the road or to clear the road. Any infringement will be reported to the stewards.
11.5 Similarly, under pain of being reported to the Stewards, crews are forbidden:
11.5.1 to deliberately block the passage of competing cars, or to prevent them from overtaking;

11.5.2 to behave in an unsporting manner.

XII. ASSISTANCE – RAVITAILLEMENT – RÉPARATIONS

12.1 Assistance - Généralités

12.1.1 L'assistance se définit comme le travail sans restriction sur une voiture concurrente excepté lorsqu'elle est limitée par les présents Articles 12.1 et

XII. SERVICING – REFUELLING - REPAIRS

12.1 Servicing – General conditions

12.1.1 Service shall be defined as unrestricted work on a competing car except where limited in Articles 12.1 and 12.2.

12.2.

12.1.2 Pendant tout le déroulement du rallye, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance. Cependant, les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment autre que lorsque cela est spécifiquement interdit.

12.1.2 Throughout the rally, servicing of a competing car may be carried out only in service parks. However, the crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.

12.1.3 Toute infraction concernant l'assistance ou toute action définie comme "Assistance Interdite" (voir 12.2), relevée par les officiels du rallye, peut entraîner l'application des Articles 152/153 du Code par les commissaires sportifs. Selon la gravité de l'infraction, d'autres sanctions peuvent être appliquées par le Conseil Mondial du Sport Automobile.

12.1.3 Any infringement concerning servicing or any action defined as "Prohibited Service" (see 12.2) noted by the rally officials may entail the application of Articles 152/153 of the Code by the stewards. Depending on the gravity of the offence, other sanctions may be applied by the World Motor Sport Council.

12.1.4 Les voitures peuvent être équipées d'un appareil électronique qui permet de vérifier qu'une assistance interdite n'a pas été effectuée sur la voiture.

12.1.4 Cars may be equipped with an electronic device which will make it possible to check that prohibited servicing has not been carried out on the car.

12.1.5 Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement d'un réservoir de carburant ou d'une pompe) la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

12.1.5 When necessary as part of service (i.e. changing a fuel tank or pump), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:

I) le travail soit effectué sous la surveillance d'un commissaire de route;

I) the work is carried out under the supervision of a marshal,

II) aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage;

II) no other work is carried out on the car during the emptying and/or refilling operation,

III) un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture;

III) a suitable safety perimeter is established around the car,

IV) deux commissaires de lutte anti-incendie soient présents avec des extincteurs adaptés à l'utilisation sur des liquides inflammables;

IV) two fire marshals are present with fire extinguishers suitable for use on flammable liquids,

V) seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

V) only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.

12.2 Définition de l'assistance interdite

12.2.1 L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente.

12.2 Definition of Prohibited Service

12.2.1 The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car.

12.2.2 La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe (y compris les hélicoptères) dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture de compétition, sauf :

12.2.2 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) within 1 kilometre of its competing car except:

a) dans les parcs d'assistance et dans les zones d'assistance éloignée et pour un membre d'équipe par voiture dans les zones de lavage des voitures pour les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes,

a) in service parks and in remote service zones and for one team member per car in car wash areas for World Rally Championship events,

b) dans les endroits autorisés au moyen d'un additif,

b) where permitted by means of a bulletin,

c) sur les épreuves spéciales (à partir du panneau jaune au début du contrôle horaire jusqu'au panneau Stop à la fin de l'épreuve spéciale),

c) in special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage),

d) pour les voitures de course en état d'attente au contrôle horaire à l'entrée des parcs de regroupement, des zones d'assistance éloignée ou des parcs d'assistance, ou garées à l'intérieur des parcs de regroupement, endroits où de la nourriture, des boissons, des vêtements et des informations (carnet de données, road book, etc.) peuvent également être transmises à ou par l'équipage,

d) for competing cars waiting at the time control at the entrance to regrouping parks, remote service zones or service parks, or stopped inside regrouping parks, where the passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc) to or from the crew is also permitted,

e) au moment du transfert de l'/des équipage(s)

e) whilst transporting the crew(s) to or from the

vers le parc fermé ou au départ du parc fermé,
f) lors du trajet vers ou depuis les zones d'assistance éloignée ou à l'intérieur de celles-ci, comme précisé à l'Article 12.5.1,
g) lorsqu'il est demandé aux voitures de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le road book d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment par le personnel de l'équipe, à condition qu'elles ne s'arrêtent pas simultanément au même endroit,
h) en certains endroits spécifiquement désignés uniquement pour l'échange de notes concernant la sécurité (pour le Championnat du Monde des Rallyes uniquement). Ces endroits doivent être répertoriés dans des notes d'information affichées au tableau d'affichage officiel.
12.2.3 Une voiture concurrente quittant l'itinéraire du rallye.

12.3 Parcs d'assistance
12.3.1 Excepté sur les rallyes du Championnat du Monde, les parcs d'assistance sont établis selon le tableau suivant :

parc fermé,
f) whilst travelling to or from or being present at remote service zones, as in Art 12.5.1,

g) where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time,

h) at points specifically designated solely for the exchange of safety notes (for the World Rally Championship only). These points must be listed as 'Information' and posted on the official notice board.

12.2.3 The deviation of a rally car from the route of the rally.

12.3 Service Parks
12.3.1 Except for rallies of the World Championship, service parks will be established in accordance with the following table:

Type	Time permitted in the park	Number of parks per Day	Max. SS distance between parks	Tyre changes	Remarks
I	20' or 45'	Maximum 5	60 km	Yes	45' only at end of days 1 & 2 20' at end of rally
II	20'	1	-	Yes	Before 1st SS of each Day
III	10'	Unlimited	-	No	

Type	Temps autorisé dans le parc	Nombre de parcs par Jour	Max. Distance ES entre parcs	Changement de pneus	Remarques
I	20' ou 45'	Maximum 5	60 km	oui	45' seulement à la fin des Jours 1 & 2 20' à la fin du rallye
II	20'	1	-	oui	Avant 1ère ES de chaque Jour
III	10'	Illimité	-	non	

12.3.2 Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. (Les distances de 25 m mentionnées dans l'Annexe I sont réduites à 5 m). Une zone munie de barrières doit être mise en place juste avant l'arrivée au contrôle horaire d'entrée et seul le personnel dûment habilité (mécaniciens, presse, etc.) peut y avoir accès.
12.3.3 La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par les commissaires sportifs.
12.4 Véhicules admis dans les parcs d'assistance
12.4.1 Deux véhicules par voiture concurrente

12.3.2 Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit. (The 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m). Preceding the entrance time control is a zone, closed off by barriers, to which only authorised personnel (mechanics, press, etc.) are admitted.

12.3.3 The speed of cars in the service parks may not exceed 30 kph; failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the stewards.
12.4 Vehicles allowed in the service parks

12.4.1 Two service vehicles per competing car

prenant le départ du rallye peuvent fournir une assistance pendant le rallye. Ces véhicules doivent être clairement identifiés par des plaques "Assistance" remises par les organisateurs et apposées aux endroits précisés.

12.4.2 Les autres véhicules d'équipe doivent être identifiés par des plaques "Auxiliaire" fournies par les organisateurs.

12.4.3 Lorsque l'espace le permet, les véhicules « Auxiliaire » peuvent être autorisés à stationner près de leurs véhicules d'assistance admis dans les parcs conformément à l'Article 12.4.1 à la discrétion des organisateurs.

12.4.4 Lorsque l'espace est insuffisant pour se conformer à l'Article 12.4.3 les organisateurs devront prévoir des zones de stationnement définies pour les véhicules « Auxiliaire », à proximité immédiate du parc d'assistance.

12.5 Changement de pneumatiques et modifications

12.5.1 Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes (voir Annexe V du Règlement Sportif du CMR), pour tous les concurrents, les changements de pneumatiques se font uniquement dans les zones autorisées.

Pour les Rallyes qui ont demandé et obtenu l'accord de la FIA, la longueur d'une épreuve spéciale ou de la somme des épreuves spéciales entre deux changements de pneumatiques peut être comprise entre 40 et 80 km.

Pour les autres Rallyes, cette distance doit être comprise entre 30 km et 60 km.

12.5.2 Excepté dans le parc d'assistance, il n'est pas permis de modifier intentionnellement le dessin du pneumatique ou le nombre de clous des pneumatiques sur ou dans la voiture, même en utilisant l'outillage se trouvant à bord.

12.5.3 Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.

12.5.4 Pour les rallyes du Championnat du Monde, comme indiqué dans l'Annexe IV du règlement sportif du CMR, une zone de marquage des pneumatiques et une zone de lecture des codes à barres) devront être prévues à la sortie de la zone de changement de pneumatiques autorisée. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques / de lecture des codes à barres, un membre de l'équipe pour chaque équipage pourra avoir accès à cette zone de marquage de pneumatiques / de lecture des codes à barres.

12.6 Ravitaillement en carburant

12.6.1 Les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement désignées par les organisateurs dans le road book, excepté dans les conditions précisées dans l'Article 12.1.5.

12.6.2 Leur entrée/sortie est signalée par un symbole représentant un bidon d'essence bleu.

12.6.3 Toute action à l'intérieur d'une zone de ravitaillement qui n'est pas directement impliquée dans le ravitaillement du véhicule participant est interdite.

12.6.4 Dans toutes les zones de ravitaillement, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.

starting the rally may provide service throughout the rally. These vehicles must be clearly identified by means of "Service" plates issued by the organisers and affixed in the locations specified.

12.4.2 Other team vehicles must be identified by means of "Auxiliary" plates issued by the organisers.

12.4.3 Where space permits, "Auxiliary" vehicles may be permitted to park next to their service vehicles admitted to the parks under Article 12.4.1 at the discretion of the organisers.

12.4.4 Where there is insufficient space to conform to 12.4.3, the organisers shall provide parking areas defined for auxiliary vehicles in the immediate vicinity of the service park.

12.5 Tyre Changes and Modifications

12.5.1 Except for the World Rally Championship (see Appendix V of the WRC Sporting Regulations), for all competitors, tyre changes may only be carried out in authorised zones.

For rallies which have requested and received the agreement of the FIA, the length of a special stage or the combined distance of special stages between two tyre changes may be between 40 and 80 km.

For the other rallies, this distance must be between 30 and 60 km.

12.5.2 Except in the service park, it is not permitted to intentionally modify the design of the tyre or the number of studs on the tyres on or in the car, even by means of the equipment on board.

12.5.3 Any infringement will be reported to the Stewards.

12.5.4 For World Championship rallies, as detailed in Appendix IV to the WRC sporting regulations, a tyre marking zone and a bar code reading zone shall be established at the exit of the authorised tyre change zone. For the sole purpose of assisting their tyre marking/bar code reading procedure, one team member for each crew may access this tyre marking/bar code reading zone.

12.6 Refuelling

12.6.1 Competitors may only refuel in the refuelling zones designated by the organisers in the road book, except as detailed under Article 12.1.5.

12.6.2 Their entry/exit shall be marked by a blue fuel can symbol.

12.6.3 Any action inside a refuelling zone not directly involved in the refuelling of the competing vehicle is prohibited.

12.6.4 In all refuelling zones, a 5 kph speed limit will apply.

12.6.5 Il est recommandé que les mécaniciens portent des vêtements résistant au feu.
12.6.6 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
12.6.7 Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.
12.6.8 Il est recommandé que l'équipage se tienne en dehors de la voiture au cours d'un ravitaillement. Dans le cas où il resterait à bord de la voiture, les ceintures de sécurité doivent être détachées.
12.6.9 Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque équipage pourront avoir accès à cette zone.
12.6.10 Une voiture peut être poussée en dehors de la zone par l'équipage, des officiels et / ou par les deux membres de l'équipe sans encourir de pénalité.
12.6.11 Pour les rallyes italiens comptant pour le Championnat d'Europe et les Coupes Régionales des Rallyes exclusivement, un carburant unique conformément aux spécifications stipulées à l'Article 252.9 de l'Annexe J est fourni par les organisateurs et doit être utilisé par tous les concurrents.

12.7. Changements d'éléments mécaniques - Généralités

Aucun changement de moteur n'est autorisé pendant le déroulement d'un Rallye.
Le châssis ne peut pas être changé ou remplacé pendant le déroulement d'un Rallye.
Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes, un seul changement de turbo par Jour, par voiture, est autorisé. Le changement doit être effectué dans un parc d'assistance et le turbo peut être transporté dans les véhicules d'assistance ; ou, en dehors de ce parc d'assistance, par le seul équipage, mais le turbo doit être transporté à bord de la voiture de compétition.
Toute infraction sera sanctionnée par les commissaires sportifs qui prononceront la mise hors course du concurrent.

12.8 Conditions de limitation de l'utilisation des pièces de rechange

Une limitation de l'utilisation des pièces de rechange suivantes est introduite dans les rallyes des Championnats de la FIA.
12.8.1 Turbo-compresseur et compresseur (Ci-après dénommé "compresseur").
12.8.1.1 La réglementation actuelle concernant la bride à air et les marquages (Articles 254.6.1 et 255.5.1.8.3 de l'Annexe J) restent d'application.
12.8.1.2 La vérification du compresseur de la voiture et d'un nombre maximum de compresseurs de rechange autorisés (un pour chaque Jour) est obligatoire.
12.8.1.3 Les compresseurs porteront le numéro de la voiture (exemple : voiture N°1 = compresseur N°1A + rechanges 1B, 1C et 1D) et sont attribués exclusivement à la voiture même.
12.8.1.4 La non-utilisation de la possibilité de changement par Jour réduit automatiquement le nombre de Compresseurs de rechange disponibles.
Exemple : Voiture N°1 - compresseur N°1A - 3 Jours
Compresseurs de rechange 1B, 1C, 1D. Si aucun changement n'est effectué le 1er Jour, l'utilisation de l'un des compresseurs de rechange n'est pas permise.

12.6.5 It is recommended that mechanics wear fire-resistant clothing.
12.6.6 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone.
12.6.7 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.
12.6.8 It is recommended that the crew remains outside the car during refuelling; however, should they remain inside, the safety belts must be unfastened.
12.6.9 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access this zone.
12.6.10 A car may be pushed out of the zone by the crew, officials and/or the two team members without incurring a penalty.
12.6.11 For Italian rallies counting for the European Rally Championship and Regional Rally Cups only, a single fuel to the specifications prescribed in Article 252.9 of Appendix J is supplied by the organisers and must be used by all competitors.

12.7 Changes of mechanical parts - General conditions

No engine change is allowed during the running of a rally.
The chassis cannot be changed or replaced during the running of a rally.
Except for the World Rally Championship, only one turbo change per Day, per car, is authorised. This change must be carried out in a service park, in which case the turbo may be transported in the service vehicles, or outside the service park, by the crew alone, but in that case the turbo must be transported on board the competing car.
Any breach of this Article will result in the competitor being excluded from the rally by the stewards.

12.8 Conditions for limitation on the use of spare parts

A limitation on the use of the following spare parts is introduced in FIA Championship rallies.

12.8.1 Turbocharger and compressor (hereinafter referred to as "compressor").
12.8.1.1 The current regulations concerning the air restrictor and the marking (Articles 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of Appendix J) remain applicable.
12.8.1.2 The checking of the car's compressor and of a maximum number of spare compressors allowed (one for each Day) is compulsory.
12.8.1.3 The compressors will be marked with the number of the car (e.g. car N° 1 = compressor N° 1A + spares 1B, 1C and 1D) and will be allocated exclusively to that car.
12.8.1.4 If the competitor does not make use of the possibility of changing the compressor on each Day, the number of spare compressors which may be used is automatically reduced.
Example: Car N°1 - compressor N°1A - 3 Days.
Spare compressors 1B, 1C, 1D. If no change is carried out on the 1st Day, the use of one of the spare compressors is not permitted.

12.8.1.5 Une fois le changement effectué, le compresseur remplacé par l'un de ceux transportés à bord de la voiture de compétition est réinstallé à bord de la voiture ou dans un véhicule d'assistance où il sera transporté jusqu'à la fin du Jour (parc fermé) où les commissaires techniques peuvent le contrôler. Le concurrent peut alors installer à sa place l'éventuel compresseur de rechange pour le Jour suivant.

12.8.1.6 Dans un même Jour un compresseur remplacé peut être à nouveau utilisé sur la même voiture.

Exemple : Voiture N°1 1er Jour : les compresseurs 1A et 1B peuvent être indifféremment utilisés.

12.8.1.7 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés jusqu'à ce que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.

12.8.1.8 Les règles précédentes sont obligatoires également pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés de bride à air. Dans ce cas, les compresseurs sont exclusivement marqués afin de les comptabiliser.

12.9 Boîtes de vitesses et différentiels

12.9.1 Pour chaque voiture, entre la boîte de vitesses et la série de différentiels installées dans la voiture (avant et/ou central et/ou arrière), une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange peuvent être utilisées pour chaque rallye.

12.9.2 Aux vérifications techniques préliminaires, les concurrents sont obligés de faire marquer la boîte de vitesses/le(s) différentiel(s) installés dans la voiture, aussi bien que les rechanges. Ce marquage devrait normalement avoir lieu au même moment. Les pièces sont identifiées par le numéro de course de la voiture (exemple : Voiture N°1 - boîte de vitesses N°1, boîte de vitesses de rechange N°1R).

12.9.3 Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA pour les différents modèles de voitures.

12.9.4

a) Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance, à condition que le directeur de course ou les commissaires techniques aient été informés auparavant de l'intention de le faire.

b) Des contrôles peuvent être effectués par les commissaires techniques afin de vérifier le respect du règlement.

12.9.5 A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, ces ensembles pourront être par la suite réutilisés aux conditions précédemment exposées.

12.9.6 En toutes circonstances, les marquages/plombages doivent être intacts pendant toute la durée du rallye et les commissaires techniques peuvent à tout moment demander aux concurrents de contrôler et éventuellement de procéder, à la fin du rallye, au démontage pour s'assurer de leur conformité.

12.9.7 Les commissaires techniques FIA plomberont/marqueront toutes les voitures des pilotes prioritaires FIA. L'application de la règle aux autres voitures engagées est laissée à la discrétion des organisateurs, en accord avec la FIA.

12.8.1.5 Once the change has been carried out, the compressor which has been replaced by the one carried in the competing car will be reinstalled on board the car or in a service vehicle, in which it must be transported until the end of the Day (parc fermé) where the scrutineers can check it. The competitor may then install in its place the spare compressor (if any) for the next Day.

12.8.1.6 In the course of one and the same Day, a compressor which has been replaced may be used again on the same car.

Example: Car N°1 first Day: compressors 1A and 1B may be used indiscriminately

12.8.1.7 All the compressors which have been used will remain sealed until the scrutineers can check their conformity.

12.8.1.8 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors must be marked only for the purpose of counting them.

12.9 Gearboxes and differentials

12.9.1 For each car, between the gearbox and the series of differentials installed in the car (front and/or central and/or rear), only one spare gearbox and one series of spare differentials may be used in each rally.

12.9.2 At initial scrutineering, the competitors are obliged to have the gearbox/differential(s) installed on the car marked, as well as the spares. This marking should normally be carried out at the same time. The parts will be identified by the car's competition number (e.g. Car No 1 – gearbox No 1, spare gearbox No 1R).

12.9.3 The seals and markings will be carried out in accordance with the specifications published by the FIA for the different models of cars.

12.9.4

a) The gearboxes and differentials may be changed in any service park, provided that the clerk of the course or the scrutineers have been informed beforehand of the intention to do so.

b) Controls may be carried out by the scrutineers in order to check that the regulations are respected.

12.9.5 On condition that the seals and markings of a dismounted gearbox/differential(s) remain intact, the parts may subsequently be reused in accordance with the conditions set out above.

12.9.6 Under all circumstances, the markings/seals must remain intact throughout the duration of the rally, and the scrutineers may at any time ask the competitors for a control and may, at the end of the rally, dismount the parts in order to check their conformity.

12.9.7 The FIA scrutineers will seal/mark all the cars of the FIA seeded drivers. The application of the rule to the other cars entered in the event is left to the discretion of the Organisers, in agreement with the FIA.

12.9.8 Il est rappelé que les plombages/marquages sont effectués de telle façon qu'ils permettent aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.

XIII. PNEUS

13.1 Tous les pneus utilisés dans les Championnats des Rallyes Régionaux doivent être facilement disponibles dans le commerce.

13.2 Interdiction des pneus "slicks"

L'utilisation de pneus slicks est interdite dans tous les rallyes des Championnats de la FIA. Les règles relatives à l'utilisation des pneus, incluses dans l'Annexe IV, doivent être strictement respectées.

13.3 Pneumatiques cloutés

13.3.1 Aucune limitation n'est prévue pour les pneus à clous, en ce qui concerne les pneumatiques eux-mêmes, le nombre de pneumatiques et la gomme les constituant.

13.3.2 Cependant, les clous doivent répondre à la réglementation de chaque pays traversé. Les organisateurs seront tenus de préciser la réglementation en vigueur dans le règlement particulier du rallye.

13.4 Contrôle des pneumatiques cloutés

La méthode de contrôle des clous devra être indiquée dans le règlement particulier.

XIV. RECONNAISSANCES

14.1 Excepté pour le Championnat du Monde des Rallyes, une ou plusieurs des trois règles de reconnaissance suivantes s'appliqueront et seront spécifiées dans le règlement particulier :

14.1.1 Cas de reconnaissances interdites soit par les autorités, soit par les propriétaires des terrains (autorités militaires, administration des forêts, propriétaires privés) :

Les organisateurs devront donner aux équipages la possibilité de se familiariser avec l'itinéraire en le parcourant (à des heures fixées à l'avance et communiquées au public et aux concurrents) dans des voitures immatriculées normalement et en respectant le code de la route.

14.1.2 Cas de reconnaissances susceptibles de créer des nuisances (perturbations dans les zones résidentielles, gêne ou mise en danger des autres usagers de la route, etc.) :

Des reconnaissances limitées en durée et en nombre de passages devront être organisées.

14.1.3 Reconnaissances libres dans les zones où l'environnement ne risque pas d'être incommodé et où la législation le permet.

14.2 Reconnaissances

Les organisateurs qui décident d'inclure dans leur règlement particulier un texte sur les reconnaissances devront admettre la possibilité d'utiliser des voitures de reconnaissance conformes aux prescriptions de l'Article 14.3 ci-dessous.

14.3 Voitures de reconnaissance

14.3.1 Voiture de série.

14.3.2 Elle devra être d'une seule couleur, sans

12.9.8 Reminder: the seals/markings are carried out in such a way as to allow the competitors to replace the clutch and possible accessories.

XIII. TYRES

13.1 All tyres used in the Regional Rally Championships must be readily available commercially.

13.2 Banning of slick tyres

The use of slick tyres is prohibited in all the rallies of the FIA Championships. The rules governing the use of tyres, set out in Appendix IV, must be strictly respected.

13.3 Studded tyres

13.3.1 For studded tyres, no restrictions are set on the tyres themselves, the number of tyres and the rubber composing them.

13.3.2 However, studs must comply with the regulations in force in each country crossed. Organisers are obliged to state the regulations in force in the supplementary regulations of the rally.

13.4 Control of studded tyres

The method used for checking studs must be specified in the supplementary regulations of the rally.

XIV. RECONNAISSANCE

14.1 Except for the World Rally Championship, one or more of the following three rules for reconnaissance apply and are specified in the supplementary regulations:

14.1.1 Reconnaissance forbidden either by the authorities or by the owners of the land (military authorities, forestry commission, private owners):

The organisers must give the crews the opportunity of acquainting themselves with the itinerary by covering it (at a time fixed in advance and of which both the public and the competitors have been informed), in normally registered cars while respecting the road traffic laws.

14.1.2 Reconnaissance likely to cause disturbance (disturbances in residential areas, the inconveniencing or endangering of other road users, etc.):

Reconnaissance, restricted in both duration and the number of passes, must be organised.

14.1.3 Free reconnaissance in areas where the environment is not likely to be disturbed, or where legislation allows it.

14.2 Reconnaissance

Organisers who decide to include in their supplementary regulations a text on reconnaissance must allow the possibility of using reconnaissance cars conforming to Article 14.3 below.

