

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ÉPREUVES DE LA COUPE DU MONDE DES RALLYES TOUT-TERRAIN
DE LA FIA 2012

2012 FIA GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO THE EVENTS COUNTING TOWARDS THE WORLD CUP FOR
CROSS-COUNTRY RALLIES

Modification de l'Article 9.1 (2013)

publiée le 14.12.2011

Modification of Article 9.1 (2013)

published on 14.12.2011

SOMMAIRE :

- INTRODUCTION
- 1. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES
- 2. QUALIFICATION D'UNE EPREUVE DANS LA COUPE DU MONDE DE LA FIA
- 3. EPREUVES ET EPREUVES CANDIDATES
- 4. DEFINITIONS
- 5. OFFICIELS
- 6. REGLEMENT ET PUBLICATION
- 7. MODIFICATIONS DU REGLEMENT, ADDITIFS
- 8. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT
- 9. VEHICULES ADMIS
- 10. CRITERES POUR PILOTES PRIORITAIRES
- 11. ENGAGEMENTS
- 12. PNEUS
- 13. ACQUISITION DE DONNEES
- 14. EQUIPAGES
- 15. IDENTIFICATION
- 16. PUBLICITÉ
- 17. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET VERIFICATIONS TECHNIQUES
- 18. MARQUAGE
- 19. ORDRE DE DEPART
- 20. PÉNALISATION FORFAITAIRE
- 21. ITINERAIRE OFFICIEL (sauf pour les Bajas)
- 21B. ITINERAIRE OFFICIEL (Bajas)
- 22. WAYPOINTS (sauf pour les Bajas)
- 23. ROAD BOOK
- 24. ZONES DE CONTROLE DE VITESSE
- 25. RECONNAISSANCES
- 26. CIRCULATION – VITESSE
- 27. SYSTÈME "ALARME VÉHICULE À VÉHICULE"
- 28. SYSTEME DE SUIVI ET INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT
- 29. EQUIPEMENT ELECTRONIQUE
- 30. OUVERTURE DU PARCOURS
- 31. ASSISTANCE
- 32. COMMUNICATIONS EQUIPE-VEHICULE
- 33. RAVITAILLEMENT
- 34. CARBURANT
- 35. ASSURANCE
- 36. CARTON DE POINTAGE
- 37. ZONES DE CONTROLE
- 38. CONTROLES HORAIRES
- 39. CONTROLES DES SECTEURS SELECTIFS
- 40. SECTEURS SELECTIFS
- 41. REMORQUAGE
- 42. INTERRUPTION D'UN SECTEUR SÉLECTIF
- 43. CONTROLES DE PASSAGE
- 44. REGROUPEMENTS
- 45. PARC FERME
- 46. CLASSEMENTS
- 47. RECLAMATIONS – APPELS
- 48. VERIFICATIONS TECHNIQUES APRES L'ÉPREUVE

SUMMARY:

- INTRODUCTION
- 1. CHARACTERISTICS OF THE EVENTS
- 2. QUALIFICATION OF AN EVENT IN THE FIA WORLD CUP
- 3. EVENTS & CANDIDATE EVENTS
- 4. DEFINITIONS
- 5. OFFICIALS
- 6. REGULATIONS AND THEIR PUBLICATION
- 7. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS
- 8. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS
- 9. ELIGIBLE VEHICLES
- 10. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS
- 11. ENTRIES
- 12. TYRES
- 13. DATA LOGGING
- 14. CREWS
- 15. IDENTIFICATION
- 16. ADVERTISING
- 17. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING
- 18. MARKING
- 19. STARTING ORDER
- 20. FIXED PENALTY
- 21. OFFICIAL ITINERARY (not for Bajas)
- 21B. OFFICIAL ITINERARY (Bajas)
- 22. WAYPOINTS (not for Bajas)
- 23. ROAD BOOK
- 24. SPEED CONTROL ZONES
- 25. RECONNAISSANCE
- 26. TRAFFIC – SPEED
- 27. VEHICLE TO VEHICLE ALARM SYSTEM
- 28. TRACKING SYSTEM & ACCIDENT RESPONSE
- 29. ELECTRONIC EQUIPMENT
- 30. OPENING OF THE ROUTE
- 31. SERVICE
- 32. TEAM TO VEHICLE COMMUNICATIONS
- 33. REFUELLING
- 34. FUEL
- 35. INSURANCE
- 36. TIME CARD
- 37. CONTROL ZONES
- 38. TIME CONTROLS
- 39. SELECTIVE SECTION CONTROLS
- 40. SELECTIVE SECTIONS
- 41. TOWING
- 42. INTERRUPTION OF A SELECTIVE SECTION
- 43. PASSAGE CONTROLS
- 44. REGROUPS
- 45. PARC FERME
- 46. CLASSIFICATIONS
- 47. PROTESTS & APPEALS
- 48. POST-EVENT SCRUTINEERING

Applicable au : 01/01/2012
Application from: 01/01/2012

INTRODUCTION

Les présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions) ont pour objet d'établir le cadre réglementaire applicable à l'organisation des épreuves de la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA et pour les épreuves candidates à la Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA.

Leur application est recommandée pour toutes les épreuves de Rallye Tout-Terrain, y compris les Bajas.

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

D'autre part, les Prescriptions précisent, complètent et, en certains points, clarifient les dispositions générales contenues dans les règlements des Championnats Internationaux de la FIA (Voir Annuaire du Sport Automobile de la FIA) sous le titre "Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA" (la Coupe du Monde).

Seule la FIA peut accorder des dérogations aux Prescriptions et aux règlements mentionnés ci-dessus sur demande de l'ASN concernée.

Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie des présentes Prescriptions.

1. CARACTERISTIQUES DES EPREUVES

1.1 Une épreuve Tout-Terrain est une épreuve sportive dont l'itinéraire couvre le territoire d'un ou plusieurs pays. Il existe trois types d'épreuves Tout-Terrain : le Rallye Tout-Terrain, le Rallye Tout-Terrain Marathon (Marathon) et le Rallye Tout-Terrain Baja (Baja). L'organisateur doit obtenir l'accord des ASN des pays traversés et de la FIA pour les pays qui ne sont pas représentés à la FIA.

1.2 Un Rallye Tout-Terrain est une épreuve qui doit se dérouler sur une distance totale comprise entre 1200 et 3000 km.

La distance totale des secteurs sélectifs doit être d'au moins 1200 km. L'épreuve ne doit pas durer plus de 8 jours (vérifications techniques et super spéciale comprises).

1.3 Un Marathon est une épreuve dont le kilométrage total doit être supérieur à 5000 km, avec un kilométrage total minimum de 3000 km pour les secteurs sélectifs. Son itinéraire peut couvrir le territoire de plusieurs pays. La durée totale d'un Marathon ne peut pas dépasser 21 jours (vérifications techniques et super spéciale comprises).

1.4 Une Baja est une épreuve comprenant des secteurs sélectifs et se déroulant en 1 ou 2 jours.

Une épreuve super spéciale peut être organisée sur un jour supplémentaire.

1 jour : 600 km maximum à parcourir ;

2 jours : 1000 km maximum à parcourir avec un repos d'une durée minimum de 8 heures et maximum de 20 heures à observer entre les deux étapes.

Pour les Bajas, le kilométrage minimum des secteurs sélectifs est de 300 km.

1.5 Aucun secteur sélectif ne peut dépasser 800 km.

1.6 Au cas où l'épreuve est doublée d'une épreuve nationale, le départ de cette dernière doit intervenir au moins 10 minutes après le départ de la dernière voiture de l'épreuve internationale quand la distance des secteurs sélectifs entre deux regroupements est inférieure à 100 km ou 20 minutes quand cette distance est supérieure.

1.7 Les dates d'inscription au calendrier sont celles du jour des vérifications jusqu'au jour de la remise des prix.

INTRODUCTION

The purpose of the present General Prescriptions (the Prescriptions) is to establish the framework of regulations applicable to the organisation of the events counting towards the FIA World Cup for Cross-Country Rallies and for candidate events for the FIA World Cup for Cross-Country Rallies.

Their application is recommended for all Cross-Country Rally events, including Bajas.

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 Automobile Sport) under the headings "FIA World Cup for Cross-Country Rallies" (the World Cup).

Only the FIA may grant waivers to the Prescriptions and to the above-mentioned Regulations having received a request from the relevant ASN.

Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Prescriptions.

1. CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

1.1 A Cross-Country event is a sporting event the itinerary of which covers the territory of one or several countries. There are three types of Cross-Country event: Cross-Country Rally, Cross-Country Marathon Rally (Marathon) and Cross-Country Baja (Baja). The Organiser must obtain the agreement of the ASNs of the countries crossed and of the FIA for those countries which are not represented at the FIA.

1.2 A Cross-Country Rally is an event with a total distance between 1200 and 3000 km.

The total distance for the selective sections must be at least 1200 km. The event must last no more than 8 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

1.3 A Marathon is an event, the itinerary of which may cover the territory of several countries. The total distance must be greater than 5000 km, with a minimum total distance of 3000 km for the Selective Sections. The total duration of a Marathon may not exceed 21 days (including Scrutineering and Super Special Stage).

1.4 A Baja is an event with selective sections on one or two days. A Super Special Stage may be run on an extra day.

1 day: maximum distance to be covered: 600 km

2 days: maximum distance to be covered: 1000 km, with a rest halt of a minimum of 8 hours and a maximum of 20 hours to be observed between the two Legs.

For Bajas, the minimum distance of the Selective Sections is 300 km.

1.5 No selective section may exceed 800km.

1.6 If an event is coupled with a national event, the start of the latter must be given at least 10 minutes after the last car in the international event has started, when the distance of the selective sections between two regroupings is less than 100 km or 20 minutes if it is more.

1.7 The calendar entry dates will be from the day of the checks to the day of the prize-giving.

2. QUALIFICATION D'UNE EPREUVE DANS LA COUPE DU MONDE DE LA FIA

2.1 Pour qu'une épreuve puisse compter pour la Coupe du Monde, il faut obligatoirement qu'elle ait été organisée au moins l'année qui précède son inscription à la Coupe du Monde et acceptée en tant qu'épreuve candidate. L'observateur FIA établit un rapport qui est étudié par la Commission des Rallyes Tout-Terrain en vue d'une éventuelle proposition au Conseil Mondial du Sport Automobile et à l'Assemblée Générale de la FIA.

2.2 Toute épreuve dont le rapport d'observation n'est pas satisfaisant ou qui n'a pas respecté les règlements et les engagements pris au moment de son inscription à une Coupe de la FIA, ne pourra pas être acceptée dans la Coupe du Monde de l'année suivante. Toute épreuve dont le rapport prouvera le non-respect du règlement ou une sécurité insuffisante du public et des équipages pourra ne pas être admise l'année suivante à la Coupe du Monde. L'épreuve sera évaluée par la Commission des Rallyes Tout-Terrain.

2.3 Le nombre minimum de véhicules conformes à l'Annexe J acceptés au départ de l'épreuve est fixé à 10. Si ce nombre n'est pas atteint, la FIA refusera l'inscription de cette épreuve dans la Coupe du Monde de l'année suivante.

2.4 Toute épreuve candidate doit se conformer aux Prescriptions, au Règlement Sportif, au Cahier des Charges FIA et au Plan de Sécurité FIA.

3. EPREUVES ET EPREUVES CANDIDATES

3.1 Pour qu'une épreuve puisse compter pour la Coupe du Monde, il faut obligatoirement qu'elle ait été organisée au moins l'année qui précède son inscription à la Coupe du Monde et acceptée en tant qu'épreuve candidate. Un dossier complet décrivant l'épreuve doit être envoyé à la FIA (itinéraire, structure organisationnelle, plan de sécurité, business plan, etc.). La FIA désignera un observateur ainsi que d'autres officiels le cas échéant.

3.2 L'observateur de la FIA établit un rapport qui est étudié par la Commission des Rallyes Tout-Terrain en vue de décider si l'épreuve devrait figurer au calendrier proposé au Conseil Mondial du Sport Automobile.

3.3 Toute épreuve dont le rapport d'observation n'est pas satisfaisant ou qui n'a pas respecté les règlements et les engagements pris au moment de son inscription à la Coupe du Monde de la FIA, ne pourra pas être acceptée dans la Coupe du Monde de l'année suivante. Toute épreuve dont le rapport prouvera le non-respect du règlement ou une sécurité insuffisante du public et des équipages pourra ne pas être admise l'année suivante à la Coupe du Monde.

3.4 Toute épreuve candidate doit se conformer aux Prescriptions, au Règlement Sportif, au Cahier des Charges FIA et au Plan de Sécurité FIA.

4. DEFINITIONS

4.1 ASN

Autorité Sportive Nationale reconnue en tant que telle par la FIA.

4.2 Briefing

Le briefing doit être tenu par le directeur de course ou par le délégué de l'organisateur avant le départ de la première étape. La participation d'au moins l'un des membres de l'équipage est obligatoire.

D'autres briefings peuvent être tenus à l'appréciation des organisateurs. La date, l'heure et les exigences concernant la participation doivent être spécifiées dans le règlement particulier.

Toute information délivrée ayant une incidence sur l'itinéraire, l'horaire ou le règlement doit être confirmée par écrit au moyen d'un additif.

4.3 Bivouac (sauf pour les Bajas)

Endroit situé entre les contrôles horaires d'arrivée et de départ d'étape

2. QUALIFICATION OF AN EVENT IN THE FIA WORLD CUP

2.1 An Event may qualify for the World Cup only if it has been organised at least the year preceding its inclusion in the Cup and accepted as a candidate event. The FIA observer will draw up a report which will be studied by the Cross-Country Rally Commission with a view to a possible proposal to the World Motor Sport Council and to the FIA General Assembly.

2.2 Any Event for which the observer's report is not satisfactory, or which has not complied with the regulations and the commitments undertaken at the time of its inclusion in an FIA Cup, will not be accepted in the Cup concerned the following year. Any Event shown by the report to have failed to comply with the regulations or to ensure a sufficient level of safety for the public and the crews might not be accepted in the Cup concerned the following year. The Event will be assessed by the Cross-Country Rally Commission.

2.3 There must be at least 10 vehicles in conformity with Appendix J at the start of the Event. If this minimum number is not reached, the FIA will refuse the entry of that Event in the World Cup the following year.

2.4 Any candidate Event must conform to the Prescriptions, to the Sporting Regulations, and to the FIA List of Requirements including the FIA Safety Plan.

3. EVENTS & CANDIDATE EVENTS

3.1 An event may qualify for the World Cup only if it has been organised at least the year preceding its inclusion in the Cup and accepted as a candidate event. A comprehensive dossier describing the event must be sent to the FIA (itinerary, organisational structure, safety plan, business plan etc.). The FIA will appoint an observer and possible other officials.

3.2 The FIA observer will draw up a report which will be studied by the Cross-Country Rally Commission who will decide if the event should be included on the calendar proposed to the World Motor Sport Council.

3.3 Any event for which the observer's report is not satisfactory, or which has not complied with the regulations and the commitments undertaken at the time of its inclusion in the FIA World Cup, will not be accepted in the Cup the following year. Any event shown by the report to have failed to comply with the regulations or to ensure a sufficient level of safety for the public and the crews may not be accepted in the Cup the following year.

3.4 Any candidate event must conform to the Prescriptions, to the Sporting Regulations, and to the FIA list of requirements including the FIA Safety Plan.

4. DEFINITIONS

4.1 ASN

National Sporting Authority recognized as such by the FIA.

4.2 Briefing

A briefing must be given by the clerk of the course or by an organiser's delegate before the start of the first leg. The participation of at least one crew member is compulsory.