14.3 Reconnaissance cars

14.3.1 Series production car.

14.3.2 The car must be painted in a single colour,

publicité ni autocollant etc.
14.3.3 Le moteur sera de série (conforme à la réglementation Groupe N).
14.3.4 La boîte de vitesses sera de série (conforme à la réglementation Groupe N).
14.3.5 L'échappement sera de série et son niveau sonore restera en deçà des maxima tolérés par la législation du pays organisateur.
14.3.6 Les suspensions seront conformes au règlement Groupe N.
14.3.7 Les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformes au règlement Groupe N).
14.3.8 Le montage d'un arceau de sécurité en acier conforme à l'Annexe J (Article 253-8.1 à 8.4) sera autorisé.
14.3.9 Les harnais de sécurité de couleurs similaires à celles de l'intérieur de la voiture seront autorisés.
14.3.10 Les sièges baquets de couleurs similaires à celles de l'intérieur seront autorisés.
14.3.11 Deux phares supplémentaires homologués route seront autorisés.
14.3.12 Les jantes seront libres dans le respect de l'Annexe J Groupe N. Elles seront équipées de :
a) Pneus de série homologués route pour l'asphalte.
b) Pneus libres pour la terre.
14.3.13 L'équipage pourra utiliser un système d'intercommunication "léger" (sans casque).

XV. VÉRIFICATIONS TECHNIQUES - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

15.1 Vérifications avant le départ et pendant le rallye

15.1.1 Sauf lorsqu'une dérogation a été accordée par la FIA, tous les équipages et toutes les voitures participant au rallye doivent se présenter aux vérifications techniques (et/ou administratives) prévues conformément au programme du rallye.
15.1.2 Tout équipage qui se présenterait aux vérifications techniques (et/ou administratives) au-delà des limites prévues par le règlement particulier du rallye fera l'objet d'un rapport aux commissaires sportifs.
15.1.3 L'équipage devra présenter la fiche d'homologation de la voiture et les éventuelles fiches annexes. En cas de non présentation de ces documents, les commissaires sportifs pourront prononcer une pénalité pouvant aller jusqu'au refus de départ.
15.1.4 Suite aux vérifications techniques et en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, un délai peut être donné par les commissaires sportifs pour la mise en conformité de cette voiture.
15.1.5 Le départ peut être refusé à toute voiture non conforme par les commissaires sportifs sur rapport des commissaires techniques.
15.1.6 Les vérifications effectuées avant le départ sont d'ordre tout à fait général (contrôle des licences, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, éléments de sécurité essentiels, conformité de la voiture avec le Code de la Route National, etc.).

with no advertising, stickers, etc.
14.3.3 The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations).
14.3.4 The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations).
14.3.5 The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country.
14.3.6 Suspensions shall comply with the Group N regulations.
14.3.7 Underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations).
14.3.8 The fitting of a steel safety rollbar complying with Articles 253-8.1 to 8.4 of Appendix J is authorised.

14.3.9 Safety harnesses in colours similar to those of the interior of the car are authorised.
14.3.10 Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised.
14.3.11 Two additional road-homologated headlamps are authorised.
14.3.12 The rims are free within the limits of Appendix J, Group N, and shall be fitted with:
a) Road-homologated series production tyres for asphalt.
b) Free tyres for gravel.
14.3.13 The crew may use a "light" intercommunication system (without helmets).

XV. SCRUTINEERING - ADMINISTRATIVE CHECKS

15.1 Scrutineering before the start and during the rally

15.1.1 Save when a waiver has been granted by the FIA, all crews and cars taking part in the rally must arrive at scrutineering (and/or administrative checks) in accordance with the given timetable.

15.1.2 Any crew reporting to the scrutineering area (and/or administrative checks) outside the time limits prescribed in the supplementary regulations of the rally will be reported to the stewards.
15.1.3 The crew must show the car's homologation form as well as any appendices to this form. If these are not submitted, the stewards may pronounce a penalty which may go as far as refusal to allow the car to start.

15.1.4 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the stewards may set a deadline before which the car must be made to comply.

15.1.5 Any car which does not comply may be refused the start by the Stewards based on the report presented by the scrutineers.
15.1.6 The checks carried out before the start will be of a completely general nature (checking of licences, make and model of car, apparent conformity of the car with the group in which it is entered, essential safety items, conformity of the car with the national road traffic laws, etc.).

15.1.7 Ceci comprend :	**15.1.7** This shall include:
15.1.7.1 l'identification de l'équipage, chaque membre devant être muni de 2 photos récentes de format d'identité (4 x 4 cm) ;	**15.1.7.1** Identification of the crew. Each member must have with him two recent identity photos (4 x 4 cm).
15.1.7.2 l'identification de la voiture, le châssis et le bloc moteur pouvant subir à tout moment un marquage spécifique.	**15.1.7.2** Identification of the car, of which the chassis and cylinder block may be marked at any time.
15.1.8 A tout instant au cours du rallye, des vérifications complémentaires peuvent être effectuées, concernant aussi bien les membres de l'équipage que la voiture. A tout moment du rallye, le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture, et toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs.	**15.1.8** Additional checking, of the crew members as well as of the car, may be carried out at any time during the rally. The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the duration of the rally; any violation will be reported to the stewards.
15.1.9 Il appartient à l'équipage, au cas où des marques d'identification (voir Article 15.1.7) seraient apposées, de veiller sous sa seule responsabilité à ce qu'elles restent intactes jusqu'à la fin du rallye, leur absence sera signalée aux commissaires sportifs. Il appartient également à l'équipage de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.	**15.1.9** Should identification marks (see Article 15.1.7) be affixed, it is the responsibility of the crew alone to see that these are preserved intact until the end of the rally. Should they be missing, this will be reported to the stewards. It is also the responsibility of the crew to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.
15.1.10 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux commissaires sportifs qui peuvent infliger une sanction à l'équipage et à tout autre concurrent ou équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, cela sans préjudice de sanctions plus graves complémentaires qui pourraient être demandées à l'ASN du concurrent ou du complice.	**15.1.10** Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original and untouched which have been tampered with, will be reported to the stewards, who may impose a sanction on the crew, as well as on any other competitor or crew who has helped or been involved in carrying out the infringement. This will not prejudice any demands which may additionally be made to the competitor's or accomplice's ASN concerning the imposition of heavier sanctions.
15.2 Contrôle final	**15.2 Final Control**
15.2.1 Dès son arrivée, chaque équipage conduira sa voiture au parc fermé. Il y sera procédé à un contrôle rapide pour vérifier :	**15.2.1** As soon as each crew arrives, it must drive its car to the parc fermé. A brief check shall be carried out there to verify:
15.2.1.1 sa conformité avec la voiture présentée aux vérifications techniques préliminaires,	**15.2.1.1** its conformity with the car submitted at initial scrutineering,
15.2.1.2 s'il y a lieu d'infliger certaines des pénalisations prévues.	**15.2.1.2** if there is cause to impose any of the penalties provided for.
15.2.2 L'absence d'une des marques d'identification, telles que prévues à l'Article 15.1.7, sera signalée aux commissaires sportifs.	**15.2.2** The absence of one of the identification marks, as per Article 15.1.7, will be reported to the stewards.
15.2.3 Des vérifications techniques complètes, comprenant le démontage de la voiture et/ou les vérifications spécifiées à l'Article 15.2.5, pourront être entreprises à la discrétion absolue des commissaires sportifs agissant d'office ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur l'avis du directeur de course.	**15.2.3** Thorough scrutineering, involving the dismantling of the cars and/or as detailed in Article 15.2.5, may be carried out at the absolute discretion of the stewards ex officio or following a protest or upon the recommendation of the clerk of the course.
15.2.4 Au cas où le démontage susmentionné serait la conséquence d'une réclamation, une caution, dont le montant sera précisé dans le règlement particulier du rallye et couvrant tous les frais relatifs à ce démontage, sera exigée du réclamant, qui devra la verser d'avance. Si la réclamation s'avère fondée, cette caution sera remboursée au réclamant et portée à la charge du concurrent défaillant.	**15.2.4** Should the above-mentioned dismantling be the result of a protest, a deposit (the amount of which shall be specified in the supplementary regulations), to be paid in advance and covering all the costs incurred by the operation, shall be demanded from the claimant. If the protest is upheld, the deposit shall be reimbursed to the claimant and charged to the defaulting competitor.
15.2.5 Les vérifications techniques effectuées à l'issue du rallye porteront au moins sur les éléments suivants : - la suspension ; - les freins ; - la transmission ; - la conformité du châssis/ de la coque ;	**15.2.5** End-of-rally scrutineering will concern at least the following components: - suspension, - brakes, - transmission, - the conformity of the chassis/bodyshell, - the restrictor and compressor if one exists.

- la bride et le compresseur, s'il y en a.
Le nombre minimal de voitures devant subir les vérifications techniques comprendra les deux premières voitures de marques différentes au classement général, la voiture classée première dans les Groupes A ou N, la voiture classée première au Championnat du Monde des Rallyes Junior de la FIA si elle ne fait pas partie des précédentes, et éventuellement la voiture classée première dans la catégorie de promotion.

The minimum number of cars to be scrutineered will be the first two cars of different makes in the general classification, the car classified first in Group A or N, the car classified first in the FIA Junior Rally Championship, if not included in the aforementioned, and possibly the car classified first in the promotion category.

XVI. DÉPART ET NOUVEAU DÉPART

Avant le départ et avant tout nouveau départ éventuel, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Dans ce cas, les pénalités (exclusivement pécuniaires) pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

16.1 Les équipages peuvent pénétrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

16.2 L'heure de départ impartie apparaîtra sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

16.3 Toute arrivée tardive, imputable à l'équipage, au départ du rallye ou du Jour, ou d'une section, sera pénalisée de 10 secondes par minute ou fraction de minute de retard. Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 15 minutes ne sera pas autorisé à prendre le départ.

16.4 Si les équipages, qui disposent de 15 minutes pour se présenter au départ du rallye, d'un Jour ou d'une section, se présentent dans ces 15 minutes, l'heure de départ réelle sera portée sur le carnet de contrôle.

16.5 L'ordre de départ, tel que précisé dans le règlement approprié du Championnat, reste alors inchangé jusqu'à ce qu'au moins 10 % de la distance totale des épreuves spéciales ait été parcourue.

16.6 Pour les Jours suivants, l'ordre de départ sera déterminé en fonction du classement provisoire établi à la fin du Jour précédent et sera affiché à l'heure précisée dans le programme du règlement particulier.

XVI. START AND RESTART

Before the start and before any restarts, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area, on the conditions given in the supplementary regulations. In this case, the penalties (exclusively pecuniary) for late arrival in the start area shall be specified in the supplementary regulations.

16.1 Crews may enter the start parc fermé 10 minutes before their start time.

16.2 The target starting time will appear on each crew's time card.

16.3 Any late arrival, ascribable to the crew, at the start of the rally or of a Day or a section shall be penalised by 10 seconds for every minute or fraction of a minute late. Any crew reporting more than 15 minutes late shall not be allowed to start.

16.4 Since the crews have 15 minutes within which to report at the start of the rally, of a Day or a section, if they report within these 15 minutes the actual starting time shall be entered on the time card.

16.5 The starting order, as detailed in the relevant Championship regulations, will then remain unchanged until at least 10 % of the total distance of the special stages has been completed.

16.6 The starting order for the subsequent Days will then be determined according to the provisional classification established at the end of the previous Day and will be posted at the time specified in the programme of the supplementary regulations.

XVII. CARNET DE CONTRÔLE

17.1 Au départ du rallye, chaque équipage reçoit un carnet de contrôle sur lequel est porté le temps attribué pour couvrir la distance entre deux contrôles horaires consécutifs. Ce carnet est remis au contrôle d'arrivée d'une section et remplacé par un nouveau carnet au départ de la section suivante. Plusieurs carnets de contrôle peuvent être délivrés en même temps, reliés sous forme de livre, couvrant une section ou un Jour du rallye.

Chaque équipage est seul responsable de son carnet de contrôle. L'équipage est seul responsable de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages. L'équipage est responsable de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

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

XVII. TIME CARD

17.1 At the start of the rally, each crew is given a time card on which the time allowed to cover the distance between two consecutive time controls shall appear. This card has to be handed in at the finish control of one section and replaced with a new one before the start of the next section. Several time cards may be issued together, bound in the form of a book, covering a section or Day of the rally.

Each crew is solely responsible for its time card. The crew alone is responsible for submitting the time card at the different controls and for the accuracy of the entries. The crew is responsible for any entries made on the time card.

Therefore, it is up to the crew to submit its time card to the marshals at the correct time, and to check that the time is correctly entered.

Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h01 - 24h00, seules les minutes écoulées seront comptées. Pendant toute la durée du rallye, l'horaire officiel est celui précisé dans le règlement particulier.

17.2 Le carnet de contrôle doit être disponible pour inspection sur demande, plus particulièrement à tous les postes de contrôle où il devra être présenté personnellement par un membre de l'équipage pour être visé et que les temps y soient notés.

17.3 A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou toute modification apportée sur le carnet de contrôle entraînera une mise hors course qui sera prononcée par le directeur de course.

17.4 L'absence de visa ou de marque de n'importe quel contrôle de passage, l'absence de pointage à un contrôle horaire, ou la non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle (horaire, de passage ou regroupement), ou à l'arrivée, entraînera la mise hors course de l'équipage concerné qui sera prononcée par le directeur de course.

17.5 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur le carnet de contrôle, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

17.6 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête des commissaires sportifs, qui jugeront en dernier ressort.

XVIII. PROCÉDURE POUR LE DÉROULEMENT DES CONTRÔLES

18.1 Dispositions générales

18.1.1 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires et de passage, zones de contrôle de départ et arrivée d'épreuves spéciales, de regroupements et neutralisations, sont indiqués au moyen de sigles standardisés agréés par la FIA.

18.1.2 Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un sigle avertisseur à fond jaune. A une distance minimale de 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un sigle identique à fond rouge. Une zone d'au moins 5 m avant et après le poste de contrôle, des deux côtés de la route, sera protégée par des barrières afin de permettre le bon déroulement des opérations de contrôle. La fin de la zone de contrôle, 25 m plus loin environ, est indiquée par un sigle final à fond beige avec 3 barres noires transversales.

18.1.3 Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier sigle final beige à 3 barres transversales) est considérée comme parc fermé (voir Article 20.1.2) et aucune réparation ni assistance ne peuvent être effectuées dans la zone de contrôle.

18.1.4 La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

18.1.5 L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

18.1.6 Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de

Hours and minutes must always be shown thus: 00.01 - 24.00, only the minutes which have elapsed will be counted. Throughout the rally, the official time is that specified in the supplementary regulations.

17.2 The time card must be available for inspection on demand, especially at the controls where a member of the crew must present it personally for stamping and for the recording of the times.

17.3 Any correction or amendment made to the time card will result in exclusion pronounced by the clerk of the course, unless the appropriate marshal has approved such correction or amendment.

17.4 The absence of a stamp or signature from any passage control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the time card at each control (time, passage or regrouping) or at the finish, result in the exclusion of the crew concerned pronounced by the clerk of the course.

17.5 The appropriate marshal is the only person allowed to enter the time on the time card, by hand or by means of a printout device.

17.6 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the stewards, who will deliver a final judgement.

XVIII. PROCEDURE FOR THE FUNCTIONING OF CONTROLS

18.1 General provisions

18.1.1 All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages, regrouping and neutralisation control areas, are indicated by means of FIA-approved standardised signs.

18.1.2 A warning sign on a yellow background marks the beginning of the control area. At a distance of no less than 25 m, an identical sign on a red background indicates the position of the control. An area of at least 5 m both before and after the control on both sides of the road shall be protected by barriers to enable control duties to be carried out. The end of the control area, approximately 25 m further on, is indicated by a final sign on a beige background with three black transversal stripes.

18.1.3 All control areas (i.e. all the areas between the first yellow warning signal and the final beige sign with three transversal stripes) are considered as parc fermé (see Article 20.1.2) and no repairs or assistance may take place within the control area.

18.1.4 The stopping time within any control area must not exceed the time necessary for carrying out control operations.

18.1.5 The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table.

18.1.6 The marshals may not give them any information on this target check-in time.

pointage.
18.1.7 Les postes de contrôle commencent à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.
18.1.8 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du délai de mise hors course.
18.1.9 Les équipages sont tenus de suivre les instructions de tout commissaire de route responsable d'un poste de contrôle, sous peine d'être signalés aux commissaires sportifs.

18.2 Signalisation des contrôles
18.2.1 La signalisation doit être obligatoirement utilisée telle qu'elle figure dans l'Annexe I.
18.2.2 Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales et points stop sont indiqués au moyen de sigles standardisés conformes aux dessins de l'Annexe I.
18.2.3 La signalisation de la zone de contrôle se fait par trois sigles comme décrit ci-dessous : (voir Annexe I).
N.B. Au besoin, les sigles à fond jaune peuvent être mis en évidence par un drapeau jaune supplémentaire**,** et les sigles à fond rouge, par un drapeau rouge.
18.2.4 Contrôle Horaire
18.2.4.1 Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par le sigle de Contrôle Horaire sur un panneau à fond jaune.
18.2.4.2 L'endroit du poste de contrôle lui-même indiqué par un sigle de Contrôle Horaire sur fond rouge, la fin de la zone de contrôle étant indiquée par un sigle de fin de contrôle (sur fond beige).

18.2.5 Contrôle de Passage
Des sigles seront utilisés de la même manière qu'aux contrôles horaires, à ceci près que le sigle retenu sera le sigle de Contrôle de Passage au début de la zone de contrôle et au contrôle, le sigle de fin de contrôle indiquant la fin de la zone de contrôle.

18.2.6 Epreuve Spéciale
18.2.6.1 Le point de départ est indiqué au moyen d'un sigle de départ d'ES sur fond rouge.
18.2.6.2 L'arrivée est précédée du sigle d'arrivée lancée sur fond jaune. La ligne d'arrivée, où se fera le chronométrage, est signalée par le sigle d'arrivée lancée sur fond rouge.
18.2.6.3 Un panneau "STOP" sur fond rouge est placé environ 100 à 300 m plus loin.

18.3 Zone de contrôle
Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive permettant de l'identifier immédiatement.

18.4 Contrôles de Passage
A ces contrôles, identifiés par les sigles indiqués dans l'Annexe I**,** les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

18.1.7 Controls shall be ready to function 15 minutes before the target time for the passage of the first competing car.
18.1.8 Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes after the target time for the arrival of the last competing car, plus exclusion time.
18.1.9 Crews are obliged to follow the instructions of the marshal in charge of any control. Failure to do so will be reported to the stewards.

18.2 Signage of controls
18.2.1 The signs which appear in Appendix I must be used.
18.2.2 All controls, i.e. time controls, passage controls, start and finish controls of special stages and stop points, are indicated by means of standardised signs complying with the drawings in Appendix I.

18.2.3 The signage of the control area is carried out by means of three signs as described hereafter: (see Appendix I).
N.B: If need be, the signs on a yellow background can be made more conspicuous by the addition of a yellow flag, and the signs on a red background by a red flag.
18.2.4 Time Control
18.2.4.1 Time Control sign on a board with a yellow background indicates the beginning of the control area.
18.2.4.2 The location of the control itself is indicated by a Time Control sign on a red background, the end of the control area being indicated by the end-of-control sign (beige background).

18.2.5 Passage Control
Signs will be displayed in the same manner as at time controls, except that the sign used will be Passage Control sign at the beginning of the control area and at the control, with the end-of-control sign to indicate the end of the control area.

18.2.6 Special Stage
18.2.6.1 The starting point is indicated by means of an SS start sign on a red background.
18.2.6.2 The flying finish sign on a yellow background precedes the finish. The flying finish sign on a red background indicates the finishing line, where times will be taken.
18.2.6.3 A "STOP" sign on a red background is placed approx. 100 to 300 m further on.

18.3 Control area
All control officials must be identifiable. At each control, the chief must wear a distinctive tabard in order to be immediately identifiable.

18.4. Passage Controls
At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.

18.5 Contrôles Horaires

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute.

18.6 Procédure de Pointage

18.6.1 La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

18.6.2 Entre le sigle d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

18.6.3 Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

18.6.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.

18.6.5 Celui-ci inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

18.6.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute.

18.6.7 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

18.6.8 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

18.6.9 Exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 sera considéré à l'heure si le pointage a été effectué entre 18 h 58'00" et 18 h 58'59".

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

a) pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.

b) pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.

18.6.10 Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du directeur de course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à l'heure initialement prévue.

18.6.11 Aux contrôles horaires d'arrivée de fin du Jour, d'une section, d'un regroupement, ou en fin d'épreuve, les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le règlement particulier du rallye ou par un additif ultérieur. Cependant, l'heure inscrite sur le carnet de contrôle sera le temps prévu du rallye, non le temps réel.

18.6.12 Enfin, toute infraction d'un équipage concernant les règles de la procédure de pointage définie ci-dessus (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra

18.5 Time Controls

At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute.

18.6 Check-in procedure

18.6.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry sign.

18.6.2 Between the area entry sign and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

18.6.3 The actual timing and entry of the time on the time card can only be carried out if the two crew members and the car are in the control area and within the immediate vicinity of the control table.

18.6.4 The check-in time corresponds to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal.

18.6.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal marks on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

18.6.6 The target check-in time is the time obtained by adding the time allowed to complete the road section to the start time for this section, these times being expressed to the minute.

18.6.7 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it.

18.6.8 The crew does not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.

18.6.9 Example: A crew which is supposed to check in at a control at 18h58' shall be considered on time if the check-in takes place between 18h58'00" and 18h58'59".

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

a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute.

b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.

18.6.10 At the discretion of the clerk of the course, a crew which has been penalised for early arrival may be neutralised for the amount of time necessary for it to leave at the time originally envisaged.

18.6.11 At the time controls at the end of a Day, of a section, of a regrouping, or at the end of the event, the organisers may authorise the crews to check in before time without incurring any penalty, provided that this clause has been stated in the supplementary regulations of the rally or is indicated in a later bulletin. However, the time entered on the time card is the scheduled time of the rally, not the actual time.

18.6.12 Lastly, if it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure as defined above (and especially by entering the control area more than a minute before the actual check-in time), the chief marshal at the control must make this

faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis par le directeur de course aux commissaires sportifs, qui prononceront toute sanction convenable.

18.7 Heure de Départ des Contrôles

18.7.1 Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale, l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

18.7.2 En revanche, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

a) Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle (voir Articles 18.1.3 et 20.1.2), dont les signaux seront disposés comme suit :

a1) Sigle avertisseur jaune représentant un cadran (début de zone).

a2) Après 25 m environ, sigle rouge représentant un cadran (poste de contrôle horaire).

a3) A une distance de 50 à 200 m, sigle rouge représentant un drapeau (départ de l'épreuve spéciale).

a4) Enfin, 25 m plus loin, sigle final (3 barres transversales sur fond beige).

b) Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ provisoire pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ. Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute juste avant le départ d'une épreuve spéciale, leur heure de départ provisoire pour cette épreuve spéciale est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si leur heure d'arrivée au précédent contrôle horaire est identique, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.

c) Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire de route responsable de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ provisoire pour le secteur de liaison. Puis il donnera le départ à l'équipage selon la procédure exposée dans les Prescriptions (voir Articles 19.4 et 19.5).

d) Si en cas d'incident il existe une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire des commissaires sportifs.

18.8 Mise Hors Course

Les équipages sont astreints, sous peine de mise hors course prononcée par les commissaires sportifs, à se présenter toujours à tout contrôle dans l'ordre correct et dans le sens du parcours. Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.

18.8.1 Tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imparti entre 2 contrôles horaires, ou un retard supérieur à 30 minutes à la fin de chaque section et/ou Jour du rallye, ou encore un retard total pour l'ensemble du rallye supérieur à 60 minutes, entraînera la mise hors course du concurrent concerné par le directeur de course. L'équipage pourra néanmoins reprendre le

the subject of a written report to be sent immediately by the clerk of the course to the stewards, who will impose any appropriate sanction.

18.7 Time of Leaving Controls

18.7.1 If the next road section does not start with a special stage, the check-in time entered on the time card shall constitute both the arrival time at the end of the road section and the starting time of the following one.