Further briefings may be held at the organisers' discretion. The date, time and attendance requirement must be specified in the supplementary regulations.

Any information delivered which in any way affects the itinerary, timing or regulations must be confirmed by a written bulletin.

4.3 Bivouac (not for Bajas)

A zone situated between the time controls at the finish of one leg and

où tous les concurrents se regroupent, localisé dans le road book, à assistance libre entre concurrents encore en course, à laquelle pourra se joindre l'assistance autorisée au règlement. Toutefois les organisateurs peuvent limiter le temps disponible pour l'assistance ainsi que le nombre de personnes autorisées à intervenir sur le véhicule. Ces restrictions doivent être précisées dans le règlement particulier.

La zone du bivouac sera déterminée par un cercle fictif d'environ 500 m dont le centre sera le PC course, structure mise en place par l'organisateur et où seront installés obligatoirement :

Un panneau d'affichage officiel ;

Le PC course, qui fonctionnera tant qu'un concurrent est encore dans l'étape.

Les contrôles horaires de l'arrivée et de départ de l'étape suivante pourront y être jumelés, mais ils ne pourront pas être éloignés pour l'arrivée d'un secteur sélectif de plus de 5 km du centre du bivouac et pour le départ du lendemain de plus de 10 km du centre du bivouac.

4.4 Additif

Document officiel faisant partie intégrante du règlement et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter.

4.5 Communication

Document officiel de nature informative publié par les organisateurs ou les commissaires sportifs.

4.6 Equipage

Un équipage est composé d'un maximum de quatre personnes à bord de chaque véhicule. Chaque membre de l'équipage peut conduire lors de l'épreuve et doit être titulaire d'une licence de pilote FIA valable pour l'année en cours. L'équipage assume la responsabilité du concurrent lorsque celui-ci ne se trouve pas à bord de la voiture durant l'épreuve.

4.7 Durée d'une épreuve

Une épreuve commence avec les vérifications administratives et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

le délai de réclamation ou d'appel ou la fin de l'audition par les commissaires sportifs ;

la fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve entreprises en conformité avec le Code ;

la fin de la remise des prix.

4.8 Etape

Chacune des parties d'une épreuve qui est séparée de la suivante par un arrêt d'au moins 6 heures.

Après une durée de conduite comprise entre 12 h et 20 h, un arrêt de 6 h minimum est obligatoire. Un arrêt de 18 h minimum est obligatoire après 10 étapes de course.

4.9 Heure officielle

Pour les Rallyes Tout-Terrain, l'heure officielle est l'heure GPS. Pour les Bajas, les organisateurs peuvent préciser l'heure officielle et la mentionner dans le règlement particulier.

4.10 Assistance

L'assistance se définit par le travail sans restriction sur un véhicule concurrent et/ou la présence physique d'une/de personne(s) à proximité d'un véhicule de compétition.

4.11 Super spéciale

L'organisation d'une super spéciale est facultative. Si elle est prévue dans le déroulement de l'épreuve, elle aura lieu avant ou au début de l'étape 1 et tous les concurrents doivent y participer. Une seule super spéciale peut être organisée qui déterminera les ordres de départ pour l'étape suivante ou secteur sélectif suivant. Elle se déroulera sous forme d'un secteur sélectif d'une longueur minimale de 2 km et de 20 km au maximum. Le règlement particulier doit préciser si une reconnaissance de la super spéciale est autorisée et sous quelle forme.

the start of the next, where all competitors regroup; this zone is indicated in the road book. In the bivouac, servicing is free between the competitors still in the race, as is any servicing authorised by the regulations. However the organisers may restrict the amount of time available for service or limit the number of persons allowed to work on the vehicle. Such restrictions must be detailed in the supplementary regulations.

The bivouac zone will be determined by an imaginary circle of approximately 500 m, the centre of which will be the Rally HQ set up by the Organiser and in which the following must be installed:

An official notice board;

The Rally HQ will be operational as long as a competitor is still in the Leg

The finish time control and the start time control of the next Leg may be combined, but they must not be further than 5 km from the centre of the bivouac for the finish of a selective section and not further than 10 km from the centre of the bivouac for the start the next day.

4.4 Bulletin

An official document which is an integral part of the Regulations and is intended to modify, clarify or complete them.

4.5 Communication

An official document of an informative nature issued by the organisers or the stewards.

4.6 Crew

A crew is made up of a maximum of four persons on board each vehicle. Any member of the crew may drive during the event and each must hold a valid FIA driver's competition licence for the current year. The crew assume the entrant's responsibility when the latter is not on board the car during the event.

4.7 Duration of an event

An event starts with the administrative checks and ends upon the expiry of one of the following time limits, whichever is the later:

The time limit for protests or appeals or the end of any hearing by the stewards

The end of the administrative checking and post-event scrutineering carried out in accordance with the Code;

The end of the prize-giving

4.8 Leg

Each part of the event that is separated from the next by a stopping time of at least 6 hours.

After a driving time of between 12 and 20 hours, a halt of at least 6 hours is compulsory. A halt of at least 18 hours is compulsory after 10 legs of the race.

4.9 Official Time

For Cross Country rallies GPS time is the official time. For Bajas the organisers may specify which time is the official time and mention this in the supplementary regulations.

4.10 Service

Any work on a competing vehicle and/or the physical presence of a person or persons in the vicinity of a competing vehicle.

4.11 Super Special Stage

The organisation of a super special stage is optional. If one is scheduled for inclusion in the event, it will take place before or at the beginning of Leg 1 and all competitors must take part in it. Only one super special stage may be organised, which will determine the starting orders for the next leg or selective section. It will be run in the form of a selective section, with a minimum length of 2 km and a maximum length of 20 km. The supplementary regulations must specify whether reconnaissance of the super special stage is permitted and in what form.

Elle compte pour le classement de l'épreuve. Les éventuelles pénalités routières ou en temps s'y rapportant seront comptabilisées dans le classement général de cette étape et appliquées le jour même mais seront sans incidence sur l'ordre de départ du secteur sélectif suivant.

4.12 Passeport technique de la FIA

Document délivré par l'ASN du concurrent et authentifié par le délégué technique de la FIA à la première épreuve de la Coupe à laquelle participe le véhicule. Le délégué technique de la FIA identifiera le véhicule présenté avec des marquages et/ou plombages qui ne doivent être enlevés en aucune circonstance. Ce passeport doit pouvoir être présenté aux commissaires techniques.

5. OFFICIELS

5.1 Deux commissaires sportifs, un observateur et un délégué technique sont désignés par la FIA.

5.2 La liste nominative des officiels doit être fournie à l'ASN organisatrice et à la FIA au minimum 4 semaines avant l'épreuve.

La liste des officiels, et assistants éventuels, proposés pour chaque épreuve doit être agréée par la FIA et comprendre les personnes suivantes :

Collège de 3 commissaires sportifs de nationalités différentes, avec son propre secrétaire

Délégué technique FIA

Directeur de course

Directeur de course adjoint

Secrétaire de la manifestation

Responsable de la sécurité

Médecin-chef

1 Chargé des relations avec les équipages pour 50 équipages acceptés, 2 pour 100 équipages ou plus

1 Commissaire technique par tranche de 25 équipages engagés

Délégué FIA pour la voiture ouvreuse et son pilote (sauf pour les Bajas)

5.3 Juges de faits : toute personne désignée par l'organisateur conformément à l'Article 149 c) du Code.

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

5.4 Les commissaires sportifs d'une épreuve seront toujours au nombre de trois. Deux de ces membres, d'une nationalité différente de celle du pays organisateur, sont désignés par la FIA (dont le président) et un par l'ASN du pays organisateur de l'épreuve. Il doit y avoir une communication permanente adéquate entre les commissaires sportifs, le directeur de course et le délégué technique afin que toute décision puisse être prise sans retard.

5.5 Pour toute épreuve, la FIA désignera un délégué technique qui sera le chef des commissaires techniques.

5.6 Le directeur de course est nommé par l'organisateur et agréé par la FIA. Il est responsable du déroulement de l'épreuve.

5.7 Les chargés des relations avec les équipages, dont au moins un sera bilingue (anglais/français), doivent être facilement identifiables par un marquage distinctif.

Ils doivent être présents au moins aux vérifications administratives et techniques ainsi qu'au départ et à l'arrivée des étapes.

La mission des chargés des relations avec les équipages consiste à :

- Informer les équipages des additifs et communications publiés
- Apporter des réponses précises à toutes les questions posées
- Donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement d'une épreuve
- Eviter dans la mesure du possible la transmission aux commissaires sportifs de toutes les demandes qui peuvent trouver une

It shall count for the classification of the event. Any road or other time penalties incurred will be taken into account for the general classification of that leg and applied the same day but will not affect the starting order of the following selective section.

4.12 FIA Technical Passport

A document issued by the competitor's ASN and authenticated by the FIA technical delegate at the first World Cup event in which the vehicle takes part. The FIA technical delegate will identify the presented vehicle with markings and/or seals that must under no circumstances be removed. This passport must be presented to the scrutineers.

5. OFFICIALS

5.1 Two stewards, an observer and a technical delegate will be appointed by the FIA.

5.2 The list of names of the officials must be supplied to the organising ASN and to the FIA at least 4 weeks prior to the Event.

The list of officials, and possible assistants, proposed for each event must be approved by the FIA and include the following:

Panel of 3 Stewards of different nationalities, with its own Secretary

FIA Technical Delegate

Clerk of the Course

Deputy clerk of the course

Secretary of the meeting

Safety officer

Chief Medical Officer

Crews' Relations Officer for 50 crews entered, 2 for 100 crews or more

Scrutineer for every 25 crews entered

FIA Delegate for the opening car and his driver (Not for Bajas)

5.3 Judges of facts: any person nominated by the Organiser in accordance with Article 149 c) of the Code.

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

5.4 The Stewards for an event shall always comprise three members. Two of these members, of a different nationality from that of the organising country, shall be appointed by the FIA (including the chairman) and one by the ASN of the country organising the event. There must be permanent suitable communication between the Stewards, the clerk of the course and the technical delegate, so that any decision can be made without delay.

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

5.6 Clerk of the Course nominated by the organiser and approved by the FIA who is responsible for the running of the event.

5.7 The crews' relations officers, at least one of whom should be bilingual (English/French) and be easily identifiable by means of distinctive clothing.

At minimum they must be present at scrutineering and administrative checks and the start and finish of legs.

The mission of the crews' relation's officers is:

- To keep crews informed of any bulletins or communications issued
- To give accurate answers to all questions asked
- To provide information or clarification in connection with the regulations and the running of the Event
- To where possible avoid forwarding questions to the stewards, which could be solved satisfactorily by a clear explanation

solution satisfaisante dans le cadre d'explications précises

6. REGLEMENT ET PUBLICATION

6.1 Le règlement particulier d'une épreuve doit se conformer :
Au Code Sportif International de la FIA (le Code) et à ses annexes

Aux présentes Prescriptions et à leurs annexes

Au règlement spécifique de la Coupe du Monde

Aux différents cahiers des charges définis par la FIA

A toute autre réglementation publiée au Bulletin Officiel de la FIA

6.2 Le règlement doit être soumis à la FIA sous forme de projet au moins 4 mois avant le début de l'épreuve. La FIA retournera ses commentaires à l'organisateur au plus tard 3 mois avant le début de l'épreuve. Le règlement doit être publié au moins 2 mois avant le début de l'épreuve et imprimé au format A5.

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

La date et l'heure de la première réunion des commissaires sportifs doivent être également données.

6.4 Les règlements technique (Annexe J) et sportif relatifs à la sécurité du véhicule ou de l'équipage, et/ou aux performances du véhicule, ne peuvent en aucun cas être modifiés par le règlement particulier.

6.5 Le règlement final doit être publié sur le site Internet officiel de l'épreuve et être disponible pour les concurrents engagés et les officiels de l'épreuve sous forme imprimée. Les articles différents de ceux des Prescriptions seront publiés en gras.

7. MODIFICATIONS DU REGLEMENT, ADDITIFS

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

7.2 Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des additifs datés, numérotés et signés :

par l'organisateur, jusqu'au jour des vérifications techniques et visés par l'ASN et la FIA,

par les commissaires sportifs pendant toute la durée de l'épreuve.

Ils feront partie intégrante du règlement.

Une fois l'épreuve commencée, tout amendement au règlement, à l'horaire ou à l'itinéraire doit être annoncé au moyen d'un additif.

7.3 Ces additifs sont affichés au PC de l'épreuve et sur le ou les panneaux d'affichage officiels. Ils sont par ailleurs communiqués directement aux équipages et aux concurrents, qui doivent en accuser réception par émarginement.

7.4 Ces additifs doivent être imprimés sur du papier jaune. La numérotation des pages doit apparaître (ex. : 2/4, etc.).

8. APPLICATION ET INTERPRETATION DU REGLEMENT

8.1 Le directeur de course est chargé de faire respecter les règlements applicables pendant le déroulement du rallye.

8.2 Le directeur de course doit informer les commissaires sportifs de tous les incidents importants survenus.

8.3 Pour toutes les épreuves et pour les épreuves candidates, la langue officielle doit être soit l'anglais, soit le français et le choix devra être précisé dans le règlement. Il est recommandé d'avoir une traduction dans la langue du pays organisateur.

En cas de divergences d'interprétation du règlement, seul le texte de la langue officielle fera foi.

9. VEHICULES ADMIS

9.1 Les épreuves sont ouvertes aux véhicules d'un poids total maximum en charge inférieur ou égal à 3500 kg pour les Groupes T1,

6. REGULATIONS AND THEIR PUBLICATION

6.1 The supplementary regulations of an Event must conform with:
The International Sporting Code of the FIA (the Code) and its appendices

These Prescriptions and Appendices

The Specific Regulations of the World Cup

The different lists of Requirements defined by the FIA

Any regulations published in the FIA Official Bulletin

6.2 The Regulations must be submitted in the form of a draft to the FIA at least 4 months before the start of the Event. The FIA will return its comments to the Organiser at least 3 months before the start of the Event. The Regulations must be published at least 2 months prior to the start of the Event and printed in A5 format.

6.3 The Regulations must specify where and when the official results will be posted. In the event of the publication of the results being delayed, the new time of publication must be posted on the official notice board(s).

The date and time of the Stewards' first meeting must also be given.

6.4 The technical (Appendix J) and sporting regulations relating to safety of the vehicle or crew, and/or the performance of the vehicle, may in no case be changed by the supplementary regulations.

6.5 The final Regulations must be published on the official Internet site of the event and be available to the entered competitors and the event officials in printed form. Articles other than those from those of the Prescriptions will be published in bold.

7. AMENDMENTS TO THE REGULATIONS, BULLETINS

7.1 The provisions of the Regulations may only be amended according to Articles 66 and 141 of the Code.

7.2 Any amendment or any additional provision will be announced by dated and numbered bulletins, signed:

by the Organiser up to the day of scrutineering, and stamped by the ASN and the FIA,

by the Stewards of the meeting throughout the duration of the Event; they will be an integral part of the Regulations.

Once the Event has started any amendment to the Regulations, timing or itinerary must be announced by a bulletin.

7.3 These bulletins will be posted at Rally HQ, and on the official notice board(s). They will also be directly communicated to the crews and to the competitors, who must acknowledge receipt by signature.

7.4 These bulletins shall be printed on yellow paper. The pages must be numbered (e.g. 2/4, etc.).

8. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATIONS

8.1 The clerk of the course is responsible for enforcing the regulations throughout the running of the rally.

8.2 The clerk of the course must inform the stewards of any important incidents that have occurred.

8.3 For all Events and candidate events, the official language must be either English or French and the choice must be specified in the Regulations. A translation in the language of the organising country is recommended.

In the event of any dispute concerning the interpretation of the Regulations, only the text of the official language will be binding.

9. ELIGIBLE VEHICLES

9.1 Events are open to vehicles of a maximum gross weight of up to 3500 kg for Groups T1, T2 & T3, and greater than 3500 kg for

Applicable au : 01/01/2012

Application from: 01/01/2012

T2 et T3 et supérieur à 3500 kg pour le Groupe T4, dûment munis d'un certificat d'immatriculation. Ces véhicules doivent répondre aux normes de sécurité imposées par la convention internationale sur la circulation routière, ainsi qu'aux normes de sécurité imposées par les règlements de la FIA et les présentes Prescriptions. Les véhicules sont répartis comme ci-après :

Groupe T1 : Véhicules Tout-Terrain Prototypes.

L'organisateur doit prévoir une catégorie deux roues motrices à l'intérieur du Groupe T1.

Groupe T2 : Véhicules Tout-Terrain de série.

Véhicules homologués en Groupe Tout-Terrain. (Les véhicules devront se conformer aux conditions spécifiques pour les Véhicules des Groupes T2 et T4 – Annexe 2).

Groupe T3 : Véhicules Tout-Terrain améliorés – Légers.

Groupe T4 : Camions Tout-Terrain de série (à l'appréciation des organisateurs sauf pour Bajas) – de plus de 3500 kg. Il y a deux classes de cylindrée : la classe 1 pour les camions équipés d'un moteur de cylindrée nominale supérieure ou égale à 10 000 cm³ ; la classe 2 pour les camions équipés d'un moteur de cylindrée nominale inférieure à 10 000 cm³. Il y aura un classement séparé pour les camions T4 (les véhicules devront se conformer aux conditions spécifiques pour les véhicules des Groupes T2 et T4 – Annexe 2). Un organisateur qui souhaite admettre des véhicules T4 doit le mentionner au moment de faire la demande d'inscription au calendrier.

Les véhicules T1 conformes aux règlements techniques de l'Annexe J 2009 et 2012 sont admis aux conditions suivantes :

Ils doivent avoir un passeport technique de la FIA en cours de validité. La FIA ne délivrera plus de passeport technique FIA pour les véhicules construits conformément à l'Annexe J 2009. Les véhicules construits conformément à l'Annexe J 2009 et titulaires d'un passeport technique de la FIA seront admis jusqu'à nouvel ordre.

Le tableau suivant est applicable :

Group T4, in due possession of a registration certificate. These vehicles must comply with the safety specifications laid down by the International Convention on Road Traffic, as well as the safety specifications laid down by the FIA regulations and by these Prescriptions. The vehicles shall be split up into the following categories:

Group T1: Prototypes Cross-Country Vehicles.

The Organiser must provide for a two-wheel drive category within Group T1.

Group T2: Series Production Cross-Country Vehicles.

Vehicles homologated in the Cross-Country Group (vehicles must comply with the specific conditions for Groups T2 & T4 vehicles – Appendix 2).

Group T3: Improved Cross Country Vehicles – Lightweight.

Group T4: Series Cross-Country Trucks (at the organisers' discretion except for Bajas) - weighing more than 3500 kg. There are two cylinder classes: Class 1 for trucks fitted with an engine with a nominal cylinder capacity of 10,000 cm³ or over; Class 2 for trucks fitted with an engine with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cm³. There will be a separate classification for T4 trucks. (Vehicles must comply with the specific conditions for T2 & T4 vehicles – Appendix 2).

An organiser wishing to admit T4 vehicles must mention this when making the calendar application.

T1 Vehicles conforming to the technical regulations of Appendix J 2009 and 2012 are eligible under the following conditions:

They must have a valid FIA technical passport. The FIA will no longer issue a FIA Technical passport for a vehicle manufactured in accordance with Appendix J 2009. Vehicles manufactured in accordance with Appendix J 2009 and holding a FIA technical passport will be eligible until further notice.

The following table will be applicable:

Air restrictors / Brides à air	2011	2012	2013	2014	2015
Petrol / Essence					
Prototype	34	33	32	32	32
Standard (and vehicle in conformity with Appendix J 2012 / et véhicule conforme à l'Annexe J 2012)	34	35	35	35	35
Turbo max 2000cc (not corrected) / (non corrigée)	34	34	end	end	end
V8 rocker-arm engines up to 5.4L 4x2 / V8 culbuté sup. 5.4L 4x2	37.2	37.2	37.2	37.2	37.2
V8 rocker-arm engines up to 5.4L 4x4 / V8 culbuté sup. 5.4L 4x4	36	36	35	35	35
DIESEL					
Prototype turbo(s) / Turbo(s) prototype(s)	38	35	35	35	35
Standard single turbo / Simple Turbo standard (and vehicle in conformity with Appendix J 2012 / et véhicule conforme à l'Annexe J 2012)	38	38	39	39	39
Standard double turbo / Double Turbo standard (and vehicle in conformity with Appendix J 2012 / et véhicule conforme à l'Annexe J 2012)	38	38	38	38	38

: 01/01/2012
: 01/01/2012

Pour chacune des catégories suivantes, la vitesse maximale, contrôlée par GPS, est la suivante :

Pour les véhicules T1 4x4, T2 et T3.1 = 170 km/h

Pour les véhicules T1 4x2 = 190 km/h

Pour les véhicules T4 = 140 km/h.

9.2 Les véhicules de série n'étant plus homologués en Groupe T2 peuvent être acceptés en Groupe T1 avec une sécurité et une préparation de niveau T2. Les véhicules doivent respecter intégralement l'Article 284 (Groupe T2).

9.3 Véhicule 4x4 à moteur central ou arrière

Si un véhicule à 4 roues motrices dispose d'un passeport technique FIA établi avant le 31/12/2005, indiquant clairement la position du moteur, il peut être accepté même s'il possède un moteur situé en arrière du milieu de l'empattement.

9.4 Admission des véhicules "SCORE" en T1

Un véhicule conforme à la réglementation "Score" peut être accepté en Groupe T1, à condition que le concurrent apporte la preuve que son véhicule est reconnu par l'organisation "Score International". Le véhicule doit être pourvu d'un scellé d'inspection de sécurité conformément à l'Article GT2 du règlement régi par cette organisation. De plus, l'admission du véhicule devra être soumise à l'approbation finale de la FIA. Tous les équipements de sécurité doivent être homologués par la FIA.

9.5 Les organisateurs doivent inclure les groupes et classes comme suit (T4 non admis en Bajas) :

Groupe, Classe	Véhicule
T1.1	T1 4x4 Essence
T1.2	T1 4x4 Diesel
T1.3	T1 4x2 Essence
T1.4	T1 4x2 Diesel
T2.1	T2 Essence
T2.2	T2 Diesel
T3.1	T3
T3.2	T3 Léger
T4.1 (facultatif)	T4 d'une cylindrée nominale de 10 000 cm ³ ou plus
T4.2 (facultatif)	T4 d'une cylindrée nominale de moins de 10 000 cm ³

10. CRITERES POUR PILOTES PRIORITAIRES

10.1 Les pilotes remplissant les critères suivants sont inclus dans la liste de priorité FIA :

Les 3 premiers du classement final de la Coupe du Monde des deux années précédentes

Les 3 premiers de chaque épreuve de la Coupe du Monde en cours ou de l'année précédente

Tout pilote désigné par la FIA

Tout pilote engagé par un constructeur pour une épreuve particulière devient prioritaire uniquement pour l'épreuve concernée.

La FIA peut retirer un pilote de la liste de priorité à son appréciation.

10.2 Seuls les pilotes de voitures T1 seront considérés comme prioritaires.

11. ENGAGEMENTS

11.1 Toute personne qui désire participer à l'épreuve doit adresser au secrétariat de l'épreuve la demande d'engagement accompagnée du montant des droits d'engagement avant la date de clôture tel que spécifié dans le règlement particulier.

11.2 Par le seul fait d'apposer sa signature sur la demande d'engagement, le concurrent et l'équipage se soumettent aux seules juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi

For each of the following categories the maximum speed is limited as follows and controlled by GPS:

For T1 4x4, T2 and T3.1 vehicles = 170 kph

For T1 4x2 vehicles = 190 kph

For T4 vehicles = 140 kph.

9.2 Series production vehicles which are no longer homologated in Group T2 may be authorised to take part in Group T1 with a T2 safety and preparation level. Vehicles must fully respect Article 284 (Group T2).

9.3 4-WHEEL DRIVE VEHICLE WITH CENTRAL OR REAR ENGINE

If a 4-wheel drive vehicle has an FIA technical passport drawn up before 31/12/2005, clearly indicating the position of the engine, it may be accepted even if it has an engine situated to the rear of the middle of the wheelbase.

9.4 ELIGIBILITY OF "SCORE" VEHICLES IN GROUP T1

A vehicle complying with the "SCORE" regulations may be accepted in Group T1, on condition that the competitor provides evidence that his vehicle is recognised by the "SCORE International" organisation. The vehicle must bear a safety inspection seal according to article GT2 of the regulations governed by this organisation.

In addition, the eligibility of the vehicle shall be subject to the final approval of the FIA. All safety equipment must be FIA homologated.

9.5 Organisers must include the following group and classes (T4 not admitted in Bajas):

Group & Class	Vehicle
T1.1	T1 4x4 Petrol
T1.2	T1 4x4 Diesel
T1.3	T1 4x2 Petrol
T1.4	T1 4x2 Diesel
T2.1	T2 Petrol
T2.2	T2 Diesel
T3.1	T3
T3.2	T3 Lightweight
T4.1 (optional)	T4 with a nominal cylinder capacity of 10,000 cc or over
T4.2 (optional)	T4 with a nominal cylinder capacity of less than 10,000 cc

10. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS

10.1 Drivers fulfilling the following criteria are included in the list of FIA priority drivers:

The first 3 in the final classification of the World Cup of the two previous years

The first 3 in each event of the current or previous World Cup

Any driver nominated by the FIA

Any driver entered by a manufacturer for a specific event becomes a priority driver for that event only.

The FIA may withdraw a driver from the priority list at its discretion.

10.2 Only drivers using T1 cars will be considered to have priority.

11. ENTRIES

11.1 Anyone wishing to take part in the Event must send the entry fee and completed entry form to the secretariat of the event before the closing date as specified in the supplementary regulations.

11.2 By the very fact of signing the entry form, the competitor and crew agree to observe the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the supplementary

qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier de l'épreuve.

11.3 Le changement d'un membre de l'équipage peut être effectué jusqu'au moment de sa présentation aux vérifications administratives sous réserve d'approbation par le comité d'organisation. Le changement de 1 à 4 membres de l'équipage ne peut être autorisé que par la FIA ou par les commissaires sportifs après le début des vérifications administratives ou techniques.

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

11.5 La liste des engagés, comprenant les pilotes prioritaires de l'épreuve, doit être envoyée à la FIA, pour validation, au plus tard 15 jours avant le début des vérifications administratives. La liste des équipages autorisés à prendre le départ, validée par les commissaires sportifs, sera communiquée à la FIA dans les 24 heures suivant cette validation.

11.6 Si un véhicule ne correspond pas, dans sa configuration de présentation aux vérifications techniques de départ, à son groupe d'engagement, ce véhicule peut sur proposition des commissaires techniques, être muté par les commissaires sportifs dans un autre groupe, ou refusé définitivement.

11.7 Les droits d'engagement seront entièrement remboursés :

- a) aux candidats dont l'engagement aurait été refusé,
- b) au cas où l'épreuve n'aurait pas lieu.

11.8 Quand un transfert (aérien, maritime, ferroviaire ou autre) est inclus dans le déroulement de l'épreuve, il doit en faire partie intégrante et doit être inclus dans le montant total des droits d'engagement.

12. PNEUS

12.1 Pour les pilotes prioritaires T1 avec des véhicules à 4 roues motrices, un seul dessin de pneus est autorisé pour chaque pilote prioritaire.

Lors des vérifications techniques, le dessin doit être déposé et les concurrents doivent nommer et donner les dessins du type de pneumatiques (dessins et dimensions). Seuls ces pneus, moulés et non retaillés, peuvent être utilisés pendant l'épreuve.

12.2 Un dessin est associé à chaque dimension et si les pneus droits et gauches sont différents, leurs dessins doivent être symétriques.

12.3 Les véhicules T1 et T4 à 2 roues motrices doivent utiliser des pneumatiques d'un catalogue commercial d'un fabricant de pneumatiques.

12.4 La découpe ou le retailage intentionnels des pneumatiques sont interdits.

13. ACQUISITION DE DONNEES

13.1 Les véhicules peuvent être équipés d'un système d'acquisition de données de la FIA afin de contrôler leurs performances lors de toutes les épreuves inscrites au calendrier de la FIA. A tout moment, la FIA peut imposer toutes conditions nécessaires, à sa propre appréciation, afin de répondre à cet objectif.

14. EQUIPAGES

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

14.2 Pendant toute la durée d'une épreuve, lorsque le concurrent est une personne morale ou lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au 1^{er} pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

regulations of the event.

11.3 The changing of a single crew member may be carried out until the moment at which the crew member concerned presents himself at the administrative checks, subject to the approval of the organising committee. Once the administrative checks and scrutineering have begun, the changing of 1 to 4 crew members may only be authorised by the FIA or by the Stewards.

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

11.5 The list of entrants, including priority drivers for the Event, must be sent to the FIA, for approval, at the latest 15 days before the start of the administrative checks. The list of crews authorised to take the start, approved by the Stewards, will be forwarded to the FIA within 24 hours following its approval.

11.6 Should it turn out, at the time of pre-race scrutineering, that a vehicle does not correspond in its presentation to the group in which it was entered, this vehicle may, upon the proposal of the scrutineers, be transferred by the Stewards to a different group or be refused definitively.

11.7 Entry fees will be refunded in full:

- a) To candidates whose entry has not been accepted,
- b) In the case of the Event not taking place.

11.8 When a transfer (by air, sea, rail, or other means) is included in the running of the Event, it must be included in the total sum of the entry fees.

12. TYRES

12.1 For T1 Priority Drivers with 4-WD vehicles, a single tyre pattern is authorised for each priority driver.

During scrutineering the pattern must be registered and the competitor must name and provide drawings of the type of tyre (patterns and dimensions). Only these tyres, which must be moulded and uncut, may be used during the event.

12.2 A pattern is associated with each dimension and, if left tyres are different from right tyres, their patterns must be symmetrical.

12.3 Two-wheel drive T1 and T4 vehicles must use tyres from a tyre manufacturer's commercial catalogue.

12.4 Deliberate cutting or re-grooving of tyres is forbidden.

13. DATA LOGGING

13.1 Vehicles may be equipped with an FIA Data Logger to monitor their performances during all events entered on the FIA calendar. At any time the FIA may impose any necessary conditions, at its own discretion, in order to meet this objective.

14. CREWS

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

14.2 Where the competitor is a legal entity, or in any case not part of the crew, the first driver named on the entry form will be held responsible, jointly and severally, for all the liabilities and obligations of the competitor, throughout the whole Event.

14.3 Sauf dans les zones d'assistance et de ravitaillement, excepté les cas prévus par le règlement, l'équipage doit se trouver au complet à bord du véhicule, pendant toute la durée d'une épreuve. L'abandon d'un membre de l'équipage ou l'admission d'un tiers à bord (sauf pour le cas de transport d'un blessé) entraîne l'exclusion du véhicule de l'épreuve.

14.4 Au cours d'une étape, le transport d'au moins un membre de l'équipage par un tiers entraîne l'exclusion de l'équipage concerné.