18.7.2 However, when a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

a) These two controls shall be included in a single control area (see Articles 18.1.3 and 20.1.2), the signs of which shall be laid out as follows:

a1) Yellow warning sign showing a clock face (beginning of area).

a2) Red sign showing a clock face (time control) at a distance of approximately 25 m.

a3) Red sign showing a flag (start of the special stage) at a distance of 50 to 200 m.

a4) Finally, end-of-control sign (3 transversal stripes on a beige background) 25 m further on.

b) At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the time card on the one hand the check-in time of the crew and on the other, its provisional starting time for the following road section. There must be a 3-minute gap to allow the crew to prepare for the start. If two or more crews check in on the same minute at a time control immediately prior to the start of a special stage, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on.

c) Immediately after checking in at the time control, the competing car is driven to the control for the start of the special stage. The marshal in charge of this control enters the time foreseen for the start of the stage on the stage sheet, which normally corresponds to the provisional starting time for the road section. He will then start the crew according to the procedure laid down in the Prescriptions (see Articles 19.4 and 19.5).

d) If following an incident a divergence between the two entries exists, the starting time of the special stage is binding, unless the stewards decide otherwise.

18.8 Exclusion

At any control, crews are bound, under pain of exclusion pronounced by the stewards, to check in always in the correct sequence and in the direction of the rally route. It is also prohibited to re-enter the control area.

18.8.1 Any lateness exceeding 15 minutes on the target time between two time controls, or a lateness exceeding 30 minutes at the end of each section and/or Day of the rally, or a total lateness for the whole of the rally of more than 60 minutes will result in the competitor concerned being excluded by the clerk of the course. The crew may nevertheless re-start the rally

départ du rallye conformément aux dispositions précisées dans le Règlement Sportif du Championnat concerné, si applicable. Pour le calcul d'une mise hors course, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.	under the provisions specified in the relevant Championship sporting regulations, if applicable. In calculating such exclusion, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies.
18.8.2 Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire le retard comptant pour la mise hors course. Mais les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du temps comptant pour la mise hors course pour dépassement du retard maximal.	**18.8.2** Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce the lateness counting towards exclusion. However, penalties for early arrival at a time control are not taken into consideration when calculating the time counting towards exclusion for exceeding the maximum lateness.
Exemples : Secteur de Liaison A : Départ 12h00 - temps idéal 1h00 - pointage 13h10 Pénalisation pour retard : 10 x 10 secondes = 1 min. 40 secondes. Retard comptant pour la mise hors course : 10 min. Secteur de Liaison B : Temps idéal 1h30 - pointage 14h20 Pénalisation pour avance : 20 min. Retard comptant pour la mise hors course : 10 min. (pas d'aggravation) Secteur de Liaison C : Temps idéal 2h00 - pointage 16h30. Pénalisation pour retard : 10 x 10 secondes = 1 min. 40 secondes. Retard comptant pour la mise hors course : 10 min. supplémentaires.	Examples: Road Section A: Start 12h00 - target time 1h00 - check-in time 13h10 Penalty for late arrival = 10 x 10 seconds = 1 min. 40 seconds. Lateness counting toward exclusion = 10 minutes. Road Section B: Target time 1h30 - check-in time 14h20 Penalty for early arrival = 20 minutes. Lateness counting towards exclusion = 10 minutes (not compounded). Road Section C: Target time 2h00 - check-in 16h30 Penalty for late arrival = 10 x 10 seconds = 1 min. 40 seconds. Lateness counting towards exclusion = 10 additional minutes.
TOTAL SECTEURS DE LIAISON A + B + C : Pénalisation totale (pour retard et avance) : 1 min. 40 secondes + 20 min. + 1 min. 40 secondes = 23 min. 20 secondes. Retard total comptant pour la mise hors course : 10 + 10 = 20 min.	TOTAL ROAD SECTIONS A + B + C Total penalties (for late and early arrivals): 1 min. 40 seconds + 20 minutes. + 1 min. 40 seconds = 23 minutes 20 seconds. Total lateness counting towards exclusion: 10 + 10 = 20 minutes.
18.8.3 Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par décision des commissaires sportifs, sur proposition du directeur de course. Les équipages concernés seront informés aussitôt que possible.	**18.8.3** The stewards, upon the proposal of the clerk of the course, may increase the exclusion time at any point. The crews concerned shall be informed of this decision as soon as possible.
18.8.4 La mise hors course pour dépassement du retard maximal autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou du Jour.	**18.8.4** Exclusion for exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a section or at the end of a Day.
18.9 Contrôles de Regroupement	**18.9 Regrouping Controls**
18.9.1 Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Leurs contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales relatives aux postes de contrôles (Voir Articles 18.1, 18.2 et 18.3).	**18.9.1** Regrouping areas may be set up along the route. Their entry and exit controls are subject to the general rules governing the controls (see Articles 18.1, 18.2 and 18.3).
18.9.2 Ces zones de regroupement servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les voitures concurrentes à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non sa durée.	**18.9.2** The purpose of these regrouping areas will be to reduce the intervals which may have occurred between competing cars as a result of late arrivals and/or retirements. Thus, the starting time from the regrouping control and not its duration must be taken into account.
18.9.3 Exemple : 120 voitures au départ du rallye Premier regroupement de 4 heures Heure de départ du regroupement : 12h01 **18.9.3a** Heure idéale d'arrivée de la voiture N° 1 au regroupement 8h01 Heure idéale d'arrivée de la voiture N° 120 au regroupement 10h	**18.9.3** Example: 120 cars at the start of the rally First regrouping of 4 hours Starting time from the regrouping control: 12h01 **18.9.3.a** Target time for the arrival of car N°1 at the regrouping control 8h01. Target time for the arrival of car N°120 at the regrouping control 10h00.

18.9.3b Heure de pointage de la voiture N° 1 au regroupement 8h45
Heure de pointage de la voiture N° 120 au regroupement 11h50
(60 voitures ont abandonné dans cette partie du rallye)
18.9.3c Heure de départ de la voiture N° 1 12h01
Heure de départ de la voiture N° 120 13h00
Les arrêts seront donc respectivement :

- pour la voiture N° 1 : 3h16
- pour la voiture N° 120 : 1h10

18.9.4 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire concerné leur livret de carnet de contrôle. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire immédiatement et directement leur voiture au parc fermé (XX). Ils devront alors obligatoirement arrêter le moteur. Les organisateurs pourront leur donner un nouveau jeu de carnets de contrôle soit à l'entrée soit à la sortie du parc fermé.
18.9.5 Après un regroupement, l'ordre de départ est autant que possible celui du classement général établi après l'arrivée dans cette zone de regroupement. Sinon, les voitures devront repartir suivant leur ordre de départ dans la section précédente. En aucun cas, il ne sera permis de prendre en considération uniquement les temps réalisés pendant les épreuves spéciales ; le classement général doit être établi en prenant également en compte les pénalisations routières ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps.

XIX. ÉPREUVES SPÉCIALES

19.1 Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route fermée pour le rallye. Pour les épreuves spéciales et les secteurs compétitifs, le chronométrage est effectué à la seconde, sauf pour le Championnat du Monde qui est effectué au dixième de seconde. Toutefois, le chronométrage au dixième de seconde est permis pour les rallyes comptant pour les Championnats autres que le Championnat du Monde.
19.2 Au cours des épreuves spéciales, le port d'un casque homologué ainsi que les ceintures de sécurité sont obligatoires pour l'équipage lorsqu'il se trouve dans la voiture, sous peine d'être signalé aux commissaires sportifs.
19.3 Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse de l'épreuve spéciale, sous peine de mise hors course qui sera prononcée par le directeur de course.
19.4 Le départ de l'épreuve spéciale est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.
Toute voiture ne pouvant démarrer de ce moment-là dans les 20 secondes suivant le signal de départ est mise hors course et la voiture est immédiatement déplacée vers un endroit sûr.
19.5 Les départs des épreuves spéciales sont donnés comme suit :
19.5.1 Lorsque la voiture, avec son équipage à bord, vient s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste inscrit sur le carnet de contrôle d'épreuve spéciale l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minute). Il remet ce document à l'équipage et lui annonce à haute voix les

18.9.3.b Actual arrival time of car N°1 at the regrouping control 8h45.
Actual arrival time of car N°120 at the regrouping control 11h50
(60 cars have retired during this part of the rally).
18.9.3c Starting time of car N°1 12h01.
Starting time of car N°120 13h00.
The respective length of stopping time shall therefore have been:
- 3h16 for car N°1.
- 1h10 for car N°120.

18.9.4 On their arrival at these regrouping controls, the crews will hand the appropriate marshal their time card book. The crews will receive instructions on their starting time. They must then drive their car immediately and directly to the parc fermé (XX). Engines must be stopped. The organisers may give them a new set of time cards either at the entrance or at the exit of the parc fermé.

18.9.5 After regrouping, the starting order should follow, as far as possible, the general classification drawn up on arrival at the regrouping area. Otherwise, cars must start in the order in which they started the previous section. In no case can the times set during special stages alone be taken into consideration when establishing the general classification, which must include road penalties as well as any other penalties expressed in time.

XIX. SPECIAL STAGES

19.1 Special stages are speed tests on roads closed for the rally. For special stages and competitive sections, timing will be to the second, except in the World Championship in which the timing will be to the tenth of a second. However, timing to the tenth of a second is permitted for rallies counting towards Championships other than the World Championship.

19.2 During the special stages, the crew must wear homologated crash helmets and safety belts when in the car, under pain of being reported to the stewards.

19.3 Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the special stage; under pain of exclusion pronounced by the clerk of the course

19.4 Special stages commence from a standing start, with the car placed on the starting line.
Any car not able to start from this point in the 20 seconds following the signal to do so is excluded and the car is immediately removed to a safe place.

19.5 Starts of special stages will be given as follows:
19.5.1 When the car with its crew on board has stopped in front of the starting control, the marshal will enter the time scheduled for the start of the car in question on the special stage time card (hour and minute). He will hand this document back to the crew and will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last

30" - 15" - 10" et les cinq dernières secondes une à une.	five seconds one by one.
Sinon, cette méthode peut être remplacée par un système de compte à rebours électronique, effectuant le compte à rebours par seconde et clairement visible par l'équipage depuis sa position de départ. Ce système peut être couplé électroniquement à un dispositif de détection de ligne de départ qui enregistre toute situation dans laquelle une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct. Ce système peut être également synchronisé à un système de feux de départ dont la description et la réglementation doit être incluse au règlement particulier du rallye.	Alternatively, this method may be replaced by an electronic countdown system, counting down by seconds and clearly visible to the crew from the start position. This system may be electronically coupled to a start line detection device that records any situation where a car leaves the start line ahead of the correct signal. This system may also be synchronised with a starting lights system of which the description and regulations must be included in the supplementary regulations of the rally.
19.5.2 Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.	**19.5.2** When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given.
19.6 Le départ d'une épreuve spéciale à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne peut être retardé par le commissaire concerné qu'en cas de force majeure.	**19.6** The start of a special stage may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the appropriate marshal in a case of force majeure.
19.7 En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.	**19.7** In the event of a late start ascribable to the crew, the appropriate marshal will enter a new time, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late.
19.8 Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :	**19.8** A false start, particularly one made before the signal has been given, is penalised as follows:
1ère infraction : 10 secondes, 2ème infraction : 1 minute, 3ème infraction : 3 minutes Infractions ultérieures : à l'appréciation des commissaires sportifs.	1st offence: 10 seconds. 2nd offence: 1 minute. 3rd offence: 3 minutes. Further offences: at the stewards' discretion.
Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire.	These penalties do not prevent the stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary.
19.9 Tout équipage refusant de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure et au rang qui lui auront été attribués sera signalé aux commissaires sportifs, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.	**19.9** Any crew refusing to start in a special stage at the time and in the position allocated to it will be reported to the stewards, whether the special stage is run or not.
19.10 L'arrivée des épreuves spéciales est jugée lancée, l'arrêt entre le signe jaune avertisseur et le signe stop étant interdit sous peine d'être signalée aux commissaires sportifs. Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage, obligatoirement avec imprimante. Ces appareils sont doublés par des chronomètres sans imprimante obligatoire. A l'arrivée des épreuves spéciales, les chronométreurs doivent se tenir au niveau de la ligne de chronométrage marquée par un sigle représentant un drapeau à damier sur fond rouge.	**19.10** Special stages end in a flying finish, stopping between the yellow warning sign and the stop sign being forbidden; any breach will be reported to the stewards. Timing is recorded on the finish line, using chronometers, which must have print-out equipment, and are backed up by stopwatches, print-out not compulsory. At the finish of special stages, the timekeepers must be positioned level with the timing line, which is indicated by a sign with a chequered flag on a red background.
19.11 L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un signe rouge "STOP", pour faire inscrire sur le carnet de contrôle de l'épreuve spéciale son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde pour le Championnat du Monde). Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur le carnet de contrôle d'épreuve spéciale de l'équipage, et les temps seront inscrits lors de la neutralisation ou du regroupement suivants.	**19.11** The crew must then report to the Stop Point indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the special stage time card (hour, minute, second, and tenth of a second for the World Championship). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter will only stamp the crew's special stage time card and the time will be entered at the next neutralisation area or regrouping control.
19.12 Si, par faute de l'équipage, l'inscription du temps ne peut avoir lieu, les pénalités suivantes sont appliquées :	**19.12** If, through a fault of the crew, the time entry cannot be made, the following penalties shall be imposed:
19.12.1 pour le départ : mise hors course prononcée	**19.12.1** At the start: exclusion pronounced by the clerk

par le directeur de course ; **19.12.2** pour l'arrivée (Point Stop) : pénalisation de 5 minutes. **19.13** Les temps réalisés par les équipages dans chaque épreuve spéciale, exprimés en heures, minutes, secondes et dixièmes de seconde pour le Championnat du Monde, sont ajoutés aux autres pénalisations (routières, techniques, etc.) exprimées en temps. **19.14** Au cours d'une épreuve spéciale, l'assistance est interdite. Toute infraction sera signalée aux commissaires sportifs. Une telle décision ne peut être prononcée qu'à la fin d'une section ou d'un Jour. **19.15** Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ du Jour considéré, sauf en cas de dérogation accordée par la FIA. **19.16 Terminaison d'une épreuve spéciale** **19.16.1** Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, les commissaires sportifs peuvent allouer à chaque équipage affecté un temps qu'ils considèrent comme étant le plus équitable. **19.16.2** Cependant, aucun équipage responsable ou co-responsable d'un arrêt de course ne peut en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il est donc crédité du temps effectif qu'il a éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps fictif retenu pour les autres équipages. **19.17 Voitures ouvreuses** Les organisateurs devront fournir au moins 2 voitures ouvreuses numérotées "00" et "0". Ces voitures doivent effectuer en totalité le parcours de toutes les épreuves spéciales du rallye. **19.18 Plan de Sécurité** Le plan de sécurité devra être conforme au plan figurant dans l'Annexe III. **Signes SOS / OK** **19.19 Sécurité des concurrents** **19.19.1** Chaque road book contiendra, au dos de la couverture au format A4 (plié), un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert. **19.19.2** En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, le signe "SOS" rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir. **19.19.3** Tout équipage à qui le signe "SOS" rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident important et dont les deux membres de l'équipage sont vus à l'intérieur de la voiture mais ne montrent pas le signe rouge "SOS", devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. **19.19.4** Tout équipage capable de respecter cette règle mais ne le faisant pas pourra être signalé aux commissaires sportifs qui pourront imposer des pénalités conformément aux dispositions du Code.	of the course. **19.12.2** At the finish (Stop Point): 5-minute time penalty. **19.13** The times recorded by the crews in each special stage, expressed in hours, minutes, seconds, and tenths of a second for the World Championship, shall be added to their other penalties (road, technical, etc.) expressed in time. **19.14** During a special stage, assistance is forbidden. Any breach of this rule will be reported to the stewards. Such decision may only be announced by the stewards at the end of a section or at the end of a Day. **19.15** The starting intervals for special stages must respect the same rules as those laid down for the start of the Day in question, unless the FIA grants a waiver. **19.16 Termination of a Special Stage** **19.16.1** When a special stage is interrupted or stopped for any reason, the stewards may allocate each crew affected a time which they consider is the fairest. **19.16.2** However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure. It will be given the time which it actually set, if any, if this is greater than the scratch time awarded to the other crews. **19.17 Course cars** The organisers must provide at least 2 course cars numbered "00" and "0". These cars must drive the whole route of all the special stages of the rally. **19.18 Safety Plan** The safety plan must be in conformity with the plan which appears in Appendix III. **SOS/OK Signs** **19.19 Competitor safety** **19.19.1** Each road book shall contain, as the rear cover in A4 size (folded), a red “SOS” sign and on the reverse a green “OK” sign. **19.19.2** In the case of an accident where urgent medical attention is required, where possible the red “SOS” sign should be immediately displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. **19.19.3** Any crew which has the red “SOS” sign displayed to them, or which sees a car which has suffered a major accident where both crew members are seen inside the car but are not displaying the red “SOS” sign, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. **19.19.4** Any crew which is able but fails to comply with this rule will be reported to the stewards, who may impose penalties in accordance with the Code.

19.19.5 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le signe "OK" devra être clairement montré par un membre de l'équipage aux véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.

19.19.6 Si l'équipage quitte le véhicule, le signe "OK" devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.

19.19.7 Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Tout équipage n'observant pas cette règle pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

19.19.8 Ce triangle devra être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.

19.19.9 Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident (voir Annexe III, point 3.4.2).

19.19.10 Tout équipage abandonnant un rallye devra signaler son abandon aux organisateurs au plus tôt, excepté en cas de force majeure. Tout équipage n'ayant pas signalé son abandon pourra se voir infliger une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.

XX. PARC FERMÉ

20.1 Conditions générales

Pendant le régime du parc fermé, il est interdit d'ouvrir le capot-moteur ou de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Les voitures sont en régime de parc fermé :

20.1.1 dès leur entrée dans un parc de départ s'il existe, de regroupement, ou de fin du Jour et jusqu'à leur départ de ceux-ci (Voir Article 18.1.3)

20.1.2 dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci (Voir Article 18.1.3)

20.1.3 dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les commissaires sportifs.

20.1.4 Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

20.1.5 Au départ du rallye, il pourra être prévu un parc fermé de départ où les voitures devront être conduites au maximum 4 heures avant le départ.

20.1.6 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ. Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin du Jour (voir Article 20.1.1), l'équipage sera autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne dure pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.

20.1.7 Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur, ou à la sortie d'un parc de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou de fin du Jour.

19.19.5 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required, the "OK" sign must be clearly shown by a crew member to the following vehicles and to any helicopter attempting at assist.

19.19.6 If the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to other competitors.

19.19.7 Each competing car must carry a red reflective triangle which, in the event of the car stopping in a special stage, must be placed in a conspicuous position by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the discretion of the stewards.

19.19.8 This triangle must be placed even if the stopped car is off the road.

19.19.9 The road books shall contain a page giving the accident procedure (see Appendix III, point 3.4.2).

19.19.10 Any crew retiring from a rally must report such retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the steward's discretion.

XX. PARC FERME

20.1 General conditions

While cars are subject to parc fermé rules, the opening of the bonnet or any repair or refuelling is strictly forbidden. The cars are subject to the parc fermé rules:

20.1.1 From the moment they enter a starting area (if one exists), a regrouping area or an end-of-Day area, until they leave it (see Article 18.1.3)

20.1.2 From the moment they enter a control area until they leave it (see Article 18.1.3)

20.1.3 From the moment they reach the end of the rally until the time for lodging protests has expired and the stewards have authorised the opening of the parc fermé.

20.1.4 Nobody**,** except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc fermé.

20.1.5 At the start of a rally there may be a starting parc fermé, into which the cars must be driven a maximum of 4 hours before the start.

20.1.6 Crews may enter the parc fermé ten minutes before their starting time.

To leave a parc fermé for the start, regrouping halt or end of Day (see Article 20.1.1), the crew shall be allowed to enter the parc fermé 10 minutes before its starting time. If a regrouping park does not exceed 15 minutes, crews may remain in this regrouping park.

20.1.7 Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push a competing car inside or at the entrance to or exit from a start park, time control, regrouping halt or end of Day.

20.2 Réparations en parc fermé

20.2.1 Si les commissaires techniques d'un rallye considèrent que l'état d'une voiture est devenu si défectueux qu'il puisse en affecter la sécurité de la circulation routière, cette voiture doit obligatoirement être réparée en présence d'un commissaire technique.

20.2.2 Le temps employé à la réparation doit être considéré comme autant de minutes de retard, afin d'éviter qu'un équipage ne cherche à rattraper le temps ainsi perdu, la pénalité applicable est d'une minute par minute ou fraction de minute. L'équipage recevra une nouvelle heure de départ après la réparation si le temps perdu entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue.

20.2.3 Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage en parc fermé, de départ, de regroupement, ou de fin du Jour, de faire procéder au changement de la / des vitre(s) avec l'aide éventuelle de trois personnes maximum.

20.2.4 Si, pour le remplacement de la / des vitre(s), un redressement de la carrosserie et/ou de l'arceau de sécurité est rendu nécessaire, l'Article 20.2.2 s'appliquera.

20.2.5 Ces interventions devront être totalement terminées avant l'heure du départ ; dans le cas contraire, le dépassement de temps entraînera une pénalisation dans les mêmes conditions que celles prévues à l'Article 20.2.2.

20.2.6 Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, dont l'accès est dès lors interdit aux membres de l'équipage.

20.3. Les pilotes ne sont pas autorisés à effectuer des dérapages lors des cérémonies de départ, d'arrivée ou d'autres cérémonies d'un rallye.

20.4 L'utilisation de bâches pour voitures n'est pas autorisée en parc fermé.

XXI. RÉSULTATS

21.1 Détermination des résultats

Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant les épreuves spéciales (ou secteurs compétitifs pour les rallyes africains) et les pénalisations en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalisation exprimée en temps.

21.2. Pour les titres d'un Championnat, d'une Coupe ou d'un Trophée, les points sont attribués dans chaque rallye en tenant compte du classement général selon le barème suivant :

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

20.2 Repairs in parc fermé

20.2.1 If the scrutineers of a rally consider that the state of a car has become so defective that the safety of normal road traffic might be affected, this car must be repaired in the presence of a scrutineer.

20.2.2 The time taken for the repair must be considered as so many minutes late, to prevent a crew from trying to regain the time lost during such repairs, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute. The crew will be given a new starting time after the repair if the time taken results in any delay beyond the originally scheduled start time.

20.2.3 By way of exception and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew may, while in the parc fermé, at the start, regrouping area or end of Day, change the window(s) with the possible assistance of up to 3 persons.

20.2.4 If, in order to change the window(s), it is necessary to straighten the bodywork and/or safety rollbar, Article 20.2.2 will apply.

20.2.5 These repairs must be completed before the starting time, otherwise a penalty shall be imposed in accordance with the provisions set out in Article 20.2.2.

20.2.6 As soon as they have parked their car in the parc fermé, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc fermé, and no member of the crew is allowed to re-enter it.

20.3 The drivers may not perform doughnuts at any time during the start, finish or other ceremonial procedures of a rally.

20.4 The use of car covers is not permitted in parc fermé.

XXI. RESULTS

21.1 Determination of results

The results are established by adding together the times taken during the special stages (competitive sections for African rallies) and the time penalties incurred on road sections together with all other penalties expressed in time.

21.2 For a Championship, Cup or Trophy title, points will be awarded in each rally taking into account the general classification according to the following scale :

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

21.3 Dans le cas où l'un des rallyes comptant pour ce Championnat, Coupe ou Trophée ne pourrait se dérouler complètement pour une raison quelconque, l'attribution de points se ferait sur la base du classement établi : normalement si plus de 50 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue (chronométrée à la seconde) ont été parcourus, des demi-points étant attribués si entre 25 % et 50 % de la longueur d'épreuves spéciales ont été parcourus. Aucun point n'est attribué si moins de 25 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été effectivement parcourus.

21.4 Publication des résultats

Au cours du rallye les classements seront publiés en conformité avec l'Article 21.4.1.

21.4.1

- Classements officieux : classements distribués par la direction du rallye pendant le déroulement du Jour,
- Classements partiels officieux : classements publiés en fin du Jour.
- Classement final provisoire : classement publié par la direction du rallye à la fin du rallye.
- Classement final officiel : classement approuvé par les commissaires sportifs.

21.4.2 Sur tous les classements doivent figurer les résultats des épreuves spéciales ainsi que toute pénalisation exprimée en temps.