14.5 Le port des équipements de sécurité (Annexe L, chapitre 3) homologués FIA est obligatoire pendant toute la durée des secteurs sélectifs, sous peine d'exclusion immédiate de l'équipage.

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

Les officiels peuvent mener les vérifications de l'équipement de sécurité des équipages et de leurs vêtements, au départ de chaque secteur sélectif de l'épreuve et à tout autre moment de l'épreuve. En cas de non-conformité, le départ sera refusé.

14.6 Des informations détaillées concernant la sécurité des équipages figurent à l'Annexe 3 des présentes Prescriptions (sauf pour les Bajas).

14.3 Except in the service zones and refuelling zones, with the exception of the cases provided for in the regulations, the full crew must be on board the vehicle throughout the entire duration of the event. If one member retires, or if a third party is admitted on board (unless this is to transport an injured person), the vehicle shall be excluded from the Event.

14.4 During a Leg, transportation of at least one member of the crew by a third party will entail the exclusion of the crew concerned.

14.5 The wearing of FIA homologated safety equipment (Appendix L, Chapter 3) is compulsory throughout the selective sections, on pain of immediate exclusion of the crew.

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

Officials may carry out checks on the crews' safety equipment and clothing at the start of each selective section in the Event and at any other moment of the Event. In the event of non-conformity, the start will be refused.

14.6 Details regarding safety of the crews are contained in Appendix 3 of the present prescriptions (Except for Bajas).

15. IDENTIFICATION

15.1 L'organisateur fournira à chaque équipage un ensemble de plaques d'identification comprenant : 1 plaque rallye et 3 panneaux portant les numéros de course comme indiqué ci-après.

15. IDENTIFICATION

15.1 The Organiser shall supply each crew with a set of identification plates comprising one rally plate and 3 panels bearing the race numbers as shown below.



Competing Vehicles / Véhicules Engagés

White background / Fond blanc
Black numbers / Chiffres noirs



Service / Assistance

Yellow background / Fond jaune
Black numbers / Chiffres noirs
Yellow colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 107 / Couleur jaune correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 107



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

Light blue background / Fond bleu clair
Black numbers / Chiffres noirs
Blue colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 264 / Couleur bleue correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 264



Media / Médias

Mid green background / Fond vert
Black numbers / Chiffres noirs
Green colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 375 / Couleur verte correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 375



FIA Officials / Officiels FIA

White background / Fond blanc
Black writing / Lettres en noir



Event Organization / Organisation de l'Epreuve

Red background / Fond rouge
White writing / Lettres en blanc
Red colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 166 / Couleur rouge correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 166

15.2 Pendant toute la durée de l'épreuve, les plaques doivent être apposées suivant les présentes Prescriptions. Elles ne doivent en aucun cas recouvrir, même partiellement, l'immatriculation du véhicule.

15.3 Les numéros de course (50 cm de largeur x 47 cm de hauteur) doivent être collés sur le côté droit et le côté gauche du véhicule, dans la zone située entre les passages de roues de sorte qu'ils soient totalement visibles de côté, ainsi que sur le toit du véhicule lisibles de l'arrière.

15.4 Une plaque rallye doit être apposée visiblement sur le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. Elle est obligatoirement fixée, parallèlement à l'axe des roues, à l'arrière du véhicule, sans recouvrir même partiellement la plaque d'immatriculation.

15.5 À tout moment de l'épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'un numéro de course ou d'une plaque "rallye" peut entraîner une pénalisation, égale à 10% du montant des droits d'engagement.

15.6 Les noms du 1^{er} pilote et des copilotes et le drapeau de leur nationalité, d'une hauteur de 30 à 50 mm, doivent être apposés sur chaque côté des ailes avant ou portières avant du véhicule. Tout véhicule ne respectant pas cette règle peut faire l'objet d'une pénalisation, égale à 10% du montant des droits d'engagement.

15.7 Les membres de l'équipage seront reconnaissables au moyen d'un bracelet d'identification. Tout défaut constaté par un officiel peut entraîner une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement. Le n° d'appel d'urgence et le nom de la personne doivent être inscrits sur ce bracelet.

16. PUBLICITE

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

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

16.2 Les emplacements réservés aux organisateurs pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

- a) Les plaques numéros où la publicité organisateur devra être installée sur un bandeau de 14 cm x 50 cm, éventuellement divisible en haut et/ou en bas des numéros.
- b) Une plaque "rallye" dont 9 cm x 43 cm sont réservés à la publicité des organisateurs.
- c) Deux bandeaux à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise, d'une hauteur maximale de 10 cm et d'une longueur maximale de 25 cm, si autorisé par le code de la route des pays où l'épreuve a lieu.

16.3 La publicité facultative de l'organisateur doit figurer sur deux panneaux de 50 cm de large x 52 cm de haut non morcelables à apposer sur le côté droit et le côté gauche du véhicule et dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'ils soient totalement visibles de côté.

16.4 Pour les concurrents n'acceptant pas la publicité facultative de l'organisateur, le montant des droits d'engagement est majoré de 60%.

16.5 Les équipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée de l'épreuve. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement pour le 1^{er} constat et de 100% à chaque récidive.

16.6 Si l'organisateur veut imposer une publicité, il doit préciser laquelle dans le règlement, ou, au plus tard, un mois avant les

15.2 Throughout the duration of the Event, the plates must be affixed according to the Prescriptions. In no case may they cover, even partially, the vehicle's licence plates.

15.3 The race numbers, 50 cm wide x 47 cm high, must be affixed to the right and left sides of the vehicle, on the area situated between the wheel arches, so that they are totally visible from the side, and on the roof of the vehicle legible from the back.

15.4 One rally plate must be positioned in a visible position during the whole event. It must be fixed at the rear of the vehicle, parallel to the axis of the wheels, without covering, even partially, the vehicle's license plate.

15.5 At any time during the Event, the absence or incorrect positioning of a race number or a rally plate may incur a cash penalty equivalent to 10% of the entry fees.

15.6 The names of the 1st driver and his co-driver(s), plus their national flags, of a height of 30 - 50 mm, must appear on both sides of the front wings or front doors of the vehicle. Any vehicle failing to comply with this rule may be subject to a cash penalty, equivalent to 10% of the entry fee.

15.7 The members of the crew will be identified by means of an identity bracelet. Any breach noted by an official may result in a cash penalty equivalent to 10% of the sum of the entry fee. The emergency number and the name of the person must be written on this bracelet.

16. ADVERTISING

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

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

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

- a) The number plates where the Organisers' advertising must be affixed on a strip measuring 14 cm x 50 cm, which may be divided above and/or below the numbers.
- b) One rally plate, of which 9 cm x 43 cm is reserved for the Organisers' advertising.
- c) Two strips to be affixed on each side of the upper part of the windscreen 10 cm high maximum by 25 cm long maximum, if permitted by the road traffic laws of the local countries where the event is taking place.

16.3 The Organiser's optional advertising will appear on two 50 cm wide x 52 cm high panels which cannot be subdivided, to be affixed on the right and left sides of the vehicle, on the area situated between the wheel arches provided that they are totally visible from the side.

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

16.5 The crews must ensure that the advertising is properly affixed throughout the running of the event. If compulsory or optional advertising is absent or wrongly fixed, a penalty of 10% of the entry fee will be incurred for a first offence, and 100% of the entry fee for each repeated offence.

16.6 If the Organiser wishes to impose certain advertising, they must specify which type in the Regulations, or, at the latest one

vérifications, par additif visé par la FIA. Cependant, le nom d'un constructeur automobile ne peut être associé au nom de l'épreuve ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par l'organisateur.

17. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET VERIFICATIONS TECHNIQUES

17.1 Tous les membres des équipages participant à une épreuve doivent se présenter aux vérifications administratives prévues conformément au programme publié dans le règlement particulier. Les pénalités pour retard seront de nature financière et seront détaillées dans le règlement particulier.

17.2 Lors des vérifications administratives, les documents suivants seront contrôlés :

Licence de compétition approuvée par la FIA

Autorisation de l'ASN pour courir à l'étranger

Permis de conduire

Certificat de propriété du véhicule

Tous les autres documents qu'un organisateur souhaite examiner doivent être inclus dans le règlement particulier.

17.3 Seuls les équipages ayant satisfait aux vérifications administratives peuvent se présenter avec leur véhicule muni de sa plaque rallye et plaques numéros aux vérifications techniques. Les vérifications techniques sont d'ordre tout à fait général : marque et modèle du véhicule, conformité apparente avec le groupe dans lequel il a été engagé, conformité des éléments de sécurité, conformité du véhicule avec le Code de la Route, etc. Le départ est refusé à tout véhicule qui n'est pas en conformité avec les règlements de sécurité de la FIA et les présentes Prescriptions.

17.4 Satisfaire aux vérifications techniques avant l'épreuve ne signifie en aucun cas qu'un véhicule est conforme au règlement technique.

17.5 À tout moment d'une épreuve, le concurrent est responsable de la conformité technique de son véhicule. Le fait de présenter un véhicule au contrôle technique est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

17.6 En cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation, un délai peut être donné par les commissaires sportifs pour représenter la voiture aux vérifications techniques.

17.7 Si un parc fermé fait suite aux vérifications techniques, un membre de l'équipe pourra rentrer le véhicule dans ce parc.

17.8 Le départ est refusé à tout équipage qui se présente aux vérifications administratives et/ou techniques au-delà des limites prévues par le règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

17.9 Des vérifications complémentaires peuvent être effectuées concernant les membres de l'équipage et/ou le véhicule à tout moment durant l'épreuve. Ces contrôles doivent être organisés de manière à ne pas pénaliser les concurrents.

18. MARQUAGE

18.1 Le bloc moteur, le châssis et le GPS seront marqués lors des vérifications techniques et associés à un équipage en particulier. Ces éléments ne pourront pas être changés pendant l'épreuve, si ce n'est que les concurrents du Groupe T1 peuvent changer un bloc moteur par véhicule, ce qui entraînera une pénalité de 50 heures.

18.2 Il est de la responsabilité du concurrent de veiller à ce que toute marque ou scellé soit protégé(e) jusqu'à la fin de l'épreuve.

18.3 Toute intervention délibérée sur toute marque ou tout scellé est strictement interdite et sera signalée aux commissaires sportifs.

18.4 Un GPS défectueux peut être remplacé avec la permission écrite du délégué technique de la FIA.

month before the administrative checks, by means of a bulletin approved by the FIA. However, the name of an automobile manufacturer cannot be associated with the name of the event, nor can it appear in the advertising spaces imposed by the Organiser.

17. ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

17.1 All crew members taking part in the event must report to the administrative checks in accordance with the timetable published in the supplementary regulations. Penalties for lateness will be of a financial nature and will be detailed in the supplementary regulations.

17.2 During the administrative checks the following documents will be checked:

FIA approved competition licence

ASN permission to compete abroad

Driving licence

Certificate of vehicle ownership

Any other documents which an organiser wishes to examine must be included in the supplementary regulations.

17.3 Only those crews who have passed the administrative checks may present themselves with their vehicle equipped with its rally plate and rally numbers at scrutineering. Scrutineering will be of a general nature checking make and model of the vehicle, apparent conformity with the group in which it is entered, conformity of the safety items, conformity of the vehicle with the Highway Code etc. No vehicle will be allowed to start that does not comply with the FIA safety regulations and the present prescriptions.

17.4 Passing pre-event scrutineering does not in any way infer that a vehicle complies with the technical regulations.

17.5 At all times during the Event, the competitor is responsible for the technical conformity of his vehicle. The fact of presenting a vehicle for scrutineering is considered as an implicit statement of conformity.

17.6 If a car is found not to comply with the regulations, the stewards may set a deadline before which the car must be presented for re-scrutineering.

17.7 If scrutineering is followed by a parc fermé, a member of the team may take the vehicle into that parc.

17.8 Any crew reporting to scrutineering and/or the administrative checks outside the time limits prescribed in the regulations will not be allowed to start, except in a case of force majeure duly recognised as such by the stewards.

17.9 Additional checking of the crew members and/or the vehicle may be carried out at any time during the event. These checks must be organised in such a way that they do not penalize the competitors.

18. MARKING

18.1 The engine block, chassis and GPS will be marked during scrutineering and associated with a specific crew. These items may not be changed throughout the event, except that competitors in Group T1 may change one engine block per vehicle which will entail a penalty of 50 hours.

18.2 It is the responsibility of the competitor to ensure any marks or seals are protected until the end of the event.

18.3 Deliberate interference with any mark or seal is strictly prohibited and all such occurrences will be reported to the stewards.

18.4 A faulty GPS may be replaced with the written permission of the FIA Technical Delegate.

19. ORDRE DE DEPART

19.1 L'intervalle et l'ordre de départ de la super spéciale sont à l'appréciation du directeur de course. Le départ de chaque étape est donné avec un écart d'au moins 2 minutes entre les 10 premiers, dans l'ordre croissant du classement des jours précédents, les pilotes de priorité FIA conduisant des voitures T1 prenant le départ en premier.

19.2 Les départs de l'étape suivant la super spéciale, comportant un secteur sélectif se feront dans l'ordre du classement de la super spéciale. Les pénalités infligées lors de la super spéciale et des liaisons éventuelles ne concernent que le classement général. En cas d'ex æquo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura réalisé le temps en premier. Si aucune super spéciale n'est disputée, les concurrents prendront le départ à l'appréciation du directeur de course, les pilotes de Priorité FIA partant en premier.

19.3 Dans le cas où deux ou plusieurs secteurs sélectifs auraient été courus lors de la même étape, l'ordre de départ de l'étape du lendemain sera établi sur le cumul des temps de ces secteurs sélectifs. En cas d'ex æquo, la priorité sera accordée à l'équipage qui aura obtenu le temps le plus rapide du premier secteur sélectif.

19.4 Dans le cas de 2 ou plusieurs secteurs sélectifs successifs, le départ du secteur sélectif suivant sera basé sur l'heure d'arrivée du secteur sélectif précédent en heures et minutes, sans tenir compte des secondes, heure à laquelle s'ajoutera le temps imparti pour le secteur de liaison éventuel et les 5 minutes réglementaires.

Les concurrents partent avec au moins le même intervalle que celui en vigueur lors du départ de l'étape (soit les 10 premiers avec un intervalle de 2 minutes et les autres avec un intervalle d'une minute).

19.5 Le directeur de course, lorsqu'il rédige l'ordre de départ, ne devra tenir compte que des éventuelles pénalités sportives liées à des infractions (CP manqué, waypoint manqué, excès de vitesse, comportement déloyal, etc.) effectuées sur le secteur sélectif qui s'ajouteront au temps du/des secteur(s) sélectif(s) considéré(s).

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

19.7 Tout retard pour se présenter au départ d'une étape est pénalisé à raison d'une minute par minute de retard.

19.8 En cas de pointage en avance effectué par un équipage au contrôle horaire qui précède le départ d'un secteur sélectif, l'équipage sera retenu par les officiels jusqu'à son heure de départ.

19.9 Sauf cas prévus au règlement, le premier camion prendra le départ de la super spéciale après la dernière voiture.

20. PÉNALISATION FORFAITAIRE

20.1 Une pénalisation forfaitaire a pour objet de permettre à un concurrent de rester dans la compétition alors qu'autrement il serait exclu pour avoir manqué certains contrôles ou ne pas s'être présenté dans les délais impartis.

20.2 Tout concurrent ne parvenant pas à terminer une étape du rallye comme requis dans le règlement (par ex. non présentation aux CH au départ ou à l'arrivée d'un jour dans leurs heures d'ouverture ou non achèvement d'un secteur sélectif dans le temps maximum alloué) se verra attribuer une pénalisation forfaitaire d'une étape".

20.3 Aux fins de l'établissement du classement, tous les concurrents n'ayant aucune pénalisation journalière seront classés devant ceux ayant une pénalisation journalière qui à leur tour seront classés devant ceux ayant deux pénalisations journalières et ainsi de suite. Exemple :
Classement

1 ^{ère}	Voiture A	0 étape	14h 37m 46s
2 ^{ème}	Voiture B	0 étape	14h 55m 33s
3 ^{ème}	Voiture C	0 étape	16h 21m 56s
4 ^{ème}	Voiture D	0 étape	21h 33m 21s

19. STARTING ORDER

19.1 The start interval and running order of the Super Special Stage is at the discretion of the clerk of the course. The start of each leg shall be given with an interval of at least 2 minutes between the first 10, in ascending order of the previous day's classification with FIA priority drivers driving T1 cars starting first.

19.2 Following the Super Special Stage, the starts for the next Leg including a selective section shall be given in the order of the super special stage classification. Penalties imposed during the super special stage and on any road sections concern only the general classification. In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the time first. Should no Super Special Stage be run competitors will start at the discretion of the Clerk of the Course with FIA priority drivers first.

19.3 If two or more selective sections have been run in the same Leg, the starting order of the next day's Leg will be drawn up by cumulating the times of these selective sections. In case of a dead heat, priority will be given to the crew who achieved the fastest time in the 1st selective section.

19.4 In the case of 2 or more successive selective sections, the start of the following selective section shall be based on the finish time of the previous selective section in hours and minutes, disregarding the seconds, to which will be added the target time for the road section, if any, and the statutory 5 minutes.

Competitors will start with at least the same interval as was given at the start of the Leg (e.g. the first 10 at 2-minute intervals, the rest at one-minute intervals).

19.5 The clerk of the course, when drawing up the starting order, must take into account only any sporting penalties that a competitor has incurred for infringements (missed PC, missed waypoint, speeding, unfair behaviour, etc.) committed during the selective section, and which will be added to the time of the selective section(s) concerned.

19.6 Any penalties incurred on the road sections shall be added to the general classification of the Leg covered.

19.7 Any vehicle reporting late for the start of a Leg shall be penalised at a rate of one minute for every minute of lateness.

19.8 In a case where a crew arrives early at the time control before the start of a selective section, the crew will be held by the officials until its correct starting time.

19.9 Save for cases provided for in the Regulations, for the Super Special Stage, the first truck will start after the last car.

20. FIXED PENALTY

20.1 A fixed penalty is used to enable a competitor to remain in the competition when they would otherwise be excluded due to failing to visit certain controls or report within the time limits imposed.

20.2 Any competitor failing to complete a leg of the rally as required by the regulations (i.e. failure to report at the TCs at the start or finish of a day within their opening times, or failure to complete a selective section within the maximum time allowed) will be given a fixed penalty of "one leg".

20.3 For the purposes of establishing a classification all competitors with zero day penalties will be classified ahead of those with one day penalties who will in turn be classified ahead of those with two day penalties and so on. Example:

Classification

1 st	Car A	0 legs	14h 37m 46s
2 nd	Car B	0 legs	14h 55m 33s
3 rd	Car C	0 legs	16h 21m 56s
4 th	Car D	0 legs	21h 33m 21s

5 ^{ème}	Voiture E	1 étape	15h 35m 45s	5 th	Car E	1 leg	15h 35m 45s
6 ^{ème}	Voiture F	2 étapes	12h 34m 44s	6 th	Car F	2 legs	12h 34m 44s
<p>20.4 En aucun cas, une pénalisation forfaitaire ne pourra être utilisée par un concurrent exclu pas les commissaires sportifs.</p> <p>20.5 Le recours à la pénalisation forfaitaire est facultatif pour les Bajas, les organisateurs peuvent à la place utiliser les pénalités maximales applicables aux secteurs sélectifs.</p>				<p>20.4 In no case may a fixed penalty be used by a competitor who has been excluded by the Stewards.</p> <p>20.5 The use of the fixed penalty is optional in Bajas where organisers may instead use maximum selective section penalties.</p>			
<p>21. ITINERAIRE OFFICIEL (sauf pour les Bajas)</p> <p>21.1 L'itinéraire officiel est celui indiqué dans le road book et défini à l'aide de dessins et de waypoints. L'itinéraire officiel est contrôlé par la voiture ouvreuse de la FIA (excepté pour les Bajas). L'itinéraire devrait être conçu de sorte que la majorité des concurrents puissent effectuer les secteurs sélectifs de jour.</p> <p>21.2 Les concurrents sont obligés d'être équipés d'un ou deux GPS téléchargés avec les waypoints donnés par l'organisateur. Lorsqu'un équipage utilise deux GPS, il doit indiquer lequel doit être considéré comme officiel par écrit aux vérifications techniques. Si le GPS officiel est en panne, le second GPS devient le GPS officiel.</p> <p>21.3 Il est de la responsabilité du concurrent de veiller à ce que le système de suivi demeure en permanence connecté et allumé, l'antenne étant connectée en permanence durant l'épreuve lorsque la voiture se trouve à l'extérieur du bivouac.</p> <p>21.4 Le GPS peut être inspecté par un officiel en tout point durant l'épreuve.</p> <p>21.5 A la fin de chaque étape, le GPS peut être inspecté pour validation des waypoints. Toute violation sera immédiatement signalée au directeur de course.</p> <p>21.6 Entre deux waypoints, le parcours décrit dans le road book n'est pas obligatoire mais fortement recommandé. Seul ce parcours est ouvert par la voiture ouvreuse de la FIA.</p>				<p>21. OFFICIAL ITINERARY (not for Bajas)</p> <p>21.1 The Official Itinerary is that shown in the road book and defined by drawings and waypoints. The Official Itinerary is checked by the FIA Opening Car (except for Bajas). The itinerary should be designed so that the majority of competitors may complete the selective sections in daylight.</p> <p>21.2 Competitors are obliged to be equipped with one or two GPS downloaded with the waypoints given by the organiser. When a crew uses two GPS, it must indicate in writing, at scrutineering, which of the two will be considered as the official one. If the official GPS is inoperative, the second GPS becomes the official one.</p> <p>21.3 It is the competitor's responsibility to ensure the Tracking System remains permanently connected and switched on with the antenna connected at all times during the event when the car is outside the bivouac.</p> <p>21.4 The GPS may be inspected by an official at any point during the event.</p> <p>21.5 At the end of each leg the GPS may be inspected for validation of waypoints. Any violations will be reported immediately to the Clerk of the Course.</p> <p>21.6 Between two waypoints, the route described in the road book is not obligatory but strongly recommended. Only this route is opened by the FIA opening car.</p>			
<p>21B. ITINERAIRE OFFICIEL (Bajas)</p> <p>21B.1 L'itinéraire officiel est celui indiqué dans le road book et défini à l'aide de dessins. L'itinéraire devrait être conçu de sorte que la majorité des concurrents puissent effectuer les secteurs sélectifs de jour.</p> <p>21B.2 L'itinéraire et les schémas indiquant le sens du parcours contenus dans le road book doivent être suivis. Une pénalité pour non-respect peut être indiquée dans le règlement particulier. Tout autre cas sera signalé aux commissaires sportifs.</p> <p>21B.3 Si un concurrent quitte accidentellement le parcours, il doit refaire le chemin en sens inverse jusqu'au point où il l'a quitté avant de continuer, tout en se conformant à l'Art. 40.2.</p> <p>21B.4 Si un organisateur d'une Baja souhaite utiliser des waypoints, des informations complètes sur ces derniers et les unités GPS autorisées doivent figurer dans le règlement particulier.</p>				<p>21B. OFFICIAL ITINERARY (Bajas)</p> <p>21B.1 The Official Itinerary is that shown in the road book and defined by drawings. The itinerary should be designed so that the majority of competitors may complete the selective sections in daylight.</p> <p>21B.2 The itinerary and the road direction diagrams in the road book must be followed. A penalty for non-compliance may be mentioned in the supplementary regulations. Any other case will be reported to the stewards.</p> <p>21B.3 Should a competitor accidentally leave the route he must retrace his tracks and return to that point before continuing, while complying with Art. 40.2.</p> <p>21B.4 Should a Baja organiser wish to use waypoints full details of these and GPS units permitted must be detailed in the Supplementary Regulations.</p>			
<p>22. WAYPOINTS (sauf pour les Bajas)</p> <p>22.1 Un waypoint est un point géographique défini par des coordonnées en longitude et en latitude. Il existe plusieurs types de waypoints :</p> <p>a) WPV (Waypoint visible)</p> <p>Un waypoint dont les coordonnées sont communiquées dans le road book. En se déplaçant vers un waypoint visible, toutes les informations sont affichées à l'écran du GPS. Pour valider un WPV, un concurrent doit passer à moins de 200 mètres de celui-ci.</p> <p>b) WPE (Waypoint Eclipse)</p> <p>Un waypoint qui devient complètement visible sur le GPS une fois que le WPE, WPV, WPS ou WPM précédant ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le WPE, WPM, WPV, WPS et le WPE. Pour valider un WPE, un concurrent doit passer à moins de 200 mètres</p>				<p>22. WAYPOINTS (Not for Bajas)</p> <p>22.1 A Waypoint is a geographical point defined by coordinates of longitude and latitude. There are several types of Waypoints:</p> <p>a) WPV (Visible Waypoint)</p> <p>A waypoint, the coordinates of which are given in the road book. Travelling towards a visible waypoint, all information is displayed on the screen of the GPS. In order to validate a WPV a competitor must pass within 200 metres of it.</p> <p>b) WPE (Eclipse Waypoint)</p> <p>A waypoint which becomes completely visible on the GPS once the WPE, WPV, WPS or WPM preceding this WPE has been validated, whatever the distance between the WPE, WPM, WPV, WPS and the WPE should be. In order to validate a WPE a competitor must pass</p>			

de celui-ci.

c) WPM (Waypoint masqué)

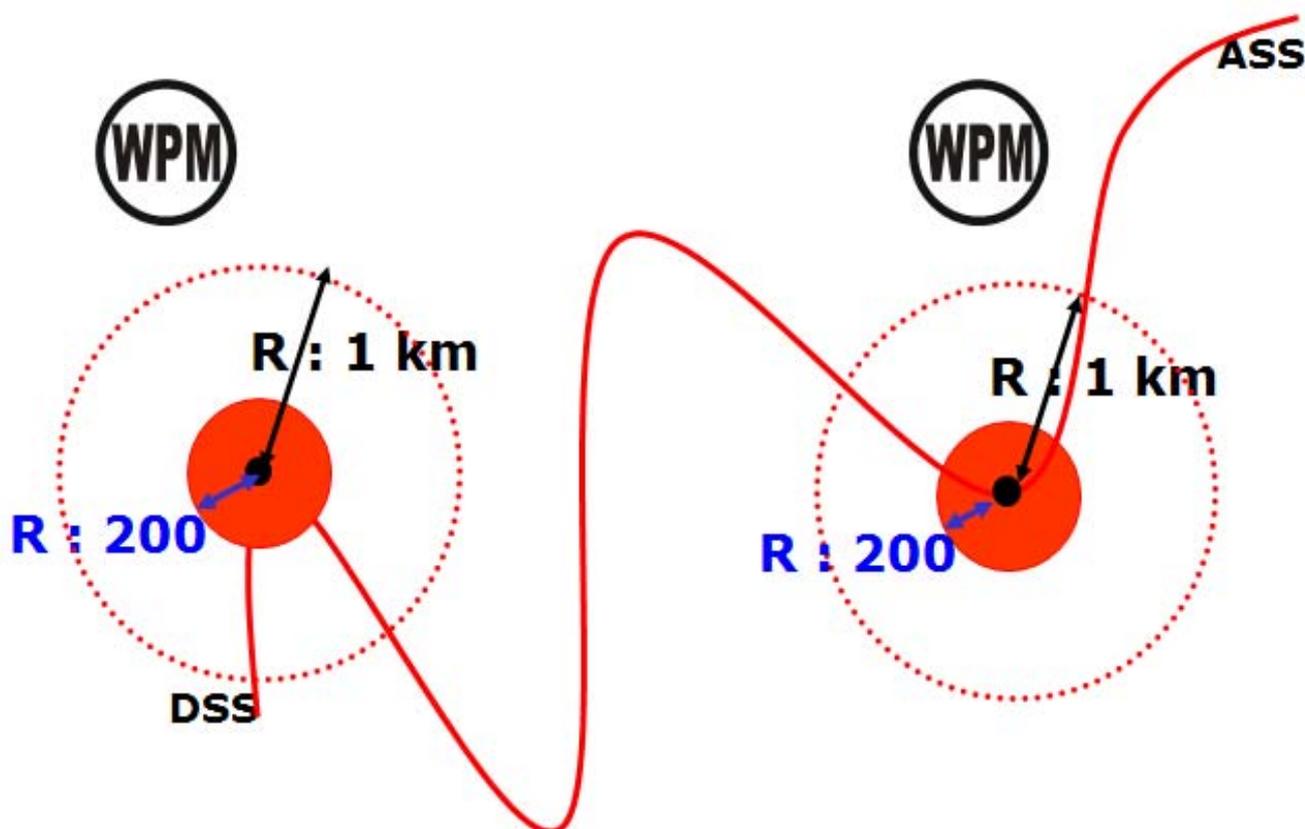
Un waypoint dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 1 km de ce dernier. Pour valider un WPM, un concurrent doit passer à moins de 200 mètres de celui-ci. Voir Diagramme B ci-dessous.

within 200 metres of it.

c) WPM (Hidden Waypoint)

A waypoint, the coordinates of which are not revealed to the competitors. The GPS directs the competitor towards this point only once he has come within a 1 km radius of it. In order to validate a WPM a competitor must pass within 200 metres of it. See Diagram B below.

DIAGRAM B



d) WPS (Waypoint Sécurité)

Un waypoint utilisé pour garantir la sécurité des concurrents, signalé dans le road book et dont les coordonnées ne sont pas révélées aux concurrents. Le GPS ne dirige le concurrent vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier. Pour valider un WPS, le concurrent doit passer à moins de 90 mètres de celui-ci.

22.2 Tous les waypoints sont contenus dans la mémoire du GPS standard.

22.3 Les concurrents doivent passer par tous les waypoints dans l'ordre chronologique.

22.4 La pénalité pour la non-validation d'un waypoint sera indiquée dans le règlement particulier et doit être d'au moins deux heures. Le nombre total de waypoints pouvant être manqués durant une étape ou pendant toute l'épreuve sera indiqué dans le règlement particulier.

22.5 Si un concurrent souhaite abandonner, il peut entrer un code d'urgence qui débloquera complètement le GPS et montrera tous les waypoints. Le code d'urgence sera indiqué dans le règlement particulier et imprimé dans chaque road book.

22.6 Un concurrent qui doit sortir d'un secteur sélectif et retourner au

d) WPS (Waypoint Safety)

A waypoint used to ensure competitors safety, mentioned in the Road Book and the coordinates of which are not revealed to the competitors. The GPS directs the competitor towards this point only once he has come within a 3 km radius of it. In order to validate a WPS a competitor must pass within 90 metres of it.

22.2 All waypoints are contained in the memory of the standard GPS.

22.3 Competitors must pass through all waypoints in chronological order.

22.4 The penalty for the non-validation of a waypoint will be stipulated in the Supplementary Regulations and must be at least 2 hours. The total number of waypoints which may be missed during a leg or in the entire event will be stipulated in the Supplementary Regulations.