XXII. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT OU D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT

22.1 Pilotes et copilotes

Pour l'établissement du classement final d'un Championnat, les pilotes et copilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

22.1.1 en fonction du nombre de premières places, puis de deuxièmes places, puis de troisièmes places, etc. obtenues par eux aux classements généraux des rallyes et ayant servi à constituer leur total de points.

22.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements généraux de tous les rallyes auxquels aura pris part chacun des pilotes et copilotes totalisant le même nombre de points ; une 7ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 8èmes places, une 8ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 9èmes places, et ainsi de suite.

22.1.3 En cas de nouvel ex æquo, les pilotes et copilotes seront départagés en fonction du nombre de meilleurs temps réalisés dans la première épreuve spéciale de chaque rallye du Championnat auquel ils ont participé.

22.1.4 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

22.2 Marques ou Constructeurs automobiles

Les marques ou constructeurs totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

22.2.1 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans le nombre de rallyes ayant servi à constituer le total de points de chaque

21.3 Should one of the rallies counting towards this Championship, Cup or Trophy not be able to be run in its entirety for whatever reason, the points shall be awarded on the basis of the established classification: full points if more than 50 % of the scheduled length of special stages (timed to the second) has been run, half points being awarded if between 25 % and 50 % of the length of special stages has been run. No points will be awarded if less than 25 % of the scheduled length of special stages has actually been run.

21.4 Publication of results

During the rally, the classifications to be published will be as per the following Article 21.4.1.

21.4.1

- Unofficial classifications: classifications distributed by rally control during a Day.
- Partial unofficial classifications: classifications published at the end of a Day.
- Provisional final classification: classification published by rally control at the end of the rally.
- Official final classification: classification approved by the stewards.

21.4.2 The classifications must include the results of the special stages as well as all penalties expressed in time.

XXII. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP OR IN A CHAMPIONSHIP RALLY

22.1 Drivers and co-drivers

For drawing up the final classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and co-drivers who have scored exactly the same points total shall be:

22.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the general classifications of the rallies which have served to make up their points total;

22.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the general classifications of all the rallies in which each of the drivers and co-drivers with the same points score has taken part, one 7th place being worth more than any number of 8th places, one 8th place being worth more than any number of 9th places, and so on.

22.1.3 In the event of a further tie, the rule for deciding between the drivers and co-drivers concerned shall be according to the number of best times achieved in the first special stage of each Championship rally in which they have taken part.

22.1.4 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying drivers and co-drivers, on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

22.2 Automobile Makes or Manufacturers

The rule for deciding between makes or manufacturers which have scored exactly the same points total shall be as follows:

22.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the number of rallies having served to make up the points total for each make or

marque ou constructeur, en ne tenant compte que d'une seule place par rallye pour chaque marque ou constructeur.

22.2.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans tous les rallyes auxquels les marques ou constructeurs ex aequo auront pris part, en ne tenant compte que d'une seule place par rallye pour chaque marque ou constructeur.

22.2.3 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans tous les rallyes auxquels les marques ou constructeurs ex aequo auront pris part ; si une marque ou un constructeur a obtenu plusieurs places dans le même rallye, les points pour ces places pourront être additionnés.

22.2.4 En fonction du nombre de 7èmes places, de 8èmes places, etc. ; une 7ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 8èmes places, une 8ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 9èmes places, et ainsi de suite.

22.2.5 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

22.3 Ex aequo d'un rallye de Championnat

En cas d'ex aequo lors d'un rallye, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors de la première épreuve spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième épreuves spéciales seront alors pris en considération. Cette règle peut être appliquée à chaque moment du rallye.

XXIII. PROCÈS VERBAUX - RAPPORTS DE CLÔTURE

23.1 Procès-verbaux

Pendant le déroulement du rallye, les réunions des commissaires sportifs feront l'objet de procès-verbaux rédigés dans l'une des langues officielles de la FIA.

23.2 Rapports de clôture

A la fin du rallye, les organisateurs pourront établir un rapport de clôture**.**

23.3 Remise des procès-verbaux et des rapports

Les procès-verbaux comprenant, le cas échéant, le rapport de clôture, devront être adressés à la FIA dans les sept jours suivant la fin du rallye.

XXIV. RÉCLAMATIONS ET APPELS

24.1 Toute réclamation devra être établie en accord avec les stipulations du Code (Articles 171 et suivants).

24.2 Toute réclamation devra être faite par écrit et remise au directeur de course, accompagnée d'une caution d'un montant de 500 € qui ne sera pas restituée si la réclamation est jugée injustifiée.

24.3 Si la réclamation nécessite le démontage et remontage de différentes parties d'une voiture, le réclamant devra en outre verser un des deux dépôts de garantie dont le montant sera précisé dans le règlement particulier du rallye :

24.3.1 pour une réclamation n'intéressant qu'une partie déterminée du véhicule (moteur, transmission,

manufacturer, taking into account only one place per rally for each make or manufacturer.

22.2.2 According to the greater number of highest places achieved in all the rallies in which the tying makes or manufacturers have taken part, taking into account only one place per rally for each make or manufacturer.

22.2.3 According to the greater number of highest places achieved in all the rallies in which the tying makes or manufacturers have taken part; if a make or manufacturer has achieved more than one place in the same rally, the points for these places will be added together.

22.2.4 According to the number of 7th places, 8th places, etc., one 7th place being worth more than any number of 8th places, one 8th place being worth more than any number of 9th places, and so on.

22.2.5 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying makes or manufacturers on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

22.3 Dead heat in a Championship rally

In the event of a dead heat in a rally, the competitor who accomplished the best time for the first special stage will be proclaimed winner. If this is not sufficient to be able to decide between the competitors who are tied**,** the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. This rule may be applied at any time during the rally.

XXIII. MINUTES - CLOSING REPORTS

23.1 Minutes

During the running of the rally, the proceedings of the stewards' meetings will be recorded in minutes drawn up in one of the official languages of the FIA.

23.2 Closing reports

At the end of the rally, the organisers may draw up a closing report.

23.3 Submission of minutes and reports

The minutes, including the closing report if any, must be sent to the FIA within seven days of the end of the rally.

XXIV. PROTESTS AND APPEALS

24.1 All protests must be lodged in accordance with the stipulations of the Code (Articles 171 et seq.).

24.2 All protests must be lodged in writing and handed to the clerk of the course together with the protest fee of an amount of € 500, which shall not be returned if the protest is judged unfounded.

24.3 If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a car, the claimant must pay one of two additional deposits which will be specified in the supplementary regulations of the rally:

24.3.1 For a protest involving a clearly defined part of the car (engine, transmission, steering, braking system,

direction, système de freinage, installation électrique, carrosserie, etc.)

24.4 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée.

24.5 Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

24.6 Les concurrents peuvent faire appel des décisions, conformément aux Articles 180 et suivants du Code.

24.7 Le règlement particulier doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation et d'appel fixés par la FIA.

24.8 Application et Interprétation des présentes Prescriptions

En cas de différend relatif à l'interprétation des Prescriptions, seule la FIA est qualifiée pour prendre une décision.

XXV. COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'une épreuve devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que l'épreuve soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

XXVI. TEXTE FINAL

26.1 Le texte final des Prescriptions est la version anglaise, qui fait foi en cas de divergences d'interprétation.

26.2 Les Prescriptions entrent en vigueur à partir du 1er janvier 2008.

XXVII. CÉRÉMONIE D'OUVERTURE DU RALLYE

27. Une cérémonie d'ouverture est organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'horaire et le lieu de la cérémonie doivent être indiqués dans le règlement de l'épreuve.

XXVIII. CÉRÉMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

27.1 Tout pilote vainqueur d'un Championnat régional ou d'une Coupe régionale doit être présent lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA.

27.2 Tout copilote vainqueur d'un Championnat régional ou d'une Coupe régionale doit également être présent lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA.

27.3 Sauf cas de force majeure, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par la FIA.

electrical installation, bodywork, etc.);

24.4 The expenses incurred by the work and by the transport of the car shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld.

24.5 If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the deposit, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned to them.

24.6 Competitors may appeal against decisions, in accordance with the stipulations set out in Articles 180 et seq. of the Code.

24.7 The supplementary regulations shall contain all necessary information as to the amount of the protest and appeal fees laid down by the FIA.

24.8 Application and Interpretation of the Prescriptions

Should any dispute arise as to the interpretation of the Prescriptions, only the FIA has the authority to make a decision.

XXV. FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE

The Organisers of an event shall ensure that the person entitled to exploit the broadcasting rights will see to it that any broadcast coverage is fair and impartial and that it does not misrepresent the results of the event.

XXVI. FINAL TEXT

26.1 The final text of the Prescriptions is the English version, which shall be used should any dispute arise as to their interpretation.

26.2 The Prescriptions come into force on 1 January 2008.

XXVII. RALLY OPENING CEREMONY

27. An opening ceremony is organised in order to improve the promotional and media interest of the rally. The schedule and the place of the ceremony must be indicated in the event regulations.

XXVIII. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING

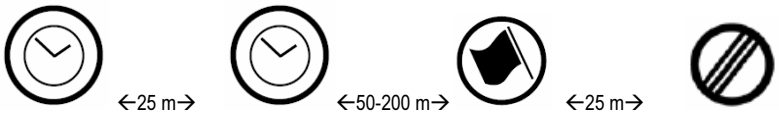
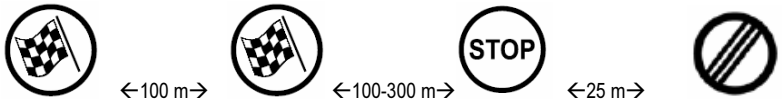
27.1 Any driver winning a Regional Championship or a Regional Cup must be present at the annual FIA prize-giving ceremony.

27.2 Any co-driver winning a Regional Championship or a Regional Cup must also be present at the annual FIA prize-giving ceremony.

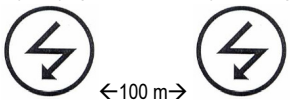
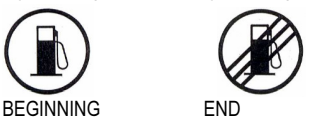
27.3 Save in a case of force majeure, any absence will entail a fine imposed by the FIA.

APPENDIX I

RALLY CONTROL SIGNS - *SIGNALISATION DES CONTRÔLES*

Control type *Nature du contrôle*	**RALLY CONTROL SIGNS - CONTROL ZONE** *(Diameter of signs : about 70 cm)* ***SIGNALISATION DES CONTRÔLES - ZONE DE CONTROLE*** *(Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)*	Direction *Sens du parcours*
	YELLOW SIGNS Beginning of Control Zone *PANNEAUX JAUNES Début de Zone de Contrôle* — RED SIGNS – Compulsory Stop *PANNEAUX ROUGES - Arrêt Obligatoire* — BEIGE SIGNS End of Control Zone *PANNEAUX BEIGES Fin de Zone de Contrôle*	
PASSAGE CONTROL *CONTRÔLE DE PASSAGE*	 ←25 m→ PC / *CP* ←25 m→	⇨
TIME CONTROL *CONTRÔLE HORAIRE*	 ←25 m→ ←25 m→ TC at entrance/exit service parks / *CH à l'entrée et sortie parc d'assistance:* ← 5 m→ ← 5 m→ TC / *CH*	⇨
TIME CONTROL AND SS START *CONTRÔLE HORAIRE ET DEPART D'ES*	 ←25 m→ ←50-200 m→ ←25 m→ TC / *CH*	⇨
END OF SS *FIN D'ES*	 ←100 m→ ←100-300 m→ ←25 m→ FLYING FINISH NON-STOP *LIGNE D'ARRIVEE / VEHICULE LANCE* STOP CONTROL *CONTRÔLE STOP*	⇨

OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / *AUTRES SIGNALISATIONS STANDARD FIA*
(Diameter of signs: 55 cm minimum / *Diamètre des panneaux: 55 cm minimum*)

RADIO POINT ***POINT RADIO***	**YELLOW BACKGROUND** *FOND JAUNE* — **BLUE BACKGROUND** *FOND BLEU*  ←100 m→ WARNING SIGN *AVERTISSEUR* — RADIO POINT *POINT RADIO*	**REFUEL ZONE** ***ZONE DE RAVITAILLEMENT***	BLUE BACKGROUND *FOND BLEU* — BLUE BACKGROUND *FOND BLEU*  BEGINNING OF ZONE *DEBUT DE ZONE* — END OF ZONE *FIN DE ZONE*
AMBULANCE	 WARNING SIGN (red or green cross) *AVERTISSEUR* (croix rouge ou verte) — AMBULANCE POINT (red or green cross) *AMBULANCE (croix rouge ou verte)*		
TYRE MARKING ***MARQUAGE DES PNEUS***	BLUE BACKGROUND (Marker pen red) *FOND BLEU (Crayon rouge)* 	**TYRE MARK CHECKING** ***VERIFICATION MARQUAGE DES PNEUS***	BLUE BACKGROUND (Magnifier red) *FOND BLEU (Loupe rouge)* 

All distances are approximate. *Toutes les distances sont approximatives.*

APPENDIX II

COMPETITORS' RELATIONS OFFICER

PRINCIPAL MISSIONS

To inform the competitors and play a mediating role at all times.

This post must be entrusted to an official in possession of a licence issued by their ASN, as it implies a certain knowledge of the general regulations. They may attend the stewards' meetings in order to keep abreast of all the decisions taken.

The competitors' relations officer must be able to be easily identified by the competitors. To this end, it is advisable that:

1) They wear a very conspicuous badge or a tabard.
2) They are introduced to the competitors at the drivers' briefing.
3) Their photograph is included in the Supplementary Regulations or in a bulletin if possible.

PRESENCE DURING THE RALLY

When the Secretariat is opened, they must have the secretary of the meeting draft a schedule of their activities, which shall be posted on the notice board of the rally and which shall include:

- Presence at scrutineering
- At the Secretariat of the Meeting
- At the start of the rally
- At the regrouping halts
- In the end-of-Day parc fermé
- Near the parc fermé at the finish (the latter being dependent on the rally timetable).

Function

- To give accurate answers to all questions asked.
- To provide all information or additional clarifications in connection with the Regulations and the running of the rally.

Mediation

The CRO must avoid forwarding questions to the Stewards which could be solved satisfactorily by a clear explanation, with the exception of protests (for example, clarify disputes over times, with the assistance of the time keepers).

The competitors' relations officer shall refrain from saying anything or taking any action which might give rise to protests.

APPENDIX III

SAFETY IN INTERNATIONAL RALLIES

The application of the following regulations is compulsory (but need not be included in the supplementary regulations of the rally).

Each organiser is encouraged to introduce additional measures in order to improve safety.

The organisers' attention is further drawn to the requirements of Appendix H to the Code, in particular those contained in Article 9.3.

1. GENERAL SAFETY

1.1 Safety plan

A safety plan must be drawn up. It must include at least the following:

1.1.1 The location of rally HQ (rally control).

1.1.2 The names of the various people in charge:
- Clerk of the course
- Deputy clerks of the course
- Chief medical officer (FIA approval required for World Championship events in accordance with Appendix H)
- Chief safety officer
- Safety officers in charge of the safety of each special stage.

1.1.3 The addresses and telephone numbers of the various safety services in the areas where each special stage will be run:
- Police
- Hospitals (on standby) *(Article 3.5.2 GP Appendix III)*
- Emergency medical services
- Firefighting services
- Breakdown services
- Red Cross (or equivalent).

1.1.4 The full itinerary of the rally, with detailed road sections.

1.1.5 The safety plan for each special stage, which must detail:

a) The exact location of all marshal posts, emergency vehicle and radio points, evacuation routes *(Article 3.5.1 GP Appendix III)* by means of an accurate map. All GPS references used in the event must be expressed in the form of degrees, minutes and decimals of minutes, e.g. 139° 36. 379'
b) Zones which are considered by the organisers as open to the public, all other areas being considered prohibited to the public
c) Measures taken for the safety of the crews (see minimum requirements as per Article 3 GP Appendix III)
d) Measures taken for the safety of the officials of the event
e) The procedure for tracking competitors' vehicles
f) Actions to be taken in the event of a missing crew
g) Telephone numbers *(Article 14.1.1.5 Appendix H to the ISC)*
h) Measures to be taken for the safety of the spectators *(Article 14.2.3.1 Appendix H to the ISC)*

i) Communication systems (general system + special stage system) *(Articles 1.2.2 – 3.1.1 (last sentence) + 3.3 GP Appendix III)*
j) Course car schedule *(Articles 2.2.5 + 2.7 GP Appendix III)*
k) National laws in relation to procedures at accidents, if applicable *(Article 2.5 GP Appendix III)*
l) Information on the medically equipped helicopter *(Article 9.3 Appendix H to the ISC)*

1.1.6 The safety plan must specifically address issues in each of the following areas:
a) Safety of the public
b) Safety of the competing crews
c) Safety of the officials of the event
d) Safety of the media representatives.

1.1.7 For World Championship rallies, a draft of the safety plan must reach the FIA at least four months prior to the start. This plan must contain the full itinerary including the road sections.

1.2 Chief Safety Officer

1.2.1 A Chief safety officer will be designated in the regulations of the rally. He will belong to the organising committee and will take part in the devising of the safety plan.

1.2.2 During the rally he will be in permanent communication with rally control, the chief medical officer and the start of each special stage (by telephone or radio).

1.2.3 He will be responsible for the implementation and enforcement of the safety plan.

1.3 Special Stage Safety Officer

1.3.1 Each special stage will have a safety officer who will assist the chief safety officer.

1.3.2 The special stage safety officer must inspect the special stage and certify its conformity with the safety plan prior to the passage of the 0 car.

1.4 Control

1.4.1 The clerk of course shall be ultimately responsible for ensuring compliance with the safety plan.

1.4.2 In FIA Championship rallies, the observer(s) will pay special attention to all safety procedures.

2. SAFETY OF THE PUBLIC

A major priority of the safety plan is to ensure the safety of the general public including spectators.
The following non-exhaustive measures, which complement the provisions of Appendix H of the Code, are obligatory for all international rallies, except for Section 2.1.

2.1 Educational film (recommended for all events)

2.1.1 In the form of a commercial.
2.1.2 30-second duration.
2.1.3 With commentary by a leading driver or drivers, in one or more language(s) officially spoken in the country of the event.
2.1.4 Should not show accidents.
2.1.5 Should be broadcast several times.

2.2 Special Stage recommendations

2.2.1 The design of each event should take into account spectator considerations unique to the country in which the event is taking place.
2.2.2 Special stages should be situated and scheduled so as to discourage movement of spectators between them.
2.2.3 Reconnaissance is considered a safety factor.
2.2.4 Should a special stage be delayed or cancelled for safety reasons, this will not be penalised in the observers' report (unless due to problems created by, or not properly anticipated by, the organisers).
2.2.5 Cars (referred to as course information cars) equipped with public address systems must traverse each stage approximately one hour before the course cars (zero cars) to warn spectators and ensure that any who are in prohibited areas are removed from those areas. The car may be replaced by a helicopter equipped with loud speakers. This operation may be repeated several times if necessary.

2.3 Control of Spectators

2.3.1 The organisers, with the assistance where necessary of the public order authorities, must use their reasonable endeavours to limit access of the public to clearly defined zones, all other areas being regarded as prohibited to the public.

2.3.2 The public must be prevented from moving along the road of the special stage whilst the stage is open for competition (after the 0 car and before the last car).

2.3.3 Safety instructions must be distributed to the public at all access points.

2.3.4 Marshals or public order authorities (police, military etc.) must be present in sufficient numbers to ensure public safety during the special stage.
Marshals must have received adequate training for the task they are asked to perform and wear a clearly identifiable jacket.

2.4 Refuelling and Servicing

Where the public is permitted access to areas where refuelling or servicing will take place, the Organisers must ensure that adequate precautions are taken to keep the public at a suitable distance from potentially dangerous activities.

2.5 Accident Reporting

If a driver taking part in a rally is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the driver concerned must report this to the next radio point as specified in the road book and signposted on the route according to Article 3.3.3 below. If he fails to observe this rule, the Stewards may impose on the crew responsible a penalty which may go as far as exclusion.
The laws of the country in which the event is run must also be complied with in relation to procedures at accidents (this rule must be included in the regulations of the event).

2.6 Accident investigations

Any accident involving a fatality or serious injury must be the subject of a report to the FIA Rally Commission, with a copy to the FIA Medical Commission. This report is to be prepared by a committee consisting of the ASN-appointed steward of the event, the ASN-appointed chief scrutineer, the chief safety officer, the chief medical officer and, where possible, a representative of the police or similar authority. The report should reach the FIA no more than 30 days after the conclusion of the event except where legal or other protocols prohibit.

2.7. Course cars

2.7.1 Each organiser must use at least two course cars numbered 00 and 0 (“Zero Cars”).

2.7.2 Each car must have a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet or the roof, and the two front doors bearing the word “Safety” or the equivalent in the national language of the event, and be equipped with warning roof lights and a siren. The zero (0) car must be equipped with a video camera to record the conditions on every special stage during the passage of this car.

2.7.3 The drivers and co-drivers of the zero cars must have considerable rally experience, be fully conversant with all relevant regulations and the safety plan, and keep the clerk of the course fully informed at all times concerning the conditions along the route. No Priority A driver or a driver who has retired from the rally may drive a course car. The clerk of the course should take note of the recommendations of the zero car drivers in order to ensure that a special stage is cancelled if dangerous conditions exist. Zero cars should also check time clocks and have correctly completed time cards.

2.7.4 “Course Information Cars” equipped with public address systems must traverse all special stages approximately 45 minutes to 1 hour before the start of the first car, to warn spectators and ensure that any who are in dangerous places are removed from those areas. The car may be replaced by a helicopter equipped with loudspeakers. The operation may be repeated several times if necessary.

2.7.5 Each organiser must use a course car (“Sweeper Car”) to pass through each special stage after the last competitor. These cars must carry a panel as detailed in Article 2.7.2 showing a chequered flag.

2.7.6 Course cars must be series production cars.

2.8 Safety on Road Sections

The itinerary and time schedule must take traffic problems and the crossing of built-up areas into consideration.

2.9 Information

Information addressed mainly to the public will be issued by different means:
- Written, spoken and televised media
- Posters
- Distribution of leaflets
- Passage on the route of a vehicle (course information car) equipped with loudspeaker to inform the spectators (45 minutes to 1 hour before the start of the first car).

3. SAFETY OF THE COMPETING CREWS

3.1 Safety services

3.1.1 At the start of each special stage:
In compliance with Appendix H 9.3 and 9.5 and with any vehicles having unimpeded access to the stage:
- 1 medical first intervention vehicle
- 1 doctor qualified in resuscitation
- 1 paramedic
- 2 4-kg fire extinguishers with trained operator
- Hydraulic (or similar) extrication equipment capable of cutting roll cage tube
- Suitable communications equipment to maintain contact with rally HQ.

Deployment of the fast intervention vehicles

3.1.2 At the intermediate points on the route for long stages (>15 km):
Where the average speed of the fastest competitor (based on the average of the previous year's rallies) is less than 75 kph, the deployment of these vehicles should be revised and their number and/or positioning modified if necessary so as to obtain intervention times comparable to those of the fastest special stages. Furthermore, if the nature of the terrain, the climatic conditions or special circumstances so require, this distance may be modified on the joint proposal of the chief medical officer and the chief safety officer (the FIA Medical Delegate and the FIA Safety Delegate in the case of World Championship rallies), when the safety plan is approved. These provisions are recommended for all rallies.
Such safety points shall involve:
- 1 medical intervention vehicle
- 1 doctor qualified in resuscitation or possibly 1 paramedic specialised in resuscitation
- Suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

3.1.3 At the stop point of each special stage:
2 (minimum) 4-kg fire extinguishers.

3.1.4 Either,
a) In the service park or a central location less than 15 km by road from the special stages concerned, or
b) At the start of the special stage:
- 1 standardised ambulance complying with the regulations of the country concerned, equipped for resuscitation (see Appendix H 9.5).
- 1 breakdown vehicle.
- Suitable communications equipment to maintain contact with rally HQ.
- If the location is the service park, then two of each of the specified vehicles, so that if one is called into service the other will remain on standby.

3.1.5 Obligatory for World Championship rallies, and recommended for other rallies, a rescue helicopter ambulance when the time required for transferring a casualty by road between the furthermost point of the special stage and the hospital is greater than 1 hour and 30 minutes (Appendix H Article 9.3).

3.1.6 The first intervention vehicle shall be capable of proceeding into the stage quickly and shall be equipped as a minimum with the following:
a) The medical team as specified in Appendix H Article 9.3.
b) The medical equipment as specified in Appendix H Article 9.3.
c) A kit of basic rescue equipment specified by the chief medical officer in collaboration with the chief scrutineer.
d) 2 4-kg fire extinguishers with trained operator.
e) Suitable communications equipment to maintain contact with rally HQ.
f) A warning siren.
g) Suitable identification.

Note: Where the terrain so requires, two vehicles may replace the first intervention vehicle:
- 1 medical intervention vehicle (a + b + e + g)
- 1 technical intervention vehicle (b + c + d + e)

3.2 Preventative Measures (Signalling and road markings)

3.2.1 Roads and access roads leading to stages must be closed to traffic. This must be done in the following manner:
a) major or through roads, or any road along which traffic could be expected, must be blocked and manned by a marshal, police or other public order authority.
b) short no-through roads (e.g. to farms, etc.) must be blocked or taped, with a notice affixed to the barrier or tape advising of the conduct of the event and the danger of entry.

3.2.2 it shall be the responsibility of the zero cars to check that the appropriate closure method is in place and to immediately advise rally HQ of any omissions, which must be rectified prior to the commencement of the special stage.

3.2.3 Marshals' posts will be positioned along the course so as to:
- keep the spectators outside prohibited areas by means of boards, barrier or ropes, whistles and loudspeakers;
- as far as possible, warn crews of any obstructions in the special stage, through the use of yellow flags.

3.2.4 Should the use of yellow flags be required, the following procedure is to be adopted:

3.2.4.1 A yellow flag must be available at each stage radio point (situated at approximately 5 km intervals).

3.2.4.2 The yellow flag will be displayed to crews only on the instruction of the clerk of the course.
The flags may only be displayed by a marshal wearing a distinctive yellow jacket on which is marked the radio point symbol. The time of deployment of the flag will be recorded and notified to the stewards by the clerk of the course.

3.2.4.3 On passing a displayed yellow flag, drivers must immediately reduce speed and follow the instructions of any marshals or safety car drivers they encounter. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

3.2.4.4 A crew which has been shown the yellow flag will be given a notional time for the stage, according to the procedures laid down in Article 19.16.

3.2.4.5 No flag other than the yellow flag may be deployed at any point in a special stage.

3.2.4.6 Different signalling systems (e.g. flashing lights) may be used in super special stages. Full details must be included in the Supplementary Regulations.

3.3 Supervision

3.3.1 A radio network (set up approximately every 5 km) unique to each special stage must be established to allow the vehicles to be tracked and the running of the rally to be supervised.

3.3.2 Each radio point shall be identified in the road book and on the route by a sign at least 55 cm in diameter, bearing the radio point symbol. The radio point sign symbol must be in black on a blue background.

3.3.3 In addition there should be a warning sign 100 m prior to the SOS radio point.

3.3.4 Any ambulance within a stage must be located at a radio point. An additional sign (green or red cross) should be located beneath the radio point sign at this point.

3.3.5 The tracking of vehicles must be carried out either at rally HQ or by the special stage safety officer on the special stage. Some form of tracking chart must be used either on the special stage by the special stage safety officer or at rally HQ. Each organiser must draw up, and show in the safety plan, this procedure for tracking vehicles and must also detail the procedure to be followed in the event of a missing competitor.

3.4 road book

3.4.1 Each road book shall contain, as the rear cover in A4 size (folded), a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign. In the event of an accident where no injuries are sustained requiring immediate medical intervention, the green "OK" sign must be clearly shown by a crew member to the next 3 following vehicles and to any helicopter attempting to intervene.

3.4.2 Each road book shall contain a separate page preceding the itinerary page in which the accident procedure will be set down (refer to example sheet).

3.4.3 All competitors are obliged without exception to comply with the requirement of Article 19.19 of the Prescriptions (Competitor Safety).

3.4.4 All competitors are to be reminded of this regulation by the issuing of a written notice to each crew member at documentation.

3.4.5 Any crew which is able to but fails to comply with this rule may be penalised by the stewards in accordance with the Code.

Example

Accident & Safety Procedure

1) All competitors must be conversant with Article 19.19 of the Prescriptions (Competitor Safety) and Appendix III Article 3.4 road book.

2) When a red "SOS" is displayed it is **MANDATORY** to stop and assist the crew requiring help.
You are responsible for helping the injured and make sure that safety services are mobilised as quickly as possible.

3) The first crew to arrive at the scene of an accident must stop and inform the next car of all the details.

4) The next car must take the following information to the NEXT radio post, which may be the finish control:

- competition number of the crew involved
- if and how many crew members or spectators are injured
- if any crew member or spectator is trapped in or outside the car
- location of the accident, i.e. the closest road book junction or kilometre post
- any other vital information, i.e. fire, water.

5) The following cars must stop if the red "SOS" is displayed.
6) All competitors stopped in a stage must place their red triangle at least 50 m before where the car is stopped even if the car is clear of the road.

7) The event emergency telephone number is: …… (organiser to detail).

8) If you retire you must inform the organisers: telephone number ……(organiser to detail).

9) All competitors retiring from the event are obliged to hand in their time card to the nearest control point as soon as possible.
This page to be inserted in road books

3.5 Evacuation

3.5.1 Evacuation routes must be planned for each special stage. They must be clearly shown in the safety plan (by a map or diagram).

3.5.2 Emergency services of all hospitals near the route must be on standby.

3.5.3 Organisers are reminded of Article 9.3.3.3 of Appendix H to the Code, which specifies that a helicopter is required on events in an FIA Championship where the journey by road between the farthest point of a special stage and the nearest hospital takes 1 ½ hours.

4. SAFETY OF THE OFFICIALS

4.1 Whilst the primary responsibility of the organisers is to ensure the safety of the public and the competing crews, the safety of officials is also very important.

4.2 Organisers must ensure that in performing their duties officials are not required to place themselves in danger.

4.3 It is the organisers' responsibility to ensure that officials are adequately trained in this regard.

5. WORLD RALLY CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

Although this section relates particularly to events in the World Championship, its application is recommended for all international rallies.

5.1 Each event of the FIA World Championship has its own special characteristics. Each organiser must adapt the safety measures to the terrain and to the characteristics of the public. The organisers are responsible for this to the FIA World Motor Sport Council and the FIA World Rally Championship Commission.
The measures implemented will be detailed in the observers' report and the World Rally Championship Commission will take them into account when selecting events for the Championship.

5.2 It is the organisers' responsibility to accelerate the education of the public and of all parties concerned, by improving the safety requirements, including the educational film on safety.

5.3 Running of Special Stages

5.3.1 The clerk of course is responsible at all times and in all circumstances for the running of the event.

5.3.2 However, the clerk of course must take note of the recommendations of the FIA Safety Delegate (see Article 5.3.7), the observers and the chief safety officer, as well as the crew of the zero cars, in order to ensure that a special stage is cancelled if dangerous conditions exist.

5.3.3 The organisers and the clerk of the course must make provision for an alternative route for each special stage, which could be used in the event of cancellation as above.

5.3.4 Should the clerk of the course refuse to cancel a special stage which is considered dangerous, he may be called to appear before the World Rally Championship Commission in the presence of the permanent safety delegate, where the video film taken from any competing car or zero car may be viewed (see below).

5.3.5 In addition, it is required that the 0 car be fitted with a video camera which must record the conditions on every special stage, during the passage of this car. In relation to the video footage from competing cars,

the World Rally Championship Commission requests that the Commercial rights holder provide to the FIA permanent safety delegate at the end of each Day, a copy of all video tapes taken from the first competing vehicle on the road equipped with an on-board camera.

5.3.6 If the World Rally Championship Commission confirms that a special stage has been run in dangerous circumstances, a proposal will be put to the World Council that the event concerned should not be included in the following year's World Championship.

5.3.7 The FIA has appointed a permanent safety delegate for events in the FIA World Rally Championship.
The delegate will traverse each special stage either by helicopter or in a suitably equipped vehicle positioned between the 0 car and the 00 car.
There must be suitable communication between the permanent safety delegate designated by the FIA and the clerk of the course. This communication must consist of a primary system in conjunction with an independent backup system.
The permanent safety delegate shall be empowered to make recommendations concerning the running of a special stage should, in his opinion, public safety be potentially compromised. The final decision to cancel or delay a special stage shall rest with the clerk of the course.
However, the World Motor Sport Council may demand an explanation from an organiser who fails to accept the recommendation of the permanent safety delegate.

5.4 The World Rally Championship and Rally Commissions will continue to study other solutions to safety issues.

5.5 Helicopter surveillance is desirable in World Championship rallies.

APPENDIX IV

TYRE REGULATIONS

1. World Rally Championship
All tyres must comply with Article 18 and Appendix V of the 2008 World Rally Championship Sporting Regulations.

2. Definition of moulded tyres
2.1 Definition of the control surface
Tread pattern with a width of 170 mm (85 mm each side of the tyre centre line) and a circumference of 140 mm. In this area, the surface taken up by grooves at least 5.5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram 1) and 2 mm wide, must occupy at least 17 % of the total surface.
This tread pattern must be moulded.

	Length X Width	Surface	17 % rate
9"	170X140	23800	4046
8.5"	161X140	22540	3832
8"	148X140	20720	3522
7.5"	142X140	19880	3380
7"	133X140	18620	3165
6.5"	124X140	17360	2951

2.2 The sum of the width of the grooves encountered by a circumferential line in the area described above must be at least 4 mm.
2.3 The sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16 mm.
2.4 The bridge blocks and sipes must be considered as part of the tread pattern if they are less than 2 mm.
2.5 Hand-cutting is authorised on homologated tyres.

3. Tyre homologation
At least two weeks before the start of scrutineering for a given event, the tyre supplier will present to the FIA a drawing (or drawings) of the tread pattern(s) to be used in this event in order to obtain the homologation in accordance with point 2. Once obtained, the homologation remains valid, with no expiry date.
The FIA will issue a form for each tread pattern, with a calculation of all the different parameters, in accordance with point 2.1.
Each tyre supplier will supply the FIA with a drawing (scale 1) of the tread pattern and the dimension of the smallest groove, in accordance with point 2.
On the homologation drawing, the manufacturer will indicate the size of the rim and the dimensions for the purpose of determining the adequate control surface.
This article concerns only those tyres with a grooving rate of less than 25 %.

4. During the event
4.1 Point 2.1 will be checked at the start of each rally and each time the competitor replaces a used tyre with a new tyre.
4.2 At all times during the event, the tread depth of the tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The manufacturer is advised to provide visible control marks in order to visualise this wear.
4.3 The spare wheels may be reused if, and only if, the minimum depth is 1.6 mm, but they must always remain on board the car.
Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the service areas where a tyre change is authorised.

5. Other FIA Championships
All the cars taking part in the FIA Championships must use moulded tyres (see definition in point 2 above).

6. Tyre marking procedure

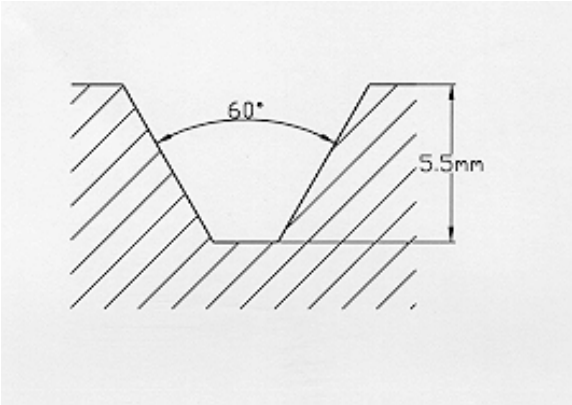
Except for the FIA African and Asia-Pacific Rally Championships, the marking of the tyres is obligatory for all the competitors entered in all FIA Rally Championships or Cups.
Concerning the regulations on tyres, the following points must be noted:
- The tyres will be marked throughout the rally in accordance with the instructions given by the FIA.
- At the start of each Day, the four tyres mounted on the car and the two possible spare tyres will be marked using a special ink, the same colour for all the competitors.
- At the exit from each service park or service zone, the same marking operation will be carried out using a different colour.
- Tyres which have not been used on the previous special stages or which, even if they have already been used, are nevertheless in conformity with the regulations, may be marked again.

A tyre marking zone reserved exclusively for this purpose shall be established at the exit of the refuelling zone and denoted at its entrance by the tyre marking sign. For the sole purpose of assisting the tyre marking procedure, one extra member of the team of each crew may have access to this zone, and only for the period of time when the car is in that zone.

The organisers must make due allowance for this in the rally timetable.

Control

At any time during the event, controls may be carried out to check the conformity of the tyres.
Any tyre which is not in conformity will be marked with a special stamp and must not be used.
At the time control before the start of a special stage, if a scrutineer notes that a tyre mounted on the vehicle is not in conformity as regards the minimum depth (see point 4.2 of the tyre regulations), the competitor must replace this tyre with one carried on board his vehicle, on condition that the replacement tyre is in conformity, before taking the start.
The post chief will then issue the competitor with a new starting time for the start of the special stage concerned.
Any breach of the tyre regulations will be reported to the stewards, who may impose a sanction as provided for in Articles 152 and 153 of the Code.



APPENDIX V

STANDARD SUPPLEMENTARY REGULATIONS FOR FIA CHAMPIONSHIP RALLIES

Standard Supplementary Regulations for FIA WRC Rallies, printed in A5 format with at least one copy sent to all the manufacturers registered for the Manufacturers' World Championship, and on Websites

Index

1 Programme, giving location as necessary in chronological order (dates and times)

- Closing date for entries
- Official Notice Board – location and times
- Issuing of the road book, map and Rally Guide 2
- Closing date for order of FIA fuel
- Closing date for order of extra services
- Publication of the list of entries accepted by the organiser
- Closing date for shakedown registrations (where applicable)
- Closing date for co-driver details
- Reconnaissance schedule
- Collection of material and documents
- Collection of tracker systems for reconnaissance (nominated drivers)
- Opening of media centre and media accreditation
- Team managers' briefing (WRC registered teams)
- Helicopter pilots' briefing
- Collection of FIA rally safety tracker systems
- Shakedown and time-schedule, who may participate
- First stewards' meeting
- Pre-event press conference
- Administrative checks
- Scrutineering – sealing & marking
- Publication of a start list for Day 1
- Ceremonial start (if any)
- Rally start, place and time
- Publication of a start list for Day 2
- Publication of a start list for Day 3
- Publication of final provisional classification
- Prize-giving
- Final scrutineering
- FIA press conferences

2 Organisation and Description

2.1 FIA titles for which the rally counts
2.2 Visa numbers – FIA and ASN
2.3 Organiser's name
2.4 Address and contact details
2.5 Organisation committee
2.6 Stewards of the meeting
2.7 Observers (if any) and delegates
2.8 Senior officials
2.9 Road surface
2.10 HQ location

3 Entries

3.1 Entry procedure
3.2 Number of entrants accepted and classes
3.3 Entry fees / entry packages for Private Entrants
3.4 Payment details
3.5 Refunds

4 Insurance

5 Advertising and Identification (WRC Article 3.6)

6 Tyres (if applicable)

7 Fuel

7.1 Ordering procedure (only if not as WRC Art. 25)
7.2 Distribution for non-priority drivers

8 Reconnaissance

8.1 Procedure for registration
8.2 Schedule
8.3 Specific and/or national restrictions – speed limit
8.4 Installation of speed control checking devices
8.5 Comment on tyres – if necessary

9 Administrative Checks

9.1 Documents to be presented

10 Scrutineering, Sealing and Marking

10.1 Special regulations (if any)

11 Features of the Rally

11.1 Ceremonial start procedure and order
11.2 Starting system of special stages
11.3 Early check-in at the end of a Day
11.4 Identification of officials
11.5 Super special stage procedure and running order
11.6 Any special procedures / activities including the organisers' promotional activities
11.7 Finish procedure (only if different from WRC Appendix 1)

12 Safety Cars

12.1 Registration – teams
12.2 Registration – tyre manufacturers
12.3 Location of safety information for non-priority drivers

13 Prizes

14 Final Checks and Protests

14.1 Final checks – who is to attend from teams, plus location
14.2 Protest fees
14.3 Appeal fees

Appendix 1
Itinerary

Appendix 2

Reconnaissance schedule

Appendix 3
Name and photographs of CRO

Appendices 4, 5, 6, 7, etc.
Items at the organisers' discretion, including latest rulings on overalls, helmets and any other safety requirements.

APPENDIX VI

TIME CARDS

STANDARD FIA TIME CARDS

SIZE

18 cm ⇑ x 9 cm ⇔ (vertical format) plus allowance for binding and index tabs as shown.

BINDING

Spiral or metal binding on the left or bottom edge so as to allow pages to be completely turned over (360 degrees). Conventional plastic binding is not suitable as this only permits pages to be half turned (180 degrees).

USE OF THE PAGES

1. Top page [1] is detached at the arrival TC, after completion by the timing marshal, and is retained by him.

   The second page [1] is detached and given to the crew of the competing car. The third original page remains in the bound book.

2. Special Stage sheet [2] is detached after entry of the times and is kept by the STOP control marshal.

3. The top sheet of page [3] is removed after entry of the times and is kept by the arrival TC marshal. The second copy is removed and retained by the crew of the competing car. The third original page remains in the bound book.

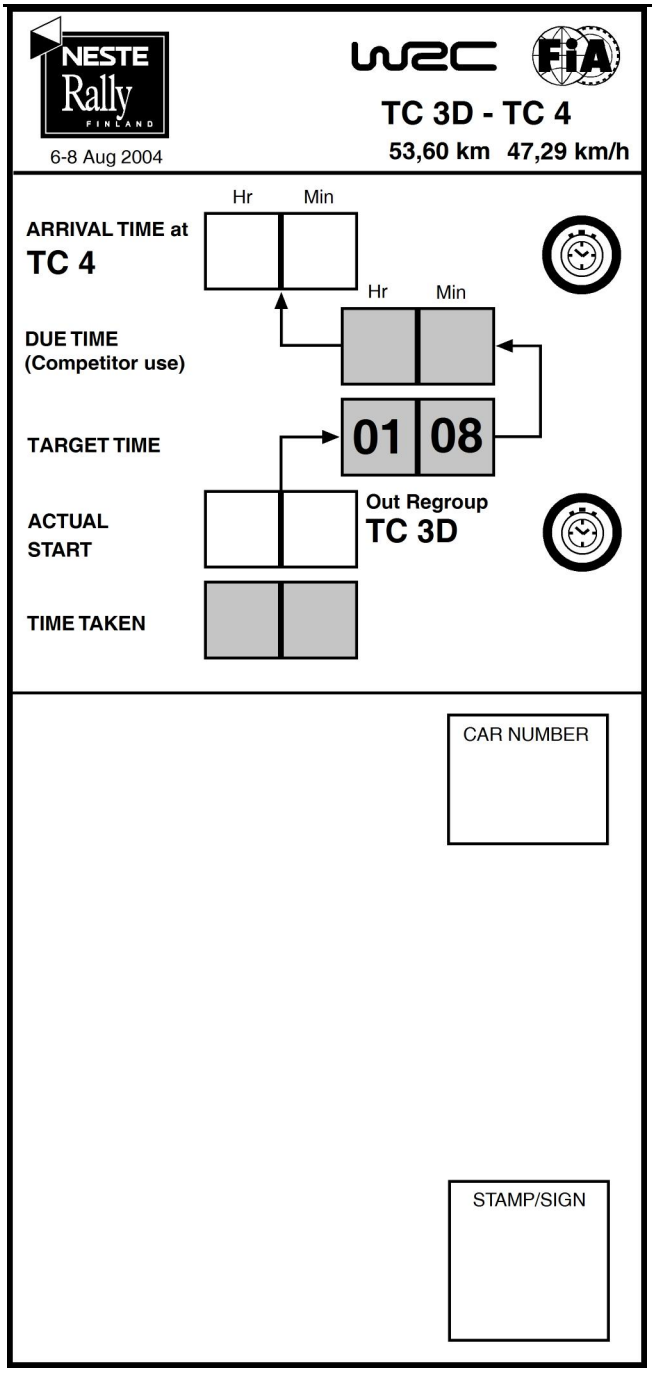
   This system ensures that at each control where times are recorded there is an “original” copy of the time card with the timing marshals. This is immediately available for checking and verification in case of need. Each co-driver also has an “original” copy of the time card for his/her own verification and confirmation of the times.

ISSUE AND COLLECTION OF TIME CARD BOOKS

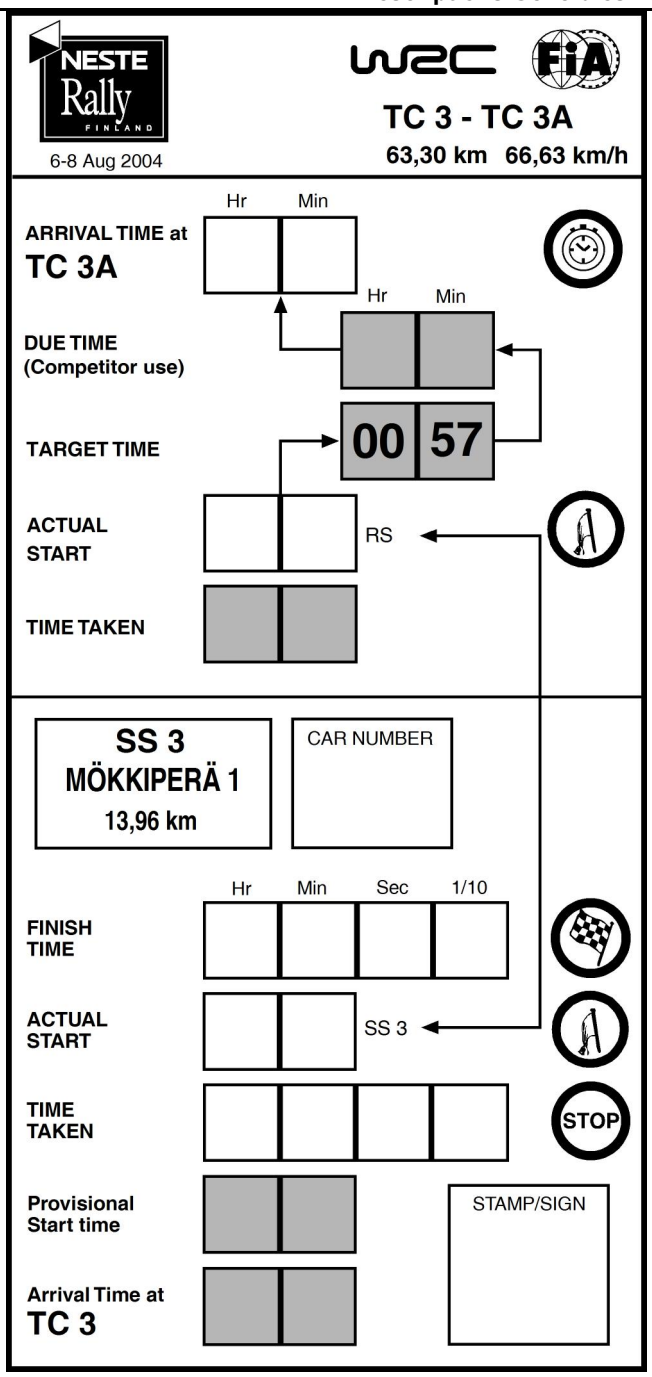
The books containing the relevant time cards are issued and collected at locations deemed appropriate by the organisers of each event, where there is a halt in the rally which makes this possible and convenient, such as at service parks, regrouping controls, etc. Used bound books then become frequently available for the results teams to undertake checking and auditing of times.

LANGUAGE

The text of all time cards should be in English plus, if desired, French or the language of the country in which the rally takes place.



ROAD SECTION SHEET



ROAD SECTION & SPECIAL STAGE SHEET

APPENDIX VII

ROAD BOOK

- The road book shall be A5 size.

- The book is to be printed in portrait format and bound on the left side with metal or other suitably strong binding capable of 360° opening.

- Printing may be double-sided, in which case paper of thickness 90 gsm or greater must be used.

- Printing is to be on white paper only, i.e. there is now no need to use colour to distinguish between special stages and road sections, this being achieved by a shading of the “Direction” column similar to the sample.

- There must be an easy method, preferably on the cover, of distinguishing the Book for each Day.