22.5 Should a competitor wish to retire he may enter an emergency code which will completely unlock the GPS and show all waypoints. The emergency code will be stated in the Supplementary Regulations and printed in each road book.

22.6 A competitor who needs to exit a selective section and return

Applicable au : 01/01/2012

Application from: 01/01/2012

bivouac peut contacter la direction de course qui pourra fournir un code de déblocage pour cette étape. Le concurrent se verra infliger la pénalisation forfaitaire pour cette étape.

to the bivouac may contact Rally Control who may supply an unlocking code for that leg. The competitor will be given the fixed penalty for that leg.

23. ROAD BOOK

23.1 Les road books doivent être conformes à la norme FIA et utiliser les symboles indiqués dans le Tableau ci-après.

23. ROAD BOOK

23.1 Road books must comply with the FIA standard and use the symbols shown in Diagram below.

LEXIQUE ROAD BOOK FIA 2012 - FIA 2012 ROAD BOOK LEXICON

	ROUTE	ROAD		OUED	OUED / WADI	GV	GRAVER	GRAVEL
	ROUTE (avec séparateur central)	DUAL CARBAGEWAY		LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	G/D	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
	PISTE TRACÉE	TRACK		BORNE	KILOMÈTRE MARKER	D/G	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
	HORS PISTE	OFF TRACK		CIMETIÈRE	CEMETERY	MVS	MAUVAIS	BAD
	ATTENTION	1 DANGER		FÛT	BARREL	EMP	EMPEÑRE	STONY OR ROCKY
	DANGER	2 DANGER		PANNEAU	SIGNPOST	DEF	DEFONCE	ROUGH
	GROS DANGER	3 DANGER		MAISON	HOUSE	ORN	ORNIÈRE	RUT
	CUVETTE	DIP		FORT	FORT	SER	SERRE	TIGHT
	BOSSE	BUMP		POTEAU POTELET	POST	HP	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
	COMPRESSION	COMPRESSION		PNEU	TYRE	HP	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN
	SAGNÉE	DITCH		PUIT	WELL	OUED	OUED	OUED / WADI
	RADIER	STEP		RUINES (silhouettes à dessiner)	RUINS (Individual drawing for each)	E3	ÉTROIT	NARROW
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN		MONTAGNE (silhouettes à dessiner)	MOUNTAIN (Individual drawing for each)	DS	DANS	IN
	MARCHE EN MONTÉE	STEP UP		DÉBIT de Zone (Fin de Zone - vitesse limitée)	START of Zone (END of Zone - controlled speed)	IMP	IMPÉRATIF	IMPERATIVE
	DESCENTE	DOWNHILL		Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	QT	QUITTER	LEAVE
	VERS	TOWARDS		STOP	STOP	GD	GRAND	BIG
	MONTÉE	UPHILL		DÉVERS	CAMBER	NBX	NOMBREUX	MANY
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE		DÉPART	START	RLT	RALENTIR	SLOWDOWN
	ORNIÈRE	RUTS		ARRIVÉE	FINISH	±V	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE
	ONDULATION BOSSE	UNDULATION		CHRONO	CLOCK	S	SINUEUX	TWISTY
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE		ESSENCE	FUEL	PP	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
	GUE	FORD		PHOTO	PHOTO	TD	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT
	TROU	HOLE		CP	PC	RO	ROUTE	ROAD
	CAIRN	CAIRN		DÉBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE	TDSPP	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
	CITERNE	WATER TANK		FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE	TDRPP	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
	FIL BARBE	BARBED WIRE FENCE		VILLAGE	VILLAGE	P//	PISTES PARALLÈLES	PARALLEL TRACKS
	CLOTURE	FENCE		WAYPOINT MASQUÉ	WAYPOINT MASKED	P	PISTE	TRACK
	LIGNE ÉLECTRIQUE	ELECTRIC LINE		WAYPOINT ÉCLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE	C	CAP	BEARING
	DUNES	DUNES	AD	A DROITE	ON THE RIGHT	TJS	TOUJOURS	ALWAYS
	DUNETTE	SMALL DUNE	AG	A GAUCHE	ON THE LEFT	VG	VEGETATION	VEGETATION
	PALMIER	PALM TREE	D	DROITE	RIGHT	CX	CALLoux	STONE
	ANTENNE	ANTENNA / MAST	G	GAUCHE	LEFT	EFF	EFFONDRE	COLLAPSED
	PORTAIL BARRIÈRE	GATE BARRIER	SA	SABLE	SAND	RP	REPRISE REPRENDRE	TO TAKE
DNT	DUNETTE	SMALL DUNE	DN	DUNE	DUNE	BETW	ENTRE	BETWEEN

23.2 Les organisateurs peuvent publier le road book par jour ou dans son intégralité. Les concurrents doivent se voir délivrer le road book d'un jour au plus tard à 18h la veille. Ils en accuseront réception par émargement et le road book demeurera la propriété du concurrent.

23.3 Seules sont autorisées dans la voiture les notes de parcours de l'épreuve en cours (road book officiel), les modifications proposées par la voiture ouvreuse de la FIA ou la voiture ouvreuse de l'organisateur, qui pourront être intégrées dans le road book, et les notes personnelles résultant d'un précédent passage (quel que soit le sens) lors de l'épreuve en cours.

23.4 Il est interdit de transporter toutes cartes dans le véhicule, à l'exception de celles distribuées par les organisateurs et des cartes mentionnées dans le règlement de l'épreuve. Aucune note ne sera autorisée sur les cartes autres que les lignes de latitude et longitude et les points GPS fournis par les organisateurs.

24. ZONES DE CONTROLE DE VITESSE

24.1 Les organisateurs doivent établir des zones de contrôle de vitesse lorsqu'un secteur sélectif passe dans une zone habitée et à d'autres endroits à leur appréciation. Une impulsion est enregistrée dans le GPS au moins tous les 100 mètres et la vitesse est affichée sur la page speed du GPS et enregistrée dans sa mémoire.

24.2 Le début de la zone de contrôle de vitesse sera matérialisé sur le road book par une case "DZ" et par un waypoint (WPS ou WPE) et indiqué à l'aide d'un panneau physique. 90 m avant ce waypoint, le concurrent se voit indiquer sur son GPS qu'il approche de la zone de contrôle. Les 90 m situés après ce waypoint constituent la zone de tolérance dans laquelle aucune pénalité ne s'applique.

24.3 La fin de la zone de contrôle de vitesse sera matérialisée sur le road book par une case "FZ" et par un waypoint (WPE) et indiquée à l'aide d'un panneau physique. 90 m avant ce waypoint, la zone de tolérance dans laquelle aucune pénalité ne s'applique commence.

24.4 Les waypoints associés à une DZ ou FZ ne sont validés qu'une fois que le concurrent se trouve dans un rayon de 90 mètres.

24.5 A l'intérieur d'une zone de contrôle de vitesse, les organisateurs peuvent spécifier une limite de vitesse de 30, 50 ou 90 km/h. La vitesse imposée sera en permanence affichée sur le GPS.

24.6 Si le panneau physique et le waypoint ne coïncident pas, le waypoint sera considéré comme correct.

24.7 Un concurrent ne peut commettre qu'une infraction par zone de vitesse.

23.2 Organisers may issue the road book one day at a time or in its entirety. Competitors must be issued with the road book for a day by at the latest 18h00 on the previous day. Receipt will be acknowledged by signature and the road book will remain the property of the competitor.

23.3 It is authorised to carry in the car only the route notes for the current event (official road book), the modifications proposed by the FIA opening car or the organisers' opening car, which may be integrated into the road book, and personal notes resulting from a previous passage (in whatever direction) in the current event.

23.4 It is forbidden to carry any map in the car except for those supplied by the organizers or maps mentioned in the event regulations. No notes may be made on the maps other than latitude & longitude lines and GPS points provided by the organisers.

24. SPEED CONTROL ZONES

24.1 Organisers must establish speed control zones when a selective section passes through a populated area and at other locations at their discretion. A pulse signal is recorded in the GPS at least every 100 metres and the speed is displayed on the speed page of the GPS and recorded in its memory.

24.2 The start of the speed control zone will be indicated in the road book by a box marked 'DZ' and by a waypoint (WPS or WPE) and marked with a physical sign. 90 metres before this waypoint, competitors will be informed by their GPS that they are approaching a speed control zone. 90 metres after this waypoint is the tolerance zone within which no penalty applies.

24.3 The end of the speed control zone will be indicated in the road book by a box marked 'FZ' and by a waypoint (WPE) and marked with a physical sign. 90 metres before this waypoint the tolerance zone begins within which no penalty applies.

24.4 Waypoints associated with a DZ or FZ are validated only once the competitor is within a radius of 90 metres.

24.5 Within a speed control zone organisers may specify a speed limit of 30, 50 or 90 kph. The speed imposed will be permanently displayed on the GPS.

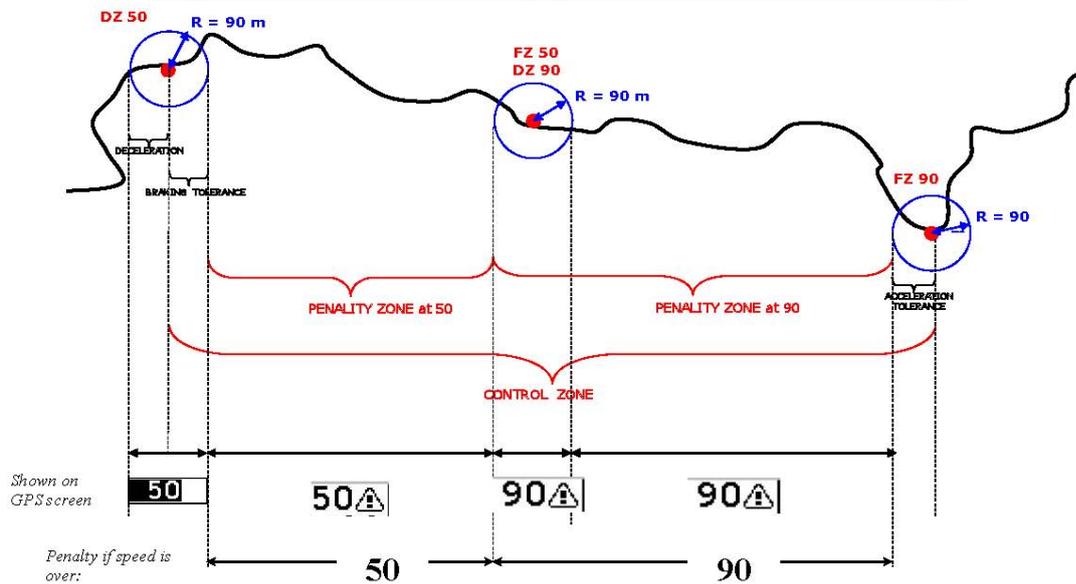
24.6 Should the physical sign and the waypoint not coincide the waypoint will be considered correct.

24.7 A competitor may only commit one infringement per speed zone.

24.8 Les organisateurs ne peuvent pas établir plus de deux zones de contrôle de vitesse successives avec des limites de vitesse différentes. Dans le cas d'une accélération, la limite de vitesse la plus élevée sera appliquée 90 mètres avant le waypoint (WPE) FZ/DZ intermédiaire. (Voir Diagramme D ci-dessous)

24.8 Organisers may establish not more than two successive speed zones with different speed limits. In the case of increasing speed the higher speed will be enforced from 90 metres before the intermediate FZ/DZ waypoint (WPE). (See Diagram D below)

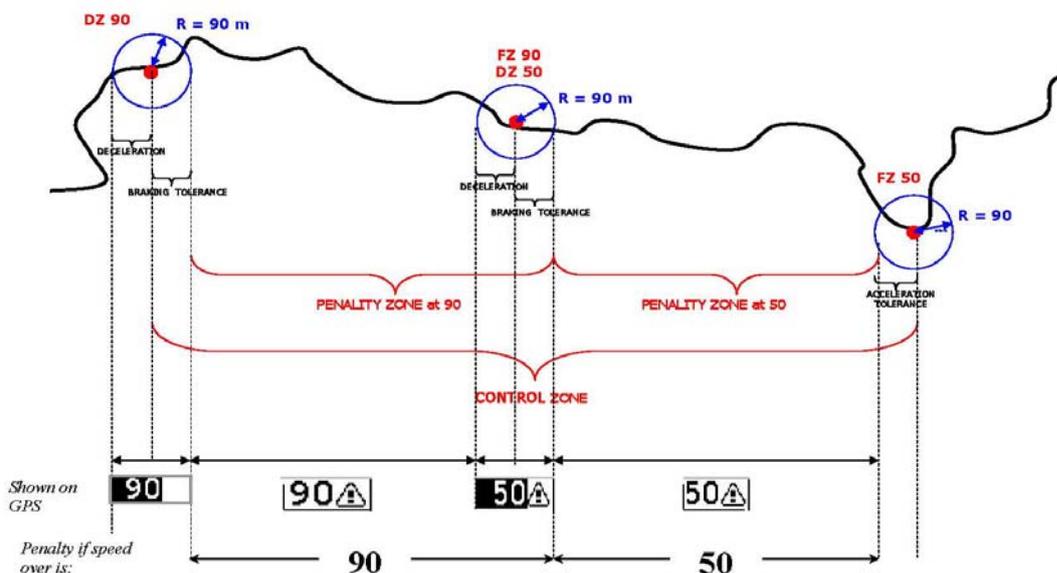
Diagram D - successive increasing speed control zones from 50 to 90 kph



Dans le cas d'une décélération, la limite de vitesse la moins élevée ne sera appliquée que 90 mètres après le waypoint (WPE) FZ/DZ intermédiaire. (Voir Diagramme E ci-dessous).

In the case of decreasing speed the lower speed will not be enforced until 90 metres after the intermediate FZ/DZ waypoint (WPE). (See Diagram E below).