- Headings shall be in English and/or the national language (optional).

- A new page is required for the start of each road section (a special stage). However, whereas previously a new page was used from the Stop Point after a special stage, this is no longer necessary, the end of the special stage (and start of the road section) being a continuation on the same page (as per the example).

- The vertical line between the “Direction” and “Information” columns shall be filled in in black where the road surface is gravel and shall be left blank (white) where the surface is tarmac or sealed.

- The number of the special stage may be placed on the side of the page (as shown on the attached example) to enable easy location of the stage. When printing is double-sided it should be the outside edge i.e. opposite the bound edge. The number must appear only on pages relating to the special stage.

- All of the 5 km SOS points and ambulance points must be indicated by the appropriate symbols.

- A symbols page must appear on the front page of the road book.

- The itinerary for the whole rally must appear in each road book.

- Where a road section is followed by a special stage, the distance, in metres, between the Time Control and the start of the special stage must appear in the bottom right-hand corner of the Information box for the instructions indicating the time control.

- The GPS location of the start and finish of each special stage and of the regroups and service parks must be shown.

- A map of each special stage may appear on the page immediately prior to the first page for each special stage. This map may include:

  - a scale
  - the direction North
  - reconnaissance route
  - alternate route
  - location of start/finish and SOS points every 5 km.

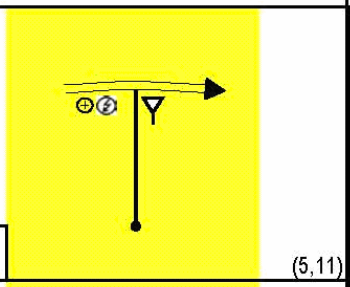
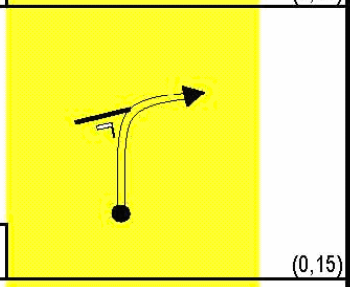
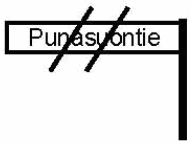
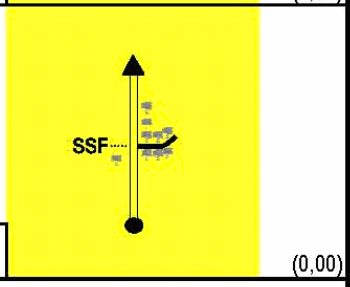
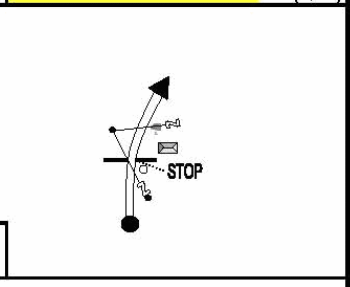
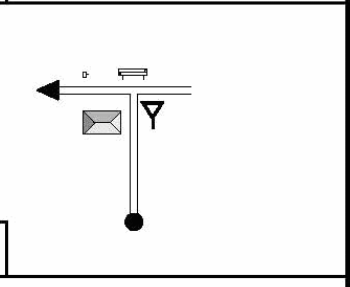
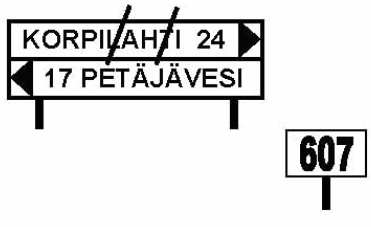
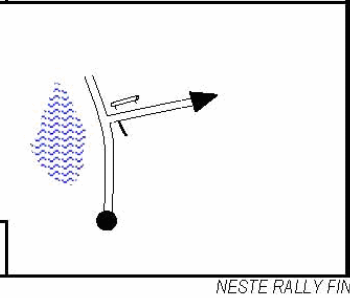
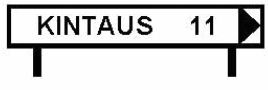
- There may be no more than 6 instructions per page.

- Photographs or diagrams of control locations may be included if necessary to avoid confusion.

- The road book must also contain:

- A variation in direction arrow thickness should be used to indicate a major / minor road, not the direction to be taken.
- A tripmeter point on the junction drawing is helpful.
- On road sections, junctions to / from another SS are useful.
- List of hospitals / medical centres
- Telephone numbers for rally HQ and emergency services
- Retirement form
- Enquiry form
- Green “OK” and Red “SOS” sign

TC 2 - PARKKOLA 1	DISTANCE	DAY 1	PAGE
TC 3 - MÖKKIPERÄ 1	37,52 km	SECTION 1	8
2 SPECIAL STAGE 2	RECORD	TIME ALLOWED	2
PARKKOLA 1 14,95 km	NEW STAGE	38 min	

DISTANCE TOTAL	DISTANCE PARTIAL	DIRECTION	INFORMATION	DIST. TO GO
9,84	1,17	 7 (5,11)	 2 GPS: 62 07.720N 025 23.329E	27,68
14,80	4,96	 8 (0,15)	 Punasuontie	22,72
14,95	0,15	 9 (0,00)	 GPS: 62 09.956N 025 21.119E	22,57
15,40	0,45	 10	 GPS: 62 10.130N 025 21.460E	22,12
15,72	0,32	 11		21,80
18,72	3,00	 12		18,80

NESTE RALLY FINLAND 2004

APPENDIX VIII

STANDARD ENTRY FORM

EVENT/ASN LOGO	***Name of the Rally***	FIA Championship LOGO

INDIVIDUAL ENTRY FORM

	ENTRANT	FIRST DRIVER	CO - DRIVER
Team name			
Surname			
First (given) name			
Date of birth			
Nationality (as passport)			
Postal address			
Passport number			
Address for correspondence (1, 2 or 3)	**1.**	**2.**	**3.**
Telephone N° (business)			
Telephone N° (private)			
Mobile Tel. N°			
Fax No.			
E-mail address			
Competition licence N°			
Issuing ASN			
Driving licence N°			
Country of issue			

DETAILS OF THE CAR

Make		**Registration No.**	
Model		cc	
Year of manufacture		Chassis N°	
Group / Class		Engine N°	
Homologation N°		Predominant colour	
Country of registration		Tech. Passport N°	

Type of entry: Trade/Legal etc.		**Private/Amateur**	
Organisers' proposed advertising accepted: Yes		**No**	

ENTRY FEES

(For this entry form to be valid, it must be accompanied by the appropriate entry fees, a receipt for the full amount paid to the entrant's ASN, a banker's draft or details of a bank transfer, etc.)

ENTRY FEES	PRIVATE/AMATEUR	OTHERS	CLOSING DATE
Reduced rate	E. 000.000	E.000.000	10.00 hrs 30 SEPTEMBER
Normal rate	E. 000.000	E.000.000	10.00 hrs. 15 OCTOBER

SEEDING INFORMATION

First Driver_____ Car_____Group/Class_____

FIA Priority A	YES/NO	Previous FIA seed	YES/NO
FIA Priority B	YES/NO	If yes, year	_____
National seed	YES/NO	Priority	_____
National Championship winner?	YES/NO	If yes, championship_____	Year _____

	Year	Event	Car	Group	O/A Position	Class Position	No. of Finishers
International							
National							
Other							

DECLARATION OF INDEMNITY

(Text variable depending on national laws and regulations in force)

ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT

By my signature, I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this event.
(Wording variable depending on national laws and regulations in force)

ASN Stamp *	Signature of Entrant	Signature of 1st driver	Signature of Co-driver

*Or letter from the entrant's ASN authorising and approving the entry

Date_____

APPENDIX IX

REGULATIONS ON THE CRITERIA FOR INCLUSION OF RALLY DRIVERS ON THE FIA PRIORITY DRIVERS' LISTS

FIA World Rally Championship

1. First Priority Drivers (P1)
Drivers nominated by a registered Manufacturer or Manufacturer Team for the purpose of scoring points for the FIA World Rally Championship for Manufacturers.

2. Second Priority Drivers (P2)

The Second priority drivers are:
2.1 Drivers entered with a World Rally Car who have been classified among the first ten in a World Championship Rally during one of the two previous Championship years or during the current Championship year. Drivers who have won the FIA Junior World Rally Championship or the FIA Production Car World Rally Championship during the two previous Championship years.

2.2 Drivers designated by the FIA.

3. Third Priority Drivers (P3)
Drivers entered in the FIA Junior World Rally Championship or the FIA Production Car World Rally.

FIA Regional Rally Championships

4. Priority A Drivers

4.1 Drivers who have won the FIA World Rally Championship for Drivers in one of the two previous years.

4.2 Drivers who have been classified among the first three in a rally counting towards the World Championship in the previous or the current year.

4.3 Drivers who won the Junior Championship or Production Car World Championship of the previous year.

4.4 Drivers who won the European, African, Middle East or Asia-Pacific Championship of the previous year.

5. Priority B Drivers

5.1 Drivers who have been included on the priority A list in one of the two previous years and have lost this right (valid for 2 years).

5.2 Drivers who were placed 2nd or 3rd in the European, African, Middle East or Asia-Pacific Championships the previous year.

5.3 Drivers who have been classified 4th, 5th or 6th in a rally counting towards the FIA World Rally Championship for Drivers in the previous year.

5.4 Drivers who have won a group but who have not come first in the general classification of a rally counting towards the FIA World Rally Championship for Drivers in the previous year.

5.5 Any request made by an ASN and approved by the Rally Commission Priority Working Group after examination of the record of the driver concerned, the list of international rallies in which that driver has taken part,

and the car entered during the previous year. The programme planned for the next year and the group and potential performance of the car intended for use will also be considered. (NOTE: only rallies that were registered on the FIA international sporting calendar will be taken into account. National rallies will not be considered when evaluating the application. Priority B seeding status does not have any validity in World Rally Championship events).

5.6 In the case of an A or B priority driver entering a rally with a car that, in the opinion of the stewards, does not justify him benefiting from his priority in the initial starting order, they may reposition him at their discretion.

5.7 All applications, using the official application form and typewritten (not handwritten), must be sent within the period between 1st December and 1st March. Any application received outside this time frame will be studied once only, at the beginning of June each year. Applications received at any other time will not be considered.

5.8 Completed application forms should only be submitted by ASNs on behalf of their licence holders and must bear their stamp or seal.

5.9 All application forms should be sent to Surinder Thatthi at the following addresses: Fax +254-20-4440346, or E-mail: surinder@africaonline.co.ke

The following application form for rally driver B priority will be sent to the ASNs concerned.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

APPLICATION FORM FOR RALLY DRIVER B PRIORITY

(The application form must be completed by the ASN and submitted to the FIA for consideration by the Rally Commission after approval by the Rally Driver Priority Working Group).

Application submitted by the ASN:

On behalf of its licence-holder, driver [full name]

Date of application:

ASN Stamp

RESULTS

EVENT	CAT.	DATES	S/F	O/A Result	CAR	GROUP

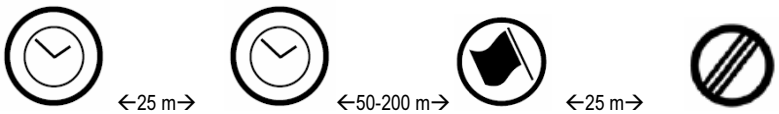
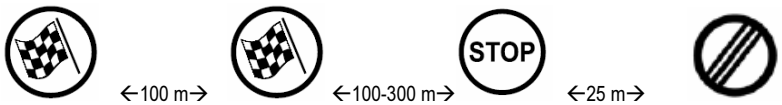
SCHEDULE

EVENT	CAT.	CAR	GROUP

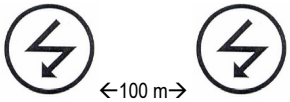
Notes: Event category: WRC [World Rally Championship], ERC [European Rally Championship], ERCP [European Rally Cups], ARC [African Rally Championship], MERC [Middle East Rally Championship], APRC [Asia-Pacific Rally Championship], INT [International rally], NAT [National rally].
S/F – Number of cars starting and classified as finishers
O/A Result: General classification result
If necessary, use a separate page to detail results and future schedule of events.
The final decision regarding approval or refusal of this application rests with the FIA.

ANNEXE I

RALLY CONTROL SIGNS - *SIGNALISATION DES CONTRÔLES*

Control type *Nature du contrôle*	**RALLY CONTROL SIGNS - CONTROL ZONE** ***(Diameter of signs : about 70 cm)*** ***SIGNALISATION DES CONTRÔLES - ZONE DE CONTROLE*** ***(Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)***	Direction *Sens du parcours*
	YELLOW SIGNS Beginning of Control Zone *PANNEAUX JAUNES* *Début de Zone de Contrôle* RED SIGNS – Compulsory Stop *PANNEAUX ROUGES - Arrêt Obligatoire* BEIGE SIGNS End of Control Zone *PANNEAUX BEIGES* *Fin de Zone de Contrôle*	
PASSAGE CONTROL *CONTRÔLE DE PASSAGE*	 ←25 m→ PC / *CP* ←25 m→	⇨
TIME CONTROL *CONTRÔLE HORAIRE*	 ←25 m→ ←25 m→ TC at entrance/exit service parks / *CH à l'entrée et sortie parc d'assistance:* ← 5 m→ ← 5 m→ TC / *CH*	⇨
TIME CONTROL AND SS START *CONTRÔLE HORAIRE ET DEPART D'ES*	 ←25 m→ ←50-200 m→ ←25 m→ TC / *CH*	⇨
END OF SS *FIN D'ES*	 ←100 m→ ←100-300 m→ ←25 m→ FLYING FINISH NON-STOP *LIGNE D'ARRIVEE / VEHICULE LANCE* STOP CONTROL *CONTRÔLE STOP*	⇨

OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / *AUTRES SIGNALISATIONS STANDARD FIA*
(Diameter of signs: 55 cm minimum / *Diamètre des panneaux: 55 cm minimum)*

RADIO POINT ***POINT RADIO***	**YELLOW BACKGROUND** *FOND JAUNE* **BLUE BACKGROUND** *FOND BLEU*  ←100 m→ WARNING SIGN *AVERTISSEUR* RADIO POINT *POINT RADIO*	**REFUEL ZONE** ***ZONE DE RAVITAILLEMENT***	BLUE BACKGROUND *FOND BLEU* BLUE BACKGROUND *FOND BLEU*  BEGINNING OF ZONE *DEBUT DE ZONE* END OF ZONE *FIN DE ZONE*
AMBULANCE	 WARNING SIGN (red or green cross) *AVERTISSEUR* (croix rouge ou verte) AMBULANCE POINT (red or green cross) *AMBULANCE (croix rouge ou verte)*		
TYRE MARKING ***MARQUAGE DES PNEUS***	BLUE BACKGROUND (Marker pen red) *FOND BLEU (Crayon rouge)* 	**TYRE MARK CHECKING** ***VERIFICATION MARQUAGE DES PNEUS***	BLUE BACKGROUND (Magnifier red) *FOND BLEU (Loupe rouge)* 

All distances are approximate. *Toutes les distances sont approximatives.*

ANNEXE II

CHARGÉ(E) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

MISSIONS PRINCIPALES

Informer les concurrents et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation.

Ce poste doit être obligatoirement confié à un officiel de course possesseur d'une licence délivrée par son ASN car il implique une connaissance certaine de la réglementation générale. Il peut assister aux réunions du Collège des commissaires sportifs afin de se tenir informé de toutes les décisions prises.

Le chargé des relations avec les concurrents doit être rapidement identifiable par les participants. Pour ce faire, il convient :

1) Qu'il porte un badge très apparent ou une chasuble.
2) Qu'il soit présenté aux concurrents lors du briefing des pilotes.
3) Que sa photographie soit incluse dans le règlement particulier ou dans un additif lorsque cela est possible.

PRÉSENCE LORS DU DÉROULEMENT DU RALLYE

A l'ouverture du secrétariat, il/elle doit faire établir par le/la secrétaire du meeting un planning de ses activités qui sera affiché au tableau du rallye et qui comportera obligatoirement :

- Présence aux vérifications techniques
- Au Secrétariat du Meeting
- Au départ du rallye
- Aux parcs de regroupement
- Aux parcs fermés de fin du Jour
- A proximité du parc fermé lors de l'arrivée (ceci dans la mesure des possibilités laissées par l'horaire du rallye).

Fonction

- Apporter des réponses précises aux questions posées.
- Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye.

Concertation

Le chargé des relations avec les concurrents doit éviter la transmission aux commissaires sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver, avec des explications précises, une solution satisfaisante, à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamations (ex. fournir des précisions sur les temps contestés avec le concours des chronométreurs).

Le chargé des relations avec les concurrents s'abstiendra de toutes paroles ou actions susceptibles de susciter des réclamations.

ANNEXE III

SÉCURITÉ DANS LES RALLYES INTERNATIONAUX

L'application de la réglementation qui suit est obligatoire (mais ne doit pas nécessairement figurer dans le règlement particulier du rallye).

Chaque organisateur est invité à ajouter des mesures supplémentaires visant à améliorer la sécurité.

L'attention des organisateurs est par ailleurs attirée sur les exigences de l'Annexe H du Code, et notamment celles de l'Article 9.3.

1. SECURITE GENERALE

1.1 Plan de sécurité

Un plan de sécurité doit être établi. Il comportera au moins ce qui suit :

1.1.1 Le lieu d'implantation du PC du Rallye (la direction de course) ;

1.1.2 Le nom des responsables :
- Directeur de course.
- Directeurs de course adjoints.
- Médecin chef (approbation de la FIA obligatoire pour épreuves de Championnat du Monde, conformément à l'Annexe H).
- Responsable sécurité.
- Chefs de sécurité responsables de la sécurité sur chaque épreuve spéciale.

1.1.3 Les coordonnées des différents services de sécurité dans les zones dans lesquelles chaque épreuve spéciale se déroulera :
- Gendarmerie.
- Hôpitaux (en stand-by) (Art. 3.5.2, Annexe III, PG).
- Service médical d'urgence.
- Service d'incendie.
- Service de dépannage.
- Croix Rouge (ou équivalent).

1.1.4 L'itinéraire complet du rallye avec les secteurs de liaison détaillés.

1.1.5 Le plan de sécurité de chaque épreuve spéciale devant préciser :

a) L'emplacement exact de tous les postes des commissaires de route, des véhicules de secours, et des points radio et des itinéraires d'évacuation *(Art. 3.5.1, Annexe III, PG)* sur une carte détaillée. Toutes les références GPS utilisées lors de l'épreuve doivent être exprimées en degrés, minutes et décimales de minutes, par exemple 139° 36. 379'.
b) Les zones considérées par les organisateurs comme étant ouvertes au public, toutes les autres zones étant considérées comme interdites au public.
c) Les mesures prises pour la sécurité des équipages (voir exigences minimales conformément à l'Art. 3. Annexe III, PG).
d) Les mesures prises pour la sécurité des officiels de l'épreuve.
e) La procédure pour le suivi des voitures des concurrents.
f) Les mesures à prendre au cas où un équipage manquerait.
g) Les numéros de téléphone *(Art. 14.1.1.5, Annexe H, CSI)*.
h) Les mesures à prendre pour la sécurité des spectateurs *(Art. 14.2.3.1, Annexe H, CSI).*
i) Systèmes de communication (système général + système pour les épreuves spéciales) *(Art. 1.2.2 – 3.1.1 (dernière phrase) + Art. 3.3, Annexe III, PG).*
j) Programme des voitures ouvreuses *(Art. 2.2.5 + 2.7, Annexe III, PG).*

k) Législations nationales concernant les procédures à suivre en cas d'accidents, s'il y a lieu *(Art. 2.5, Annexe III, PG).*
l) Informations sur l'hélicoptère médicalisé *(Art. 9.3, Annexe H, CSI).*

1.1.6 Le plan de sécurité doit spécifiquement anticiper les problèmes pouvant se poser dans chacun des domaines suivants :

a) Sécurité du public.
b) Sécurité des équipages concurrents.
c) Sécurité des officiels de l'épreuve.
d) Sécurité des représentants des médias

1.1.7 Pour les rallyes du Championnat du Monde, un projet de plan de sécurité devra être reçu par la FIA au moins quatre mois avant le départ. Ce plan devra comporter l'itinéraire complet, secteurs de liaison compris.

1.2 Chef de Sécurité

1.2.1 Un chef de sécurité sera désigné dans le règlement du rallye. Il fera partie du comité d'organisation et participera à la réalisation du plan de sécurité.

1.2.2 Pendant le rallye, il restera en liaison permanente avec la direction de course, le médecin chef et le départ de chaque épreuve spéciale (par téléphone ou par radio).

1.2.3 Il sera chargé de l'application du plan de sécurité.

1.3 Responsable de Sécurité d'épreuve spéciale

1.3.1 Le responsable sécurité sera assisté dans chaque épreuve spéciale d'un chef de sécurité.

1.3.2 Le responsable de sécurité d'épreuve spéciale devra effectuer l'inspection de sa spéciale et certifier sa conformité au plan de sécurité avant le passage de la voiture 0.

1.4 Contrôle

1.4.1 Le contrôle du respect du plan de sécurité sera sous la responsabilité finale du directeur de course.

1.4.2 Dans les rallyes de Championnat de la FIA, le ou les observateur(s) prêteront une attention particulière à toutes les procédures de sécurité.

2. SÉCURITÉ DU PUBLIC

Une priorité essentielle du plan de sécurité est de garantir la sécurité du public se trouvant dans les parages, spectateurs compris.

Les mesures non limitatives suivantes, qui complètent les prescriptions de l'Annexe H du Code, sont obligatoires pour tous les rallyes internationaux, sauf la Section 2.1.

2.1 Film éducatif (recommandé pour toutes les épreuves)

2.1.1 Sous forme de spot publicitaire ;
2.1.2 Durée 30 secondes ;
2.1.3 Commenté par un ou des pilotes de notoriété, dans une ou des langues pratiquées dans le pays de l'épreuve ;
2.1.4 Ne devrait montrer aucun accident.
2.1.5 Devrait être diffusé plusieurs fois.

2.2 Recommandations pour les épreuves spéciales

2.2.1 La conception de chaque épreuve devrait tenir compte des caractéristiques du public spécifiques au pays où se déroule l'épreuve.
2.2.2 Les épreuves spéciales devraient être situées et programmées de manière à décourager le déplacement des spectateurs de l'une à l'autre.
2.2.3 La reconnaissance est considérée comme un facteur de sécurité.
2.2.4 Le retard ou l'annulation d'une épreuve spéciale pour raisons de sécurité ne sera pas pénalisé dans le rapport des observateurs (sauf si dû à des problèmes causés, ou non correctement prévus, par les organisateurs).
2.2.5 Des voitures (appelées voitures d'information de parcours) munies d'un haut-parleur doivent parcourir chaque spéciale environ une heure avant les voitures ouvreuses (voitures zéro), pour avertir les spectateurs et

assurer que ceux qui occupent des zones interdites en soient écartés. La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. Renouveler l'opération plusieurs fois, si nécessaire.

2.3 Contrôle des Spectateurs

2.3.1 Les organisateurs, au besoin avec l'aide des services d'ordre public, doivent raisonnablement tout mettre en œuvre pour limiter l'accès du public à des zones clairement définies, toutes les autres étant considérées comme interdites au public.

2.3.2 Il faut empêcher le public de se déplacer sur le parcours d'une épreuve spéciale lorsque celle-ci est ouverte pour la compétition (après le passage de la voiture 0 et avant celui de la dernière voiture).

2.3.3 Des consignes de sécurité doivent être distribuées au public à tous les points d'accès.

2.3.4 Des commissaires de route ou des représentants d'un service d'ordre public (police, gendarmerie, etc.) en nombre suffisant doivent être présents pour assurer la sécurité du public pendant l'épreuve spéciale.
Les commissaires de route doivent avoir reçu une formation appropriée pour accomplir la tâche qui leur est demandée et porter une veste clairement identifiable.

2.4 Ravitaillement et Assistance

Lorsque le public est admis dans des zones où auront lieu un ravitaillement ou une assistance, les organisateurs doivent assurer que des précautions suffisantes soient prises pour maintenir le public à une distance appropriée d'activités potentiellement dangereuses.

2.5 Rapports sur Accidents

Si un pilote participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel un membre du public est blessé, le pilote concerné doit le signaler au prochain point radio spécifié dans le carnet d'itinéraire et signalisé sur le parcours conformément à l'Article 3.3.3. ci-dessous. S'il n'observe pas cette règle, les commissaires sportifs pourront imposer à l'équipage responsable une pénalité pouvant aller jusqu'à la mise hors course.

Les lois du pays où se déroule l'épreuve doivent également être respectées en ce qui concerne la procédure en cas d'accident.

(Cette règle doit être insérée dans le règlement de l'épreuve).

2.6 Enquêtes sur Accidents

Tout accident ayant causé une blessure grave ou mortelle doit faire l'objet d'un rapport à la Commission des Rallyes de la FIA, avec copie à la Commission médicale de la FIA. Ce rapport sera préparé par un comité consistant d'un commissaire sportif nommé par l'ASN, d'un commissaire technique en chef nommé par l'ASN, du chef sécurité, du médecin chef et, si possible, du représentant d'un service d'ordre public tel que la police. Ce rapport devra parvenir à la FIA au plus tard 30 jours après la conclusion de l'épreuve, sauf impossibilité due à des protocoles juridiques ou autres.

2.7 Voitures ouvreuses

2.7.1 Chaque organisateur devra utiliser au moins deux voitures portant les numéros 00 et 0 ("Voitures zéro").

2.7.2 Chaque voiture devra porter un panneau de 36 cm x 50 cm sur le capot avant ou sur le toit et sur les deux portes avant, mentionnant le terme "Safety" ou son équivalent dans la langue nationale de l'épreuve, et être équipée d'un gyrophare sur le toit et d'une sirène. La voiture zéro (0) devra être équipée d'une caméra vidéo qui enregistre lors de son passage les conditions de chaque épreuve spéciale.

2.7.3 Les pilotes et copilotes des voitures zéro doivent avoir une grande expérience des rallyes, être parfaitement au fait de tous les règlements concernés ainsi que du plan de sécurité et tenir en permanence informé le directeur de course des conditions le long du parcours. Aucun pilote de Priorité A ni aucun pilote s'étant retiré du rallye ne pourra conduire une voiture zéro. Le directeur de course devrait prendre note des recommandations des pilotes des voitures zéro afin de veiller à ce qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses. Les voitures zéro devraient également contrôler les chronomètres et avoir des carnets de contrôle correctement remplis.

2.7.4 Des voitures d'information de parcours munies d'un haut-parleur doivent parcourir chaque spéciale environ 45 min. à une heure avant le départ de la première voiture, pour avertir les spectateurs et assurer que ceux qui occupent des zones interdites en soient écartés. La voiture peut être remplacée par un hélicoptère équipé de haut-parleurs. L'opération peut être renouvelée plusieurs fois, si nécessaire.

2.7.5 Chaque organisateur devra utiliser une voiture ouvreuse ("Voiture balai") pour passer sur chaque épreuve spéciale après le dernier concurrent. Ces voitures devront arborer un panneau, de mêmes dimensions que celles indiquées à l'Article 2.7.2, sur lequel figurera un drapeau à damier.

2.7.6 Les voitures zéro devront être des voitures de série.

2.8 Sécurité sur les Secteurs de Liaison

L'itinéraire et l'horaire doivent tenir compte des problèmes de circulation et de la traversée de zones urbanisées.

2.9 Information

Une information destinée essentiellement au public sera diffusée par divers moyens :

- Médias écrits, parlés, et télévisés ;
- Affichage ;
- Distribution de prospectus ;
- Passage sur le parcours d'un véhicule (la voiture d'information de parcours) équipé de sonorisation permettant l'information des spectateurs (45 minutes à 1 h avant le départ de la première voiture).

3. SÉCURITÉ DES ÉQUIPAGES CONCURRENTS

3.1 Services de Sécurité

3.1.1 Au départ de chaque épreuve spéciale :
En conformité avec l'Annexe H 9.3 et 9.5 et avec tous les véhicules ayant un accès libre à l'épreuve spéciale :
- un véhicule de première intervention médicale ;
- un médecin qualifié en réanimation ;
- un auxiliaire médical ;
- 2 extincteurs de 4 kg avec opérateur formé ;
- matériel d'extraction hydraulique (ou semblable) pouvant couper les arceaux de sécurité.
- du matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

Déploiement des véhicules d'intervention rapide

3.1.2 Aux points intermédiaires du parcours pour les épreuves spéciales longues (>15 km) :
Lorsque la vitesse moyenne du concurrent le plus rapide (basée sur la moyenne des rallyes de l'année précédente) est inférieure à 75 km/h, le déploiement des véhicules doit être revu et leur nombre et/ou positionnement modifié si nécessaire afin d'obtenir des temps d'intervention comparables à ceux des épreuves spéciales les plus rapides. Par ailleurs, si la nature du terrain, les conditions climatiques ou des circonstances particulières l'exigent, cette distance peut être modifiée sur proposition conjointe du médecin chef et du chef de la sécurité (du Délégué Médical de la FIA et du Délégué Sécurité de la FIA dans le cas d'un rallye du Championnat du Monde), lors de l'approbation du plan de sécurité. Ces dispositions sont conseillées pour tous les rallyes.
Ces points de sécurité impliqueront :
- un véhicule d'intervention médicale ;
- un médecin qualifié en réanimation ; ou éventuellement un auxiliaire médical spécialisé en réanimation ;
- matériel de communication adéquat pour rester en contact avec le PC du rallye.

3.1.3 Aux points stop de chaque épreuve spéciale :
2 (minimum) extincteurs de 4 kg

3.1.4 Soit, **a)** dans le parc d'assistance ou à un emplacement central situé à moins de 15 km par route des spéciales concernées.
Soit, **b)** au départ de l'épreuve spéciale,
- 1 ambulance équipée normalisée, conforme à la réglementation du pays concerné, équipée pour la réanimation (voir Annexe H 9.5) ;
- 1 véhicule de dépannage ;
- des communications adaptées pour rester en contact avec le PC du rallye.

Si l'emplacement est le parc d'assistance, alors deux de chacun des véhicules spécifiés afin que si l'un est appelé à intervenir, l'autre reste en stand-by.

3.1.5 Pour les rallyes du Championnat du Monde, et recommandé pour les autres rallyes, un hélicoptère de secours médicalisé est obligatoire lorsque le temps de transfert par la route entre le point le plus éloigné de l'épreuve spéciale et l'hôpital est supérieur à 1 heure 30 minutes (Annexe H 9.3).

3.1.6 Le véhicule de première intervention sera capable de se déplacer rapidement dans la spéciale et il aura au minimum les équipements suivants :
a) l'équipe médicale conforme à l'Annexe H 9.3 ;
b) l'équipement médical conforme à l'Annexe H 9.3 ;
c) un kit de matériel de secours de base défini par le médecin chef en collaboration avec le commissaire technique en chef ;
d) 2 extincteurs de 4 kg avec opérateur formé ;
e) du matériel de communication approprié pour rester en contact avec le PC du rallye ;
f) une sirène d'alarme ;
g) une identification appropriée.

Note : Quand le terrain l'exige, le véhicule rapide d'intervention peut être remplacé par deux véhicules:

- un véhicule médical d'intervention (a + b + e + g) ;
- un véhicule technique d'intervention (b + c + d + e).

3.2 Mesures préventives (Signalisation et balisage)

3.2.1 Les routes et chemins d'accès aux épreuves devront être fermés à la circulation. Cela s'effectuera de la manière suivante :

a) Les routes principales ou secondaires, ou toute route sur laquelle on peut s'attendre à de la circulation, doivent être bloquées et surveillées par un commissaire de route, un policier ou tout représentant d'un service d'ordre public.

b) Les petites routes sans issue (c'est-à-dire menant aux fermes, etc.) doivent être bloquées, par exemple au moyen de bande adhésive, une note étant fixée à la barrière ou à cette bande pour aviser du déroulement de l'épreuve et du danger d'entrée.

3.2.2 Il incombera aux voitures zéro de vérifier que la méthode de fermeture habituelle est en place et de prévenir immédiatement le PC du rallye de toute omission qui doit être rectifiée avant le départ de l'épreuve spéciale.

3.2.3 Des postes de commissaires de route seront répartis sur le parcours afin de :

- Faire respecter les emplacements interdits aux spectateurs à l'aide de panneaux, barrières ou cordages, sifflets et haut-parleurs ;
- Avertir les équipages dans la mesure possible, au moyen de drapeaux jaunes, de toute obstruction sur le parcours de l'épreuve spéciale.

3.2.4 Si l'utilisation des drapeaux jaunes s'avère nécessaire, la procédure suivante sera adoptée :

3.2.4.1 Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).

3.2.4.2 Le drapeau jaune sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du directeur de course. Les drapeaux ne pourront être déployés que par un commissaire de route portant une veste jaune facilement identifiable sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Le temps de déploiement du drapeau sera enregistré et notifié aux commissaires sportifs par le directeur de course.

3.2.4.3 Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé, il doit immédiatement ralentir et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures de sécurité qu'il rencontre. Les drapeaux seront déployés à tous les points radio précédant l'incident. Tout non respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les commissaires sportifs.

3.2.4.4 Tout concurrent ayant reçu le drapeau jaune se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale, conformément à la procédure décrite à l'Article 19.16.

3.2.4.5 Aucun drapeau autre que le drapeau jaune ne pourra être déployé sur une épreuve spéciale.

3.2.4.6 Différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) pourront être utilisés lors des épreuves super spéciales. Tous les détails devront figurer dans le Règlement particulier.

3.3 Surveillance

3.3.1 Un réseau radio (implantation tous les 5 km environ) spécifique à chaque épreuve spéciale sera mis en place pour permettre le suivi des véhicules et la surveillance du déroulement du rallye.

3.3.2 Chaque point radio sera identifié dans le carnet d'itinéraire et, sur le parcours, par un panneau d'au moins 55 cm de diamètre portant le symbole du point radio. Le symbole du point radio devra être noir sur fond bleu.

3.3.3 En outre, il devrait y avoir un panneau avertisseur, 100 m avant le point radio SOS.

3.3.4 Dans une spéciale, toute ambulance éventuelle stationnera à un point radio. Un panneau supplémentaire (croix verte ou rouge) devrait se trouver à cet endroit en dessous du panneau de point radio.

3.3.5 Le suivi des véhicules doit être effectué soit à partir du PC du rallye (contrôle de course), soit par le chef de sécurité d'épreuve spéciale sur la spéciale. Sous une forme ou sous une autre, un tableau du suivi doit être utilisé, soit sur l'épreuve spéciale par le responsable sécurité de l'épreuve spéciale, soit au PC du rallye. Chaque organisateur doit mettre au point, et faire apparaître sur le plan de sécurité, cette procédure de suivi des véhicules ; il doit également énumérer les procédures à suivre au cas où un concurrent serait manquant.

3.4 Road book

3.4.1 Chaque carnet d'itinéraire contiendra, au dos de la couverture au format A4 (plié), un signe "SOS" rouge et, de l'autre côté, un signe "OK" vert. En cas d'accident n'ayant pas entraîné de blessures nécessitant une intervention médicale immédiate, le signe "OK" vert doit être clairement montré par un membre de l'équipage aux 3 véhicules suivants et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.

3.4.2 Chaque road book contiendra une page distincte précédant la page qui indique la procédure à suivre en cas d'accident (voir page d'exemple).

3.4.3 Tous les concurrents sont obligés sans exception de se conformer aux exigences de l'Article 19.19 des PG, Sécurité des Concurrents.
3.4.4 Cette règle sera rappelée à tous les concurrents par la remise d'une note écrite à chaque membre de l'équipage, à la documentation.
3.4.5 Tout équipage capable de respecter cette règle mais ne le faisant pas, pourra être pénalisé par les commissaires sportifs conformément aux dispositions du Code.

Exemple

Procédure de sécurité en cas d'accident

1) Tous les concurrents devront avoir pris connaissance de l'Article 19.19 des Prescriptions Générales Rallyes de la FIA – Sécurité des Concurrents et de l'Article 3.4 de l'Annexe III – road book.

2) Lorsqu'un "SOS" rouge est montré, il est **OBLIGATOIRE** de s'arrêter et de prêter assistance à l'équipage qui demande de l'aide. Il vous incombe d'aider les blessés et de veiller à ce que les services de sécurité soient mobilisés le plus rapidement possible.

3) Le premier équipage qui arrive sur le lieu de l'accident doit s'arrêter et informer la voiture suivante de tous les détails.

4) La voiture qui suit devra transmettre les informations ci-après au poste radio SUIVANT qui pourra être le contrôle d'arrivée :
- numéro de compétition de l'équipage concerné
- si et combien de membres de l'équipage ou de spectateurs sont blessés
- si un membre de l'équipage ou un spectateur est immobilisé à l'intérieur ou à l'extérieur de la voiture
- lieu de l'accident, c'est-à-dire le carrefour ou la borne kilométrique les plus proches dans le road book
- toute autre information vitale, à savoir incendie, eau.

5) Les voitures qui suivent doivent s'arrêter si le "SOS" rouge est montré.
6) Tous les concurrents arrêtés sur une épreuve spéciale doivent placer leur triangle rouge 50 m au moins avant l'endroit où la voiture s'est arrêtée même si celle-ci n'est pas sur la route.

7) Le numéro de téléphone d'urgence de l'épreuve est : …… (à préciser par l'organisateur).

8) Si vous vous retirez, vous devez informer les organisateurs : numéro de téléphone ……..…..(à préciser par l'organisateur).

9) Tous les concurrents se retirant de l'épreuve sont obligés de remettre dans les meilleurs délais leur carnet de contrôle au point de contrôle le plus proche.
Cette page est à insérer dans les road book.

3.5 Evacuation

3.5.1 Un itinéraire d'évacuation doit être prévu pour chaque épreuve spéciale. Il devra être clairement indiqué dans le plan de sécurité (par une carte ou un diagramme).
3.5.2 Les services d'urgence de tous les hôpitaux situés près du parcours devront être en état d'alerte.
3.5.3 L'Article 9.3.3.3. de l'Annexe H du Code est rappelé aux organisateurs ; cet Article stipule que la présence d'un hélicoptère est requise sur une épreuve de Championnat de la FIA lorsque le voyage par route entre le point le plus éloigné d'une épreuve spéciale et le premier hôpital prend 1 heure 1/2.

4. SÉCURITÉ DES OFFICIELS

4.1 Bien que la principale responsabilité des organisateurs soit d'assurer la sécurité du public et des équipages concurrents, la sécurité des officiels est également très importante.

4.2 Les organisateurs doivent assurer que dans l'exercice de leur fonction les officiels ne soient pas obligés de se mettre en danger.

4.3 Il incombe aux organisateurs de s'assurer que les officiels soient suffisamment entraînés à cet égard.

5. EXIGENCES DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

Bien que cette section concerne particulièrement les épreuves de Championnat du Monde, son application est recommandée pour tous les rallyes internationaux.

5.1 Chaque rallye du Championnat du Monde de la FIA a ses propres caractéristiques. Chaque organisateur doit adapter les mesures de sécurité au terrain et aux caractéristiques du public, et il en est responsable devant le Conseil Mondial du Sport Automobile et la Commission du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.
Les moyens mis en place seront spécifiés dans le rapport des observateurs, et la Commission du Championnat du Monde des Rallyes en tiendra compte dans le choix des épreuves pour le Championnat.

5.2 Il incombe aux organisateurs d'accélérer l'éducation du public et de toutes les parties concernées, en améliorant les exigences de sécurité, y compris au moyen du film éducatif sur la sécurité.

5.3 Déroulement des épreuves spéciales

5.3.1 Le directeur de course est responsable du déroulement de l'épreuve à tout moment et en toutes circonstances.

5.3.2 Cependant, le directeur de course devra tenir compte des recommandations du délégué sécurité de la FIA (voir Article 5.3.7), des observateurs et du chef de la sécurité, ainsi que de l'équipage des voitures zéro afin d'assurer qu'une épreuve spéciale soit annulée en cas de conditions dangereuses.

5.3.3 Les organisateurs et le directeur de course devront prévoir pour chaque épreuve spéciale un parcours de remplacement susceptible d'être utilisé en cas d'annulation (voir ci-dessus).

5.3.4 Dans le cas où un directeur de course aura refusé d'annuler une épreuve spéciale jugée dangereuse, il pourra être convoqué devant la Commission du Championnat du Monde des Rallyes en présence du délégué permanent à la sécurité, et le film vidéo pris dans une voiture concurrente ou dans une voiture zéro pourra être visionné (voir ci-dessous).

5.3.5 En outre, il est requis que la voiture 0 soit équipée d'une caméra vidéo qui enregistre au passage les conditions sur chaque épreuve spéciale, sur le passage de cette voiture. Concernant les images vidéo enregistrées par les voitures concurrentes, la Commission du Championnat du Monde des Rallyes demande que le détenteur des droits commerciaux fournisse à la fin de chaque Jour au délégué permanent à la sécurité une copie de toutes les bandes vidéo prises dans le premier véhicule concurrent sur la route qui soit équipé d'une caméra embarquée.

5.3.6 Si la Commission du Championnat du Monde des Rallyes confirme qu'une épreuve spéciale s'est déroulée dans des circonstances dangereuses, il sera proposé au Conseil Mondial de ne pas retenir cette épreuve pour le Championnat du Monde de l'année suivante.

5.3.7 La FIA a nommé un délégué permanent à la sécurité pour les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.
Le délégué parcourra chaque épreuve spéciale soit en hélicoptère soit à bord d'un véhicule correctement équipé placé entre la voiture O et la voiture OO.
Il doit y avoir une communication directe appropriée entre le délégué permanent à la sécurité désigné par la FIA et le directeur de course. Cette communication doit consister en un système primaire, doublé d'un système de secours indépendant.
Le délégué permanent à la sécurité devra être habilité à faire des recommandations concernant le déroulement d'une épreuve spéciale dans le cas où, selon lui, la sécurité du public serait compromise. La décision finale d'annuler ou de retarder une épreuve spéciale devra appartenir au directeur de course.
Cependant, le Conseil Mondial du Sport Automobile pourra exiger une explication de la part d'un organisateur qui n'admet pas la recommandation du délégué permanent à la sécurité.

5.4 La Commission du Championnat du Monde des Rallyes et la Commission des Rallyes continueront d'étudier d'autres solutions aux problèmes de sécurité.

5.5 Une surveillance par hélicoptère est souhaitable pour les rallyes du Championnat du Monde.

ANNEXE IV

RÉGLEMENTATION PNEUMATIQUES

1. Championnat du Monde des Rallyes

Tous les pneumatiques doivent être conformes à l'Article 18 et à l'Annexe V du Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes 2008.

2. Définition des pneus moulés

2.1 Définition de la surface de contrôle

Bande de roulement d'une largeur de 170 mm (85 mm de part et d'autre de l'axe du pneu) et d'une circonférence de 140 mm. Dans cette zone, la surface occupée par des rainures d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma 1) et 2 mm de largeur doit occuper au minimum 17 % de la surface totale.
Cette sculpture doit être moulée.

	Longueur x Largeur	Surface	Taux de 17 %
9"	170X140	23800	4046
8,5"	161X140	22540	3832
8"	148X140	20720	3522
7,5"	142X140	19880	3380
7"	133X140	18620	3165
6,5	124X140	17360	2951

2.2 La somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne de circonférence dans la zone décrite ci-dessus doit être de 4 mm minimum.
2.3 La somme de la largeur des sillons rencontrés par une ligne radiale doit être de 16 mm minimum.
2.4 Les pavés et les lamelles doivent être considérés comme faisant partie de la bande de roulement s'ils sont inférieurs à 2 mm.
2.5 Le découpage à la main est autorisé sur les pneus homologués.

3. Homologation des pneus

Deux semaines au moins avant le commencement des vérifications techniques d'une épreuve donnée, le fabricant de pneus présentera à la FIA le (les) dessin(s) de la (les) sculpture(s) prévue(s) pour utilisation dans cette épreuve, afin d'obtenir l'homologation conformément au point 2. Une fois obtenue, l'homologation reste valable sans date d'expiration.
La FIA délivrera une fiche pour chaque sculpture, avec un calcul de tous les différents paramètres, conformément au point 2.1.
Chaque fabricant de pneus fournira à la FIA un dessin (échelle 1) de la sculpture et la dimension de la rainure la plus petite, conformément au point 2.
Sur le dessin de l'homologation, le manufacturier indiquera la taille de la jante ainsi que les dimensions dans le but de déterminer la surface de contrôle adéquate.

Cet article ne concerne que les pneumatiques dont le taux d'entaillement est inférieur à 25 %.

4. Pendant l'épreuve

4.1 Le point 2.1 sera vérifié au départ de chaque rallye et chaque fois que le concurrent remplace un pneu usagé par un pneu neuf.
4.2 A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures des pneus montés sur la voiture ne doit pas être inférieure à 1,6 mm, ceci sur au moins trois quarts de la bande de roulement. Il est conseillé au manufacturier de prévoir des témoins afin de visualiser cette usure.
4.3 Les pneus de secours peuvent être réutilisés si et seulement si la profondeur minimum est de 1,6 mm mais ils doivent toujours rester à bord de la voiture.
Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture lors de l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone d'assistance suivante où un changement de pneumatiques est autorisé.

Toute roue complète ne pourra être embarquée ou retirée de la voiture en dehors des parcs ou zones d'assistance où un changement de pneumatiques est autorisé.

5. Autres Championnats F.I.A.

Toutes les voitures disputant les Championnats de la FIA doivent utiliser des pneus moulés (voir définition au point 2 ci-dessus).

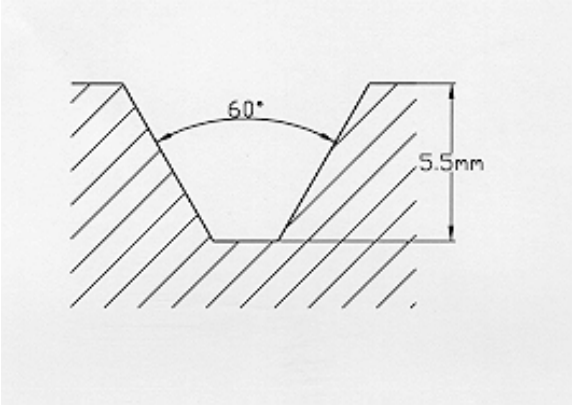
6. Procédure de marquage des pneumatiques

Excepté pour les Championnats des Rallyes d'Afrique et d'Asie-Pacifique de la FIA, le marquage des pneumatiques est obligatoire pour tous les concurrents engagés à tous les Championnats ou Coupes des rallyes de la FIA.

La réglementation des pneumatiques nécessite certaines précisions, à savoir :
- Les pneumatiques sont marqués pendant le rallye selon les instructions données par la FIA.
- Au début de chaque Jour, les quatre pneumatiques montés sur la voiture ainsi que l'éventuel pneumatique de secours, sont marqués à l'aide d'une encre spéciale de la même couleur pour l'ensemble des concurrents.
- A la sortie de chaque parc d'assistance ou zone d'assistance, la même opération de marquage est effectuée avec une couleur différente.
- Les pneumatiques qui n'ont pas été utilisés lors des épreuves spéciales précédentes ou qui, même s'ils ont déjà été utilisés, respecteraient le règlement, peuvent de nouveau être marqués.

Une zone spécifiquement réservée au marquage des pneus doit être prévue à la sortie de la zone de ravitaillement et son entrée et sa sortie doit être signalée à l'aide du panneau indiquant le marquage des pneus.
Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques, et uniquement pendant que la voiture se trouve dans cette zone, un membre supplémentaire de l'équipe de chaque équipage peut avoir accès à cette zone.
Les organisateurs doivent tenir compte de cet élément au moment d'établir le programme du rallye.

Contrôle
A tout moment de l'épreuve, des contrôles peuvent être effectués afin de vérifier la conformité des pneumatiques.
Un pneu qui est vérifié non conforme, sera marqué à l'aide d'un tampon spécial et ne pourra être utilisé.
Au contrôle horaire avant le départ d'une épreuve spéciale, si un commissaire technique constate qu'un pneumatique monté sur la voiture n'est pas conforme en ce qui concerne la profondeur minimale (voir point 4.2 du règlement pneumatique), le concurrent doit, avant de prendre le départ, le remplacer par un pneu embarqué dans sa voiture, à condition que celui-ci soit conforme.
Le chef de poste donnera alors une nouvelle heure de départ au concurrent, pour le départ de la dite épreuve spéciale.
Tout non-respect de la réglementation concernant les pneumatiques sera signalé aux commissaires sportifs qui peuvent infliger une sanction telle que prévue aux Articles 152 et 153 du Code.