Diagram E - successive decreasing speed control zones from 90 to 50 kph



<p>24.9 A la fin de chaque étape, le GPS peut être inspecté pour dépassement de vitesse. Toute violation sera immédiatement signalée au directeur de course.</p> <p>24.10 Le directeur de course infligera les pénalités suivantes sans exception :</p> <p>Entre 1 et 15 km/h : (3 minutes + 50 €) x le nombre d'impulsions au-dessus de la vitesse autorisée</p> <p>Entre 16 et 40 km/h : (10 minutes + 100 €) x le nombre d'impulsions au-dessus de la vitesse autorisée</p> <p>Au-delà de 40 km/h :</p> <p>1^{ère} impulsion au-dessus de la vitesse autorisée : 30' + 500 €</p> <p>2^{ème} impulsion successive au-dessus de la vitesse autorisée : 1h00 + 1000 €</p> <p>3^{ème} impulsion successive au-dessus de la vitesse autorisée : une pénalité à l'appréciation des commissaires sportifs.</p> <p>24.11 Des zones de contrôle de vitesse peuvent être établies pour les Bajas. Les moyens pour les identifier et les pénalités appliquées doivent être indiqués dans le règlement particulier.</p>	<p>24.9 At the end of each leg the GPS may be inspected for excess speed. Any violations will be reported immediately to the Clerk of the Course.</p> <p>24.10 The Clerk of the Course will impose the following penalties without exception:</p> <p>Between 1 and 15 kph: (3 minutes + 50 €) x the number of pulse signals above the permitted speed</p> <p>Between 16 and 40 kph: (10 minutes + 100 €) x the number of pulse signals above the permitted speed</p> <p>Over 40 kph:</p> <p>1st pulse signal above the permitted speed: 30' + 500 €</p> <p>2nd successive pulse signal above the permitted speed: 1 hour + 1000 €</p> <p>3rd successive pulse signal above the permitted speed: A penalty at the discretion of the stewards</p> <p>24.11 Speed control zones may be established in Bajas. The means of their identification and penalties applied must be stipulated in the supplementary regulations.</p>
<p>25. RECONNAISSANCES</p> <p>25.1 La présence d'un concurrent, ou de toute autre personne en lien avec un concurrent, sur toute partie de l'itinéraire d'une épreuve après son annonce est interdite.</p> <p>25.2 Tout pilote ayant figuré sur la liste des Pilotes prioritaires Tout-Terrain de la FIA de l'année en cours ou des cinq années précédentes, ou son copilote ou représentant, et qui souhaite se rendre dans une zone qui peut être utilisée pour un secteur sélectif de toute épreuve doit obtenir la permission écrite de l'organisateur qui informera la FIA.</p> <p>25.3 Le concurrent ne respectant pas cette réglementation sera signalé aux commissaires sportifs.</p>	<p>25. RECONNAISSANCE</p> <p>25.1 The presence of a competitor, or anyone connected with a competitor, on any part of the itinerary of an event after its announcement is prohibited.</p> <p>25.2 Any driver who has been on the FIA Cross Country Priority Drivers list for the current or previous five years, or his co-driver or representative, and who wishes to visit an area which might be used for a selective section of any event must obtain written permission from the organiser who will inform the FIA.</p> <p>25.3 Failure to respect these rules will result in the competitor being reported to the stewards.</p>
<p>26. CIRCULATION – VITESSE</p> <p>26.1 Les agents de la circulation, juges de fait ou officiels de l'épreuve qui constatent une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage de l'épreuve, doivent la lui signifier au plus tôt. Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalités prévues, sous réserve que :</p> <p>a) la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'étape durant laquelle a été commise l'infraction,</p> <p>b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés,</p> <p>c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.</p>	<p>26. TRAFFIC – SPEED</p> <p>26.1 In the event of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the event, the traffic policemen, judges of fact or officials of the event having noted the infringement must inform the offender thereof as soon as possible. Should they decide against stopping or are unable to stop the driver in the wrong, they may request the application of the penalties provided for, subject to the following:</p> <p>a) that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the classification of the Leg during which the infringement was committed,</p> <p>b) that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, as well as the exact place and time of the offence,</p> <p>c) that the facts are not open to various interpretations.</p>
<p>27. SYSTÈME "ALARME VÉHICULE À VÉHICULE"</p> <p>27.1 En vue de sécuriser les dépassements entre concurrents, un système Alarme Véhicule à Véhicule sera installé sur chaque véhicule.</p> <p>27.2 Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque étape et doit être branché directement sur la batterie du véhicule, sans coupure possible.</p> <p>27.3 La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent. Tout constat de non-fonctionnement du fait de l'équipage entraîne une pénalité d'1 heure plus 300 € et l'infraction sera signalée aux commissaires sportifs qui pourront prendre d'éventuelles mesures supplémentaires.</p> <p>27.4 Un concurrent qui refuse de répondre à l'alarme sera signalé aux commissaires sportifs qui pourront pénaliser ce concurrent ou un autre membre de la même équipe.</p>	<p>27. VEHICLE TO VEHICLE ALARM SYSTEM</p> <p>27.1 In order to make overtaking between competitors safer a Vehicle to Vehicle Alarm system will be fitted to each vehicle.</p> <p>27.2 This system must be in operation throughout the running of each Leg and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.</p> <p>27.3 The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation, through the fault of the crew a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the stewards for possible further action.</p> <p>27.4 A competitor who refuses to respond to the alarm will be reported to the stewards who may penalise that competitor or another member of the same team.</p>

<p>27.5 Les instructions pour l'utilisation de l'unité seront fournies par le fabricant et devront figurer dans une annexe au règlement particulier.</p> <p>27.6 L'unité doit être fixée dans le véhicule de manière à permettre à au moins deux membres d'équipe de l'utiliser en étant assis, ceintures de sécurité attachées.</p> <p>27.7 Il est interdit de bloquer intentionnellement un concurrent qui suit ou de l'empêcher de dépasser.</p> <p>28. SYSTEME DE SUIVI ET INTERVENTION EN CAS D'ACCIDENT</p> <p>28.1 Afin de renforcer la sécurité des concurrents, un système de suivi sera installé sur chaque véhicule. Ceci comprend un moyen pour un concurrent de communiquer avec la direction de course.</p> <p>28.2 Ce système doit être en fonction pendant le déroulement de chaque étape et doit être branché directement sur la batterie du véhicule, sans coupure possible.</p> <p>28.3 La mise en route du matériel est de la responsabilité du concurrent. Tout constat de non-fonctionnement du fait de l'équipage entraîne une pénalité d'1 heure plus 300 € et l'infraction sera signalée aux commissaires sportifs qui pourront prendre d'éventuelles mesures supplémentaires.</p> <p>28.4 Les instructions pour l'utilisation de l'unité seront fournies par le fabricant et devront figurer dans une annexe au règlement particulier.</p> <p>28.5 Si un concurrent arrive sur les lieux d'un accident impliquant des blessés, il doit s'arrêter et fournir toute l'assistance nécessaire jusqu'à l'arrivée des services de secours. Un concurrent qui s'arrête pour aider un autre concurrent peut demander par écrit aux commissaires sportifs un crédit de temps.</p> <p>28.6 Tout véhicule doit transporter au moins un triangle rouge qui dans tous les cas lorsqu'une voiture s'est arrêtée sera placé par l'équipage, ou les personnes l'aidant, environ 50 mètres avant le véhicule arrêté.</p> <p>28.7 Un concurrent qui s'est arrêté sur un secteur sélectif est obligé d'afficher soit le signe "SOS" rouge, soit le signe vert "OK" se trouvant au dos du road book standard.</p>	<p>27.5 Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the supplementary regulations.</p> <p>27.6 The unit must be fixed in the vehicle in such a way as to allow at least 2 team members to use it while seated with tightened seatbelts.</p> <p>27.7 It is prohibited to deliberately block a following competitor or prevent them from overtaking.</p> <p>28. TRACKING SYSTEM & ACCIDENT RESPONSE</p> <p>28.1 In order to enhance competitor safety a Tracking System will be fitted to each vehicle. This includes a means for a competitor to communicate with the Rally Control.</p> <p>28.2 This system must be in operation throughout the running of each Leg and must be connected directly to the battery of the vehicle, with no possible interruption.</p> <p>28.3 The operation of the system is the responsibility of the competitor. If it is noted that the system is not in operation, through the fault of the crew a penalty of 1 hour plus €300 will be applied and the offence reported to the stewards for possible further action.</p> <p>28.4 Instructions for the use of the unit will be provided by the manufacturer and must appear in an appendix to the supplementary regulations.</p> <p>28.5 Should a competitor arrive at the scene of an accident which involves injury they must stop and provide whatever assistance is appropriate until the arrival of the emergency services. A competitor who stops to aid another competitor may apply in writing to the stewards for a time allowance to be applied.</p> <p>28.6 Each car will carry at least one red triangle which in every case when a car has stopped will be placed by the crew, or those aiding them, approximately 50 metres before the stopped vehicle.</p> <p>28.7 A competitor who has stopped on a selective section is obliged to display either the red "SOS" or green "OK" panels located at the rear of the standard road book.</p>
<p>29. EQUIPEMENT ELECTRONIQUE</p> <p>29.1 Tout moyen de communication électronique ou radio, autres que GSM (sans fonction GPS), téléphone satellite, ou tout autre dispositif expressément autorisé dans le règlement particulier sont interdits à bord des véhicules.</p> <p>29.2 Les antennes séparées, les dispositifs mains libres, les câbles data, Wi-Fi, Bluetooth ou autres, y compris toute forme de transmission de données, sont interdits.</p> <p>29.3 Les numéros d'appel pour les équipements embarqués doivent être fournis aux organisateurs lors des vérifications administratives.</p> <p>29.4 Les téléphones ne peuvent être utilisés que sur les secteurs sélectifs à l'extérieur de l'habitacle et doivent être éteints le reste du temps.</p> <p>29.5 L'usage du téléphone dans le respect de la législation nationale est autorisé sur les secteurs de liaison.</p> <p>30. OUVERTURE DU PARCOURS</p> <p>30.1 L'ouverture du parcours doit être réalisée par l'équipage de la voiture ouvreuse FIA (sauf pour les Bajas) et une équipe des organisateurs. Ils veilleront à ce que le parcours soit praticable, les instructions de navigation correctes, le road book précis et les mesures de sécurité nécessaires en place.</p> <p>30.2 Les exigences concernant la voiture ouvreuse de la FIA figurent en annexe.</p>	<p>29. ELECTRONIC EQUIPMENT</p> <p>29.1 Any radio or electronic means of communication, other than GSM (without GPS function), satellite telephone, or any other device expressly permitted in the supplementary regulations are forbidden on board the vehicles.</p> <p>29.2 Separate antennas, hands-free devices, data cables, Wi-Fi, Bluetooth and similar including all forms of data transmission are prohibited.</p> <p>29.3 Telephone numbers of any equipment carried on board must be given to the organisers during the administrative checks.</p> <p>29.4 Telephones may only be used during selective sections from outside the vehicle and must be switched off at other times.</p> <p>29.5 Telephone use complying with national law is permitted on road sections.</p> <p>30. OPENING OF THE ROUTE</p> <p>30.1 The opening of the route will be carried out by the FIA Opening Car crew (not for Bajas) and a team from the organisers. They will ensure the route is passable, that the navigation instructions are correct, that the road book is accurate and that necessary safety measures are in place.</p> <p>30.2 Requirements for the FIA Opening Car are in the Appendix.</p>

<p>30.3 Pour les Bajas, au moins deux voitures zéro devraient passer sur chaque secteur sélectif avant le premier concurrent.</p>	<p>30.3 For Bajas, at least two zero cars should pass through each selective section before the first competitor.</p>
<p>31. ASSISTANCE 31.1 Tous les parcs d'assistance doivent être accessibles aux véhicules de route à 2 roues motrices. 31.2 Pendant les secteurs sélectifs, toute assistance à l'exception de celle expressément autorisée dans le règlement particulier est interdite (sauf entre concurrents), les concurrents encore en course peuvent s'assister. 31.3 Les organisateurs peuvent spécifier les zones dans un secteur sélectif où l'assistance est autorisée. Ces zones seront précédées d'un contrôle de passage, elles seront dans une zone de contrôle de vitesse de 30 km/h et seront clairement définies. 31.4 L'assistance sur les secteurs de liaison n'est autorisée que lorsque le parcours des concurrents et le parcours d'assistance sont communs. 31.5 Les équipes d'assistance ne doivent pas s'écarter du parcours détaillé dans le road book assistance. 31.6 Toute assistance aérienne est interdite. 31.7 L'emplacement des aires d'assistance et les distances entre elles pour les concurrents et les véhicules d'assistance devraient être indiqués dans le Guide du Rallye. 31.8 Les véhicules d'assistance peuvent pénétrer dans un secteur sélectif après la clôture des contrôles horaires concernés s'ils y sont autorisés par le directeur de course. Ces véhicules ne doivent circuler que dans le sens de l'épreuve. 31.9 L'assistance ne peut être effectuée que dans une zone librement accessible aux officiels de l'épreuve. 31.10 La vitesse maximale dans le bivouac ou toute autre zone d'assistance est de 30 km/h. 31.11 L'assistance n'est autorisée que dans les cas mentionnés ci-dessus. 31.12 Les organisateurs peuvent mettre en place des zones d'assistance chronométrées pour limiter le temps d'assistance à disposition et ensuite placer les véhicules dans un parc fermé.</p>	<p>31. SERVICE 31.1 All service parks must be accessible to 2-wheel drive road cars. 31.2 During selective sections any service except that expressly allowed in the supplementary regulations is forbidden (except between competitors). Competitors still in the competition may assist each other. 31.3 Organisers may specify areas in a selective section where servicing is permitted. Such areas will be preceded by a passage control, be within a 30 kph speed control zone and be clearly defined. 31.4 Servicing on road sections is only permitted where the competitors' route and the assistance route are common. 31.5 Service crews must not deviate from the route detailed in the assistance road book. 31.6 Air assistance is forbidden. 31.7 The location of service areas and the distances between them for both competitors and service vehicles should be detailed in the Rally Guide. 31.8 Service vehicles may enter a selective section after the closing of the relevant time controls if permitted to do so by the clerk of the course. Such vehicles must only travel in the direction of the event. 31.9 Servicing may only be carried out in an area freely open to officials of the event. 31.10 The maximum speed in the bivouac or any other service area is 30 kph. 31.11 Servicing is only permitted in the cases mentioned above. 31.12 Organisers may set up timed service areas to restrict the amount of service time available and then put vehicles into a parc fermé.</p>
<p>32. COMMUNICATIONS EQUIPE-VEHICULE 32.1 L'affichage d'informations à un véhicule de compétition n'est autorisé que dans une zone d'assistance. 32.2 La transmission de données ou d'informations à un véhicule de compétition par radio, téléphone ou tout autre moyen est interdite durant les secteurs sélectifs.</p>	<p>32. TEAM TO VEHICLE COMMUNICATIONS 32.1 Displaying information to a competing vehicle is only permitted in a service zone. 32.2 Transmission of data or information to a competing vehicle by radio, telephone or any other means is forbidden during selective sections.</p>
<p>33. RAVITAILLEMENT 33.1 Le ravitaillement n'est autorisé que dans les zones suivantes : Au bivouac Dans une zone de ravitaillement officielle qui doit se trouver après la zone d'assistance Dans une station essence indiquée dans le road book sur le parcours officiel en utilisant uniquement le carburant de cette station Dans une station essence indiquée dans le road book proche du bivouac en utilisant uniquement le carburant de cette station Sur un secteur sélectif en utilisant le carburant fourni par un autre concurrent 33.2 Les véhicules doivent être sur leurs roues, moteur arrêté, et l'équipage hors du véhicule au moment du ravitaillement. 33.3 S'il y a une zone de ravitaillement officielle, chronométrée, le temps minimum alloué sera de 20 minutes. 33.4 Dans les zones de ravitaillement officielles, deux membres d'équipe sont autorisés pour effectuer le ravitaillement, un troisième étant présent avec un extincteur. Il est recommandé que ces membres</p>	<p>33. REFUELLING 33.1 Refuelling is only permitted in the following areas: At the bivouac In an official refuelling zone which must be after the service area In a fuel station indicated in the road book on the official route using only that station's fuel In a fuel station indicated in the road book local to the bivouac using only that station's fuel On a selective section using fuel supplied by another competitor 33.2 Vehicles must be on their wheels with engine stopped and the crew outside the vehicle when being refuelled. 33.3 Should there be a timed, official refuelling zone the time allocated shall be 20 minutes minimum. 33.4 In official refuelling zones two team members are permitted to carry out refuelling with a third present with a fire extinguisher. It is recommended that these team members wear goggles and</p>