ANNEXE V

RÈGLEMENT PARTICULIER STANDARD POUR LES RALLYES DES CHAMPIONNATS DE LA FIA

Règlement Particulier Standard pour les rallyes du CMR de la FIA, imprimé au format A5 avec au moins une copie envoyée à tous les constructeurs inscrits au Championnat du Monde Constructeurs et sur les sites Web.

Index

1. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)

- Date de clôture des engagements
- Panneau d'affichage officiel – emplacement et horaires
- Publication du road book, de la carte et du Guide 2 du Rallye
- Date de clôture des commandes de carburant FIA
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires
- Publication de la liste des engagés acceptés par l'organisateur
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (le cas échéant)
- Date de clôture des envois des détails relatifs aux copilotes
- Programme des reconnaissances
- Ramassage du matériel et des documents
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances (pilotes désignés)
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Briefing des directeurs sportifs (équipes inscrites au CMR)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère
- Ramassage des systèmes de suivi FIA pour la sécurité en rallyes
- Mise au point "Shakedown" et horaire ; qui peut participer
- Première réunion des Commissaires sportifs
- Conférence de presse avant l'épreuve
- Vérifications administratives
- Vérifications techniques – plombage et marquage
- Publication d'une liste de départ pour le Jour 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Publication d'une liste de départ pour le Jour 2
- Publication d'une liste de départ pour le Jour 3
- Publication du classement final provisoire
- Remise des prix
- Vérifications techniques finales
- Conférences de presse de la FIA

2. Organisation et description

2.1 Titres FIA pour lesquels le Rallye compte
2.2 Numéros de visa – FIA et ASN
2.3 Nom de l'organisateur
2.4 Adresse et coordonnées
2.5 Comité d'organisation
2.6 Commissaires sportifs
2.7 Observateurs (s'il y a lieu) et délégués
2.8 Principaux officiels
2.9 Revêtement de la route
2.10 Emplacement du PC du Rallye

3. Engagements

3.1 Procédure d'engagement
3.2 Nombre d'engagements acceptés et classes

3.3 Droits d'engagement / packages d'engagement pour les engagés privés
3.4 Informations détaillées sur le paiement
3.5 Remboursements

4. Assurance

5. Publicité et identification (CMR Article 3.6)

6. Pneumatiques (si applicable)

7. Carburant

7.1 Procédure relative à la commande de carburant (uniquement si différente de l'Art. 25 CMR)
7.2 Distribution pour pilotes non prioritaires

8. Reconnaissances

8.1 Procédure d'inscription
8.2 Programme
8.3 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse
8.4 Installation des systèmes de contrôle des vitesses
8.5 Commentaire sur les pneumatiques – si nécessaire

9. Vérifications administratives

9.1 Documents à présenter

10. Vérifications techniques, Plombage et Marquage

10.1 Réglementation spécifique (s'il y a lieu)

11. Déroulement du rallye

11.1 Procédure de la cérémonie de départ et ordre
11.2 Système de départ des épreuves spéciales
11.3 Pointage en avance à la fin du Jour
11.4 Identification des officiels
11.5 épreuve Super spéciale procédure et ordre de départ
11.6 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur
11.7 Procédure d'arrivée (uniquement si différente de l'Annexe 1 CMR)

12. Voitures de sécurité

12.1 Inscription – équipes
12.2 Inscription – manufacturiers de pneus
12.3 Emplacement des informations de sécurité pour pilotes non prioritaires

13. Prix

14. Vérifications finales et Réclamations

14.1 Vérifications finales – équipes devant participer, plus emplacement
14.2 Droits de réclamation
14.3 Droits d'appel

Annexe 1
Itinéraire

Annexe 2
Programme des reconnaissances

Annexe 3
Nom et photographies du chargé des relations avec les concurrents

Annexes 4, 5, 6, 7 etc.
Points selon décision des organisateurs, y compris les dernières réglementations sur les combinaisons, casques et autres dispositions en matière de sécurité.

ANNEXE VI

CARNETS DE CONTRÔLE

CARNETS DE CONTROLE STANDARD DE LA FIA

TAILLE

18 cm ⇑ x 9 cm ⇔ (format vertical) plus espace pour reliure et onglets d'index comme indiqué.

RELIURE

Reliure spirale ou métal dans la bordure de gauche ou du bas, afin de permettre de tourner complètement les pages (360 degrés). Une reliure conventionnelle en plastique ne convient pas, car elle ne permet de tourner les pages qu'à moitié (180 degrés).

UTILISATION DES PAGES

1. Au CH d'arrivée, après avoir rempli la première page [1], le commissaire de route préposé au chronométrage la détache et la conserve. La seconde page [1] est détachée et remise à l'équipage de la voiture concurrente. La troisième page, d'origine, reste dans le document relié.

2. Après inscription des temps, la feuille d'épreuve spéciale [2] est détachée et conservée par le commissaire de course préposé au contrôle STOP.

3. Après inscription des temps, la première page [3] est détachée et conservée par le commissaire de course préposé au CH d'arrivée. La feuille suivante est enlevée et conservée par l'équipage de la voiture concurrente. La troisième page, d'origine, demeure dans le document relié.

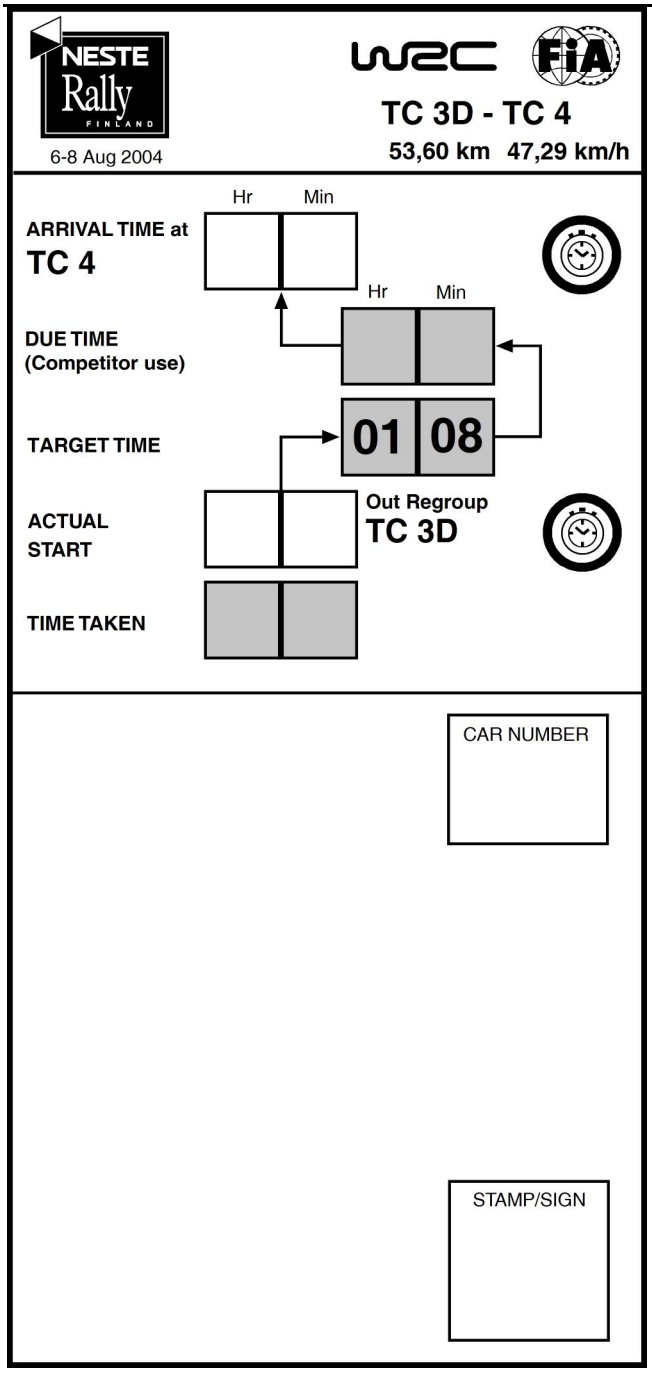
   Ce système permet de s'assurer qu'à chaque contrôle où les temps sont enregistrés, les commissaires de route préposés au chronométrage disposent d'une copie 'd'origine' du carnet de contrôle. Celle-ci est immédiatement disponible en cas de nécessité pour tout contrôle ou vérification.
   Chaque co-pilote a également une copie d'origine du carnet de contrôle pour sa propre vérification et confirmation des temps.

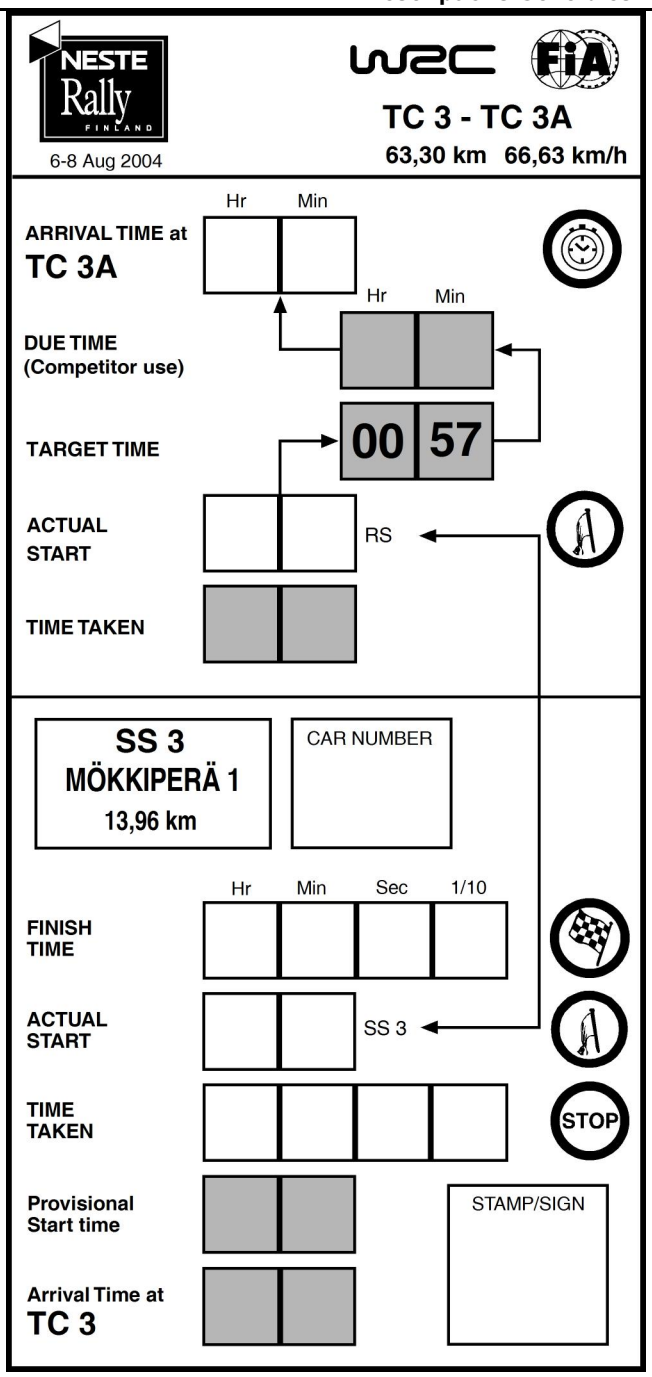
DISTRIBUTION ET RAMASSAGE DES DOCUMENTS DE CARNETS DE CONTROLE

Les documents contenant ces carnets de contrôle sont distribués et ramasser aux emplacements jugés appropriés par chaque organisateur d'épreuve lorsqu'il y a une halte au cours du rallye qui le permet, comme les parcs d'assistance, les Contrôles de Regroupement, etc. Les documents reliés utilisés sont alors souvent disponibles pour les équipes de contrôle des résultats.

LANGUE

Le texte de l'ensemble des carnets de contrôle devrait être en anglais, et, si cela est souhaité, en français ou dans la langue du pays où le rallye a lieu.





FEUILLE DE SECTEUR DE LIAISON

FEUILLE DE SECTEUR DE LAISON ET DE SPECIALE

ANNEXE VII

ROAD BOOK

4. LE ROAD BOOK

- Le road book sera de format A5.

- Le road book doit être imprimé en format portrait et relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.

- L'impression peut être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g ou plus doit être utilisé.

- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, c'est-à-dire qu'il n'y a désormais plus besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne "Direction", comme sur le modèle.

- Il doit y avoir un moyen facile, de préférence sur la couverture, de distinguer le road book de chaque Jour.

- Les intitulés seront en anglais et/ou facultativement la langue nationale.

- Une nouvelle page est requise pour le départ de chaque secteur de liaison (une épreuve spéciale). Cependant, alors que précédemment une nouvelle page était utilisée à partir du Point Stop après une épreuve spéciale, cela n'est plus nécessaire, la fin de l'épreuve spéciale (et le départ de la liaison) continuant sur la même page (comme sur le modèle).

- La ligne verticale entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée.

- Le numéro de l'épreuve spéciale peut être placé sur le côté de la page (comme indiqué sur le modèle ci-joint) pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.

- Tous les 5 km, des points SOS et des points d'ambulance doivent être indiqués par les symboles appropriés.

- Une page de symboles doit apparaître au début du road book.

- L'itinéraire de l'ensemble du rallye doit apparaître dans chaque road book.

- Lorsqu'un secteur de liaison est suivi par une épreuve spéciale, la distance, en mètres, entre le contrôle horaire et le Départ de l'épreuve spéciale doit apparaître dans le coin inférieur droit de l'encadré d'informations pour les instructions indiquant le CH.

- L'emplacement GPS du Départ et de l'Arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué.

- Un plan de chaque épreuve spéciale pourra apparaître sur la page précédant immédiatement la première page pour chaque épreuve spéciale. Ce plan pourra comprendre :

  - une échelle
  - la direction du Nord
  - le parcours de reconnaissance
  - un parcours de remplacement
  - l'emplacement du départ/de l'arrivée et des points SOS tous les 5 km

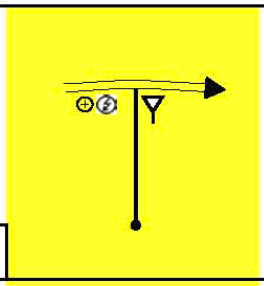
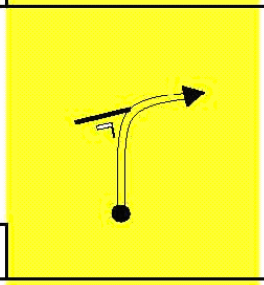
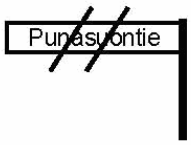
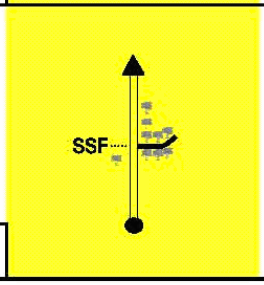
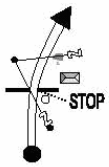
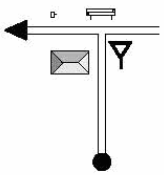
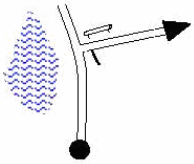
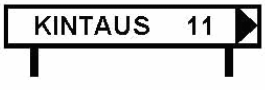
- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page.

- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus si nécessaire afin d'éviter toute confusion.

- Le road book doit également contenir :

  - Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.
  - Il est utile d'indiquer les coordonnées tripmaster sur le dessin de l'intersection.
  - Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES.
  - une liste d'hôpitaux/centres médicaux
  - les numéros de téléphone du PC du rallye et des services d'urgence
  - un formulaire d'abandon
  - un formulaire de renseignements
  - un signe "OK" vert et un signe "SOS" rouge

TC 2 - PARKKOLA 1	DISTANCE	JOUR 1	PAGE
TC 3 - MÖKKIPERÄ 1	37,52 km	SECTION 1	8
2 SPECIAL STAGE 2	RECORD		TIME ALLOWED 2
PARKKOLA 1 14,95 km	NEW STAGE		38 min

DISTANCE TOTAL	DISTANCE PARTIAL	DIRECTION	INFORMATION	DIST. TO GO
9,84	1,17	 7 (5,11)	 2 GPS: 62 07.720N 025 23.329E	27,68
14,80	4,96	 8 (0,15)		22,72
14,95	0,15	 9 (0,00)	 GPS: 62 09.956N 025 21.119E	22,57
15,40	0,45	 10	 GPS: 62 10.130N 025 21.460E	22,12
15,72	0,32	 11		21,80
18,72	3,00	 12		18,80

ANNEXE VIII

BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

EPREUVE/ ASN LOGO	***Nom du Rallye***	FIA CHAMPIONNAT LOGO

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	ENGAGE	PREMIER PILOTE	COPILOTE
Nom de l'équipe			
Nom de famille			
Prénom			
Date de naissance			
Nationalité (comme passeport)			
Adresse postale			
Numéro de passeport			
Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)	**1.**	**2.**	**3.**
N° de téléphone (professionnel)			
N° de téléphone (privé)			
N° de téléphone portable			
N° de Fax			
Adresse e-mail			
N° de licence de compétition			
ASN d'appartenance			
Permis de conduire N°			
Délivré en (pays)			

DETAILS DE LA VOITURE

Marque		N° d'enregistrement	
Modèle		Cm^3	
Année de fabrication		Châssis N°	
Groupe / Classe		Moteur N°	
N° d'Homologation		Couleur prédominante	
Pays d'enregistrement		Passeport technique N°	

Type d'engagement:	Commercial/Légal etc.		Privé/Amateur	
Publicité proposée par les organisateurs acceptée :	Oui		Non	

DROITS D'ENGAGEMENT

(Pour que ce formulaire d'engagement soit valable, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'un reçu pour la somme totale payée aux ASN des engagés, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.)

DROITS D'ENGAGEMENT	PRIVE/AMATEUR	AUTRES	DATE DE CLÔTURE
Tarif réduit	E. 000.000	E.000.000	10H00 30 SEPTEMBRE
Tarif normal	E. 000.000	E.000.000	10H00 15 OCTOBRE

INFORMATION SUR LES PILOTES PRIORITAIRES

Premier pilote_____
Voiture_____Groupe/Classe_____

Pilote de Priorité A FIA OUI/NON Pilote prioritaire FIA par le passé OUI/NON
Pilote de Priorité B FIA OUI/NON Si oui, année _____
Pilote prioritaire au niveau national OUI/NON Priorité _____
Vainqueur d'un Championnat national? OUI/NON Si oui, championnat_____
Année _____

	Année	épreuve	Voiture	Groupe	Position générale	Position dans la classe	Nombre de classés à l'arrivée
International							
National							
Autre							

DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE

(Texte variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à cette épreuve.

(Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

Timbre de l'ASN *	Signature du concurrent	Signature du pilote	Signature du co-pilote

* Ou une lettre de l'ASN des engagés autorisant et approuvant l'engagement.

Date_____

ANNEXE IX

RÉGLEMENTATION CONCERNANT LES CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA

Championnat du Monde des Rallyes de la FIA

1. Pilotes de Première priorité (P1)
Pilotes désignés par un Constructeur inscrit ou une Equipe Constructeur avec l'objectif de marquer des points au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs.

2. Pilotes de Deuxième priorité (P2)

Les pilotes de deuxième priorité sont :
2.1 Les pilotes engagés avec une World Rally Car qui ont été classés parmi les 10 premiers d'un Rallye du Championnat du Monde au cours de l'une des deux années précédentes du Championnat ou durant l'année en cours du Championnat. Les pilotes qui ont remporté le Championnat du Monde des Rallyes Junior de la FIA ou le Championnat du Monde des Rallyes des Voitures de Production de la FIA lors des deux années précédentes du Championnat.

2.2 Les pilotes désignés par la FIA.

3 Pilotes de Troisième priorité (P3)
Les pilotes de troisième priorité sont les pilotes engagés aux Championnat du Monde des Rallyes Junior ou Championnat du Monde des Voitures de Production de la FIA.

Championnat Régionaux des Rallyes de la FIA

4. Pilotes de Priorité A

4.1 Etre le vainqueur du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes de l'une des 2 années précédentes.

4.2 Etre classé parmi les trois premiers d'un rallye du Championnat du Monde de l'année précédente ou de l'année en cours.

4.3 Etre le vainqueur du Championnat du Monde des Rallyes Junior ou du Championnat du Monde des Voitures de Production de l'année précédente.

4.4 Etre le vainqueur du Championnat d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Asie Pacifique de l'année précédente.

5. Pilotes de Priorité B
5.1 Tout pilote ayant figuré dans la liste de priorité A au cours de l'une des 2 années précédentes et qui a perdu ce droit (valable 2 ans).

5.2 S'être classé 2^{e} ou 3^{e} dans les Championnats d'Europe, d'Afrique, du Moyen-Orient ou d'Asie Pacifique de l'année précédente.

5.3 S'être classé 4^{e}, 5^{e} ou 6^{e} d'un rallye du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes de l'année précédente.

5.4 Etre le vainqueur d'un groupe qui n'a pas été le vainqueur du classement général d'un rallye du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes de l'année précédente.

5.5 Toute demande faite par une ASN et approuvée par le Groupe de Travail des Priorités de la Commission des Rallyes après étude du palmarès du pilote concerné, de la liste des rallyes internationaux disputés et de la voiture engagée au cours de l'année précédente. Le programme prévu pour l'année suivante, le groupe ainsi que les performances potentielles de la voiture utilisée seront pris en considération. (NOTE : seuls les rallyes inscrits au calendrier sportif international de la FIA seront pris en compte. Les rallyes nationaux ne seront pas pris en considération lors de l'évaluation de la demande. Le statut de pilote de priorité B n'est pas valable pour les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes).

5.6 Dans le cas d'un pilote de priorité A ou B s'engageant dans un rallye avec une voiture qui, de l'avis des commissaires sportifs, ne justifie pas qu'il bénéficie de sa priorité dans l'ordre de départ initial, ces derniers pourront décider de sa place en toute latitude.

5.7 Toutes les demandes, rédigées selon le formulaire de demande officiel, dactylographiées (et non écrites à la main), devront être envoyées au cours de la période comprise entre le 1er décembre et le 1er mars. Toute demande reçue en dehors de cette période sera étudiée une seule fois chaque année uniquement au début du mois de juin. Les demandes reçues à tout autre moment ne seront pas prises en considération.

5.8 Les formulaires de demande complets ne devraient être soumis par les ASN qu'au nom de leurs détenteurs de licence et doivent porter leur cachet ou leur sceau.

5.9 Tous les formulaires de demande devraient être envoyés à Surinder Thatthi au numéro de fax suivant : +254-20-4440346 ou à l'adresse électronique suivante : surinder@africaonline.co.ke

Le formulaire de demande de priorité B suivant sera adressé aux ASN concernées.

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FORMULAIRE DE DEMANDE DE PRIORITE B POUR PILOTE DE RALLYES

(Le formulaire de demande doit être rempli par l'ASN et soumis à la FIA pour examen par la Commission des Rallyes après approbation du Groupe de Travail des Priorités de la Commission des Rallyes.)

Demande soumise par l'ASN :

Au nom du détenteur de la licence, le pilote [nom en entier] :

Date de la demande :

Cachet de l'ASN

RESULTAS

EPREUVE	CAT.	DATES	D/A	CG	VOITURE	GROUPE

PROGRAMME

EPREUVE	CAT.	VOITURE	GROUPE

Notes : Catégorie d'épreuve : CMR [Championnat du Monde des Rallyes], CER [Championnat d'Europe des Rallyes], CPER [Coupes d'Europe des Rallyes], CAR [Championnat d'Afrique des Rallyes], CRMO [Championnat des Rallyes du Moyen-Orient], CAP [Championnat des Rallyes Asie-Pacifique], INT [Rallye international], NAT [Rallye national].
D/A : Nombre de voitures au départ et classées à l'arrivée
CG : Position au classement général
Si nécessaire, utiliser une page séparée pour détailler les résultats et le programme de participation aux épreuves à venir.
La décision finale concernant l'approbation ou le refus de cette demande appartient à la FIA.