Applicable au : 01/01/2012

Application from: 01/01/2012

<p>d'équipe portent des lunettes de protection et des vêtements homologués.</p> <p>33.5 Dans les zones de ravitaillement officielles, aucune autre intervention ne pourra être effectuée sur le véhicule de compétition.</p> <p>33.6 Si du matériel de ravitaillement électrique est utilisé, il doit être à l'épreuve des étincelles et le véhicule doit être mis à la masse.</p> <p>33.7 Dans les zones de ravitaillement, la limite de vitesse est de 30 km/h.</p> <p>33.8 Les organisateurs doivent prévoir un service de lutte contre les incendies adéquat dans les zones de ravitaillement officielles.</p> <p>33.9 Si un véhicule ne peut pas se déplacer par ses propres moyens, il doit être poussé hors d'une zone de ravitaillement officielle. Une batterie d'appoint pourra être utilisée immédiatement après avoir quitté la zone.</p> <p>34. CARBURANT</p> <p>34.1 Le carburant doit être conforme au Code (Annexe J).</p> <p>34.2 Si le carburant disponible dans un pays dans lequel passe le rallye n'est pas d'une qualité appropriée, les organisateurs peuvent préciser dans le règlement particulier l'utilisation d'un autre carburant.</p> <p>34.3 Les organisateurs peuvent autoriser l'utilisation de carburant aviation (AVGAS) hors Europe. Ceci doit être précisé dans le règlement particulier.</p> <p>35. ASSURANCE</p> <p>35.1 Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la responsabilité civile du concurrent à l'égard des tiers, les frais médicaux et son rapatriement sanitaire vers un hôpital européen. Si des assurances particulières, autres que celles ci-dessus, liées aux réglementations en vigueur dans le(s) pays traversé(s) par l'épreuve sont obligatoires, elles devront être détaillées dans le règlement et incluses dans les droits d'engagement. Les couvertures financières des contrats cités ci-dessus, leurs limites, le nom, l'adresse et les contacts de la (les) compagnie(s) d'assurance ainsi que le(s) numéro(s) de contrat(s) doivent figurer au règlement. La police d'assurance (au minimum en anglais) sera communiquée aux concurrents sur demande.</p> <p>35.2 Bénéficiaires de l'assurance :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Les concurrents et leur personnel d'assistance, •Les membres de l'organisation, ses prestataires et leurs préposés, •Les officiels de l'épreuve. <p>35.3 Les garanties sont accordées aux bénéficiaires sur le trajet du rallye pendant toute la durée de l'épreuve. Pendant cette durée, les concurrents mis hors course ou ayant abandonné continuent à être couverts par l'assurance, à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée ou le port d'embarquement le plus proche, par la route la plus directe, depuis leur lieu d'abandon ou d'exclusion.</p> <p>35.4 L'assurance prend effet au minimum à partir des vérifications administratives et techniques de l'épreuve et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Délai de réclamation ou d'appel ou fin de l'audition par les commissaires sportifs, •Fin des vérifications administratives et des vérifications techniques d'après épreuve, •Fin de la remise des prix. <p>35.5 Transfert et/ou rapatriement du bénéficiaire Si l'état de santé du bénéficiaire conduit l'équipe médicale de l'épreuve</p>	<p>homologated clothing.</p> <p>33.5 In official refuelling zones no other work may be carried out on the competing vehicle.</p> <p>33.6 If electrical refuelling equipment is used it must be spark-proof and it and the vehicle must be earthed.</p> <p>33.7 In refuelling zones the speed limit is 30 kph.</p> <p>33.8 The organisers must provide an adequate fire-fighting service at official refuelling zones.</p> <p>33.9 Should a vehicle be unable to move under its own power it may be pushed out of an official refuelling zone. An external battery may be used immediately after leaving the zone.</p> <p>34. FUEL</p> <p>34.1 Fuel must conform to the Code (Appendix J).</p> <p>34.2 Should the fuel available in a country through which the rally passes not be of a suitable quality the organisers may specify in the supplementary regulations the use of an alternative fuel.</p> <p>34.3 The organisers may allow the use of AVGAS outside Europe. This should be specified in the supplementary regulations.</p> <p>35. INSURANCE</p> <p>35.1 The entry fees must include the insurance premium, which guarantees the competitor full cover for civil liability towards third parties, medical costs and his repatriation on medical grounds to a European hospital. If special insurance other than that described above, connected with the regulations in force in the country or countries crossed by the event, is obligatory, it must be detailed in the Regulations and included in the entry fees. The insurance premiums of above mentioned contracts covers their limits the name, address and contact details of the insurance company (or companies), as well as the contracts numbers must be included in the Regulations. The insurance policy (at least in English) will be forwarded to competitors on request.</p> <p>35.2 Beneficiaries of the insurance:</p> <ul style="list-style-type: none"> •The competitors and their service personnel, •The members of the organisation, its service providers and their personnel, •The officials of the event. <p>35.3 The beneficiaries are covered by the insurance while on the course of the rally, throughout the duration of the event. During that time, competitors who have retired or been excluded continue to be covered by insurance, provided that they join the finish control or the nearest port of embarkation via the most direct route from the location where they have retired or been excluded.</p> <p>35.4 The insurance cover will come into effect at least from the administrative checking and scrutineering for the event and end upon the expiry of one of the following time limits, whichever is the later:</p> <ul style="list-style-type: none"> •time limit for protests or appeals or the end of any hearing by the Stewards; •end of the administrative checking and post-event scrutineering; •end of the prize-giving. <p>35.5 Transfer and/or repatriation of the beneficiary If the beneficiary's state of health is such that the rally medical team</p>
--	--

<p>à décider de son transfert ou rapatriement, l'organisateur prend en charge le transport.</p> <p>Ce transport a lieu par tout moyen approprié (véhicule sanitaire léger, ambulance, avion de ligne régulière, avion sanitaire, etc.), si nécessaire sous surveillance médicale.</p> <p>Seul l'intérêt médical du bénéficiaire et le respect des règlements sanitaires en vigueur sont pris en considération pour le choix du moyen utilisé pour ce transport.</p> <p>35.6 Frais médicaux (dont frais d'hospitalisation) engagés</p> <p>Lorsque des frais médicaux ont été engagés avec l'accord préalable de l'équipe médicale du rallye, l'organisateur prend en charge les honoraires médicaux, les frais de médicaments prescrits par un médecin ou un chirurgien, les frais d'hospitalisation décidés par l'équipe médicale dont le montant doit être précisé dans le règlement de l'épreuve.</p> <p>Les frais médicaux (et donc d'hospitalisation) engagés après le rapatriement en Europe restent intégralement à la charge du bénéficiaire.</p> <p>Un document reprenant les prestations couvertes et exclues sera remis aux participants lors des vérifications administratives.</p> <p>35.7 Responsabilité Civile</p> <p>L'organisateur souscrit auprès d'une compagnie d'assurance une police d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux manifestations sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation nationale en vigueur et aux Prescriptions.</p> <p>Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la Responsabilité Civile du concurrent à l'égard des tiers, dans la limite des montants, par sinistre, précisés dans le règlement.</p> <p>Ledit contrat a ainsi pour objet de garantir en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenus au cours du rallye les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber :</p> <ul style="list-style-type: none">•Aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux tiers (autres que concurrents), aux agents de l'Etat ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre ;•Aux concurrents du fait des dommages corporels et des dégâts vestimentaires qu'ils pourraient se causer entre eux ; il est important de noter que cette garantie ne couvre pas les dommages matériels ;•Aux pilotes à l'égard de leurs coéquipiers et passagers du fait d'incidents pendant toute la durée de l'épreuve. <p>35.8 Ce contrat d'assurance ne couvre en aucun cas le vol des véhicules, des pièces détachées ou de tout autre bien. Ainsi, en cas de vol survenant dans un pays traversé par le rallye, la responsabilité de l'organisateur ne pourra être recherchée.</p> <p>35.9 Cette police ne couvre que le trajet officiel du rallye, indiqué par l'organisateur. Les véhicules exclus ou ayant abandonné continueront à être couverts à condition qu'ils rejoignent le contrôle d'arrivée du rallye ou le port le plus proche par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou d'exclusion.</p> <p>35.10 En cas d'accident, le concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration par écrit, dans un délai de 24 heures, auprès du directeur de course, du responsable des relations concurrents, ou directement à l'organisateur. Devront y être mentionnées les circonstances de l'accident et les coordonnées des témoins.</p> <p>35.11 Assurance Individuelle Accident</p> <p>Les concurrents doivent se renseigner auprès de leur ASN pour connaître les garanties accordées par leur licence de pilote. Il leur est également recommandé de souscrire des assurances complémentaires auprès de l'assureur de leur choix.</p>	<p>decides to order his transfer or repatriation, the organiser takes care of the transport.</p> <p>This transport takes place by any appropriate means (light medical vehicle, ambulance, plane from a regular airline, medical plane, etc.), and if necessary, under medical supervision.</p> <p>Only the medical interest of the case and the respect of the health regulations in force are taken into consideration in choosing the means of transport.</p> <p>35.6 Medical (including hospitalisation) costs incurred</p> <p>When medical costs have been incurred with the prior agreement of the rally medical team, the Organiser takes care of the medical fees, the cost of medication prescribed by a doctor or surgeon, and the costs of hospitalization decided by the medical team, the amount of which must be specified in the regulations of the Event.</p> <p>Medical (and therefore hospitalization) costs incurred after repatriation to Europe remain entirely at the expense of the beneficiary.</p> <p>A document listing the services covered and services not covered will be issued to the participants during the administrative checks.</p> <p>35.7 Civil Liability</p> <p>From an insurance company, the organizer takes out a Civil Liability Insurance Policy, specific to sporting events with motorized land vehicles, in accordance with the national legislation(s) in force and the Prescriptions.</p> <p>The entry fees include the insurance premium covering the competitor's Civil Liability towards third parties, within the limit of the sums covered, per incident, specified in the Regulations.</p> <p>Thus, in the event of an accident, fire or explosion occurring during the rally, the purpose of the said contract is to cover the financial consequences of civil liability that may be incumbent on:</p> <ul style="list-style-type: none">•The competitors in case of physical injury or material damage caused to third parties (other than competitors), to public sector employees or to any other public body taking part in the spectator supervision service.•The competitors in case of physical injury or damage to clothing that they might cause to one another; it is important to note that this insurance does not cover material damage.•The drivers with regard to their co-drivers and passengers in case of incidents throughout the duration of the event. <p>35.8 This insurance contract on no account covers the theft of vehicles, of spare parts or of any other property. Thus, in the event of theft occurring in a country crossed by the rally, the Organiser cannot be held liable.</p> <p>35.9 This policy covers only the official route of the rally, indicated by the Organiser. Vehicles that have retired or been excluded will continue to be covered, provided that they join the finish control of the rally or the nearest port via the most direct route from the location where they have retired or been excluded.</p> <p>35.10 In case of accident, the competitor or his representative must make a written statement to the race director, the competitors' relations officer, or directly to the Organiser, within 24 hours. This statement must mention the circumstances of the accident and the contact details of the witnesses.</p> <p>35.11 Individual Accident Insurance</p> <p>Competitors must obtain information from their ASN concerning the cover afforded by their racing driver's licence. They are also recommended to take out additional insurance with an insurance company of their choice.</p>
--	--

Applicable au : 01/01/2012

Application from: 01/01/2012

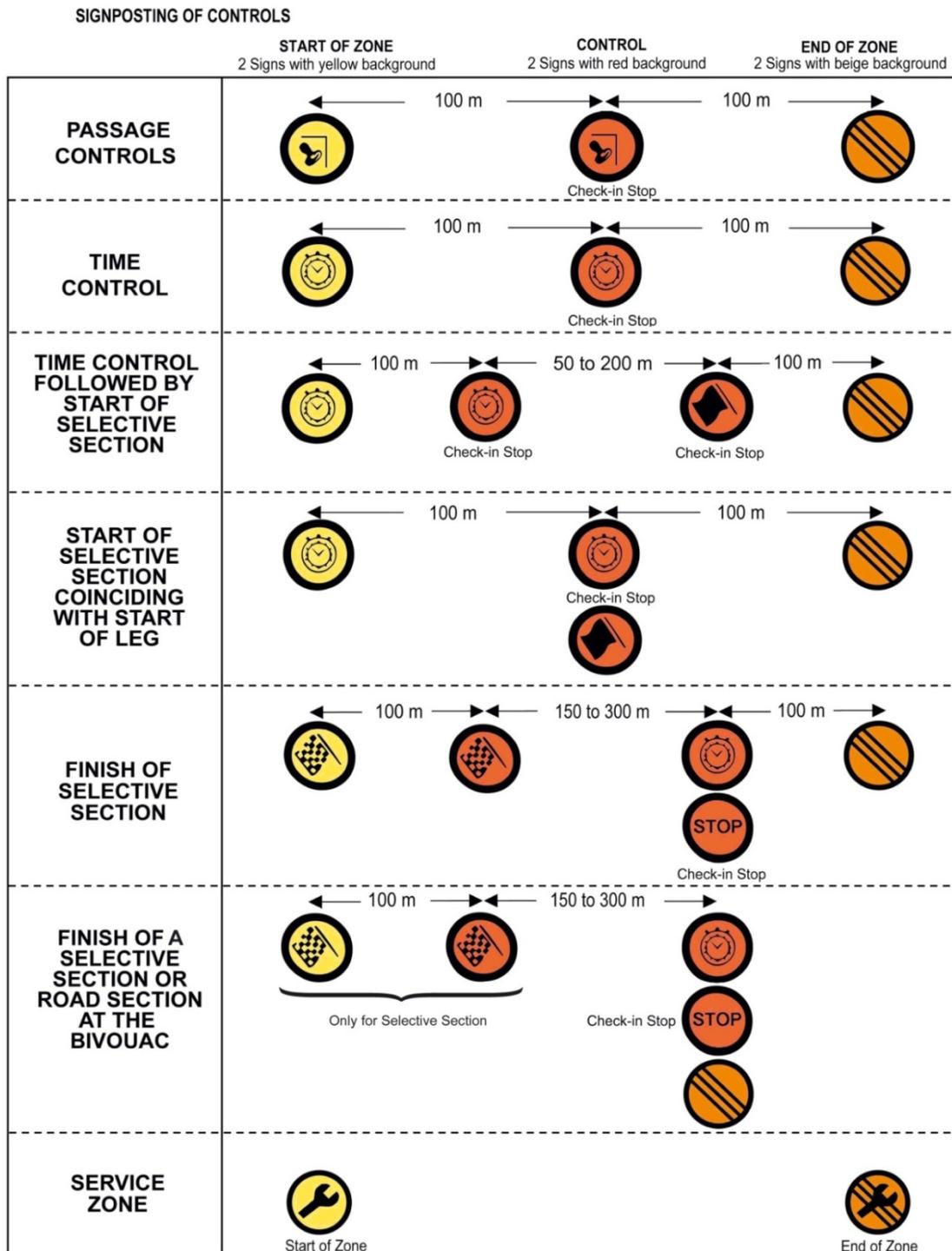
<p>36. CARTON DE POINTAGE</p> <p>36.1 Les cartons de pointage doivent être conformes à la norme FIA.</p> <p>36.2 Un nouveau carton de pointage sera fourni au moins au départ de chaque étape.</p> <p>36.3 Le lieu où chaque carton de pointage devrait être remis doit être indiqué sur le carton de pointage et/ou dans le road book.</p> <p>36.4 Le concurrent est responsable de son carton de pointage. La perte d'un carton de pointage entraînera une pénalité minimale d'une heure et sera signalée aux commissaires sportifs.</p> <p>36.5 Les officiels préposés aux contrôles sont les seules personnes autorisées à annoter le carton de pointage excepté dans les zones réservées "à l'usage des concurrents".</p> <p>36.6 La présentation du carton de pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité des concurrents.</p> <p>36.7 Si un concurrent abandonne l'épreuve, il doit remettre son carton de pointage à un officiel à la première occasion possible.</p> <p>36.8 Un concurrent qui abandonne une étape mais entend prendre un nouveau départ doit remettre son carton de pointage immédiatement à son arrivée au bivouac.</p>	<p>36. TIME CARD</p> <p>36.1 Time cards must conform to the FIA standard.</p> <p>36.2 A new time card will be issued at least at the start of each leg.</p> <p>36.3 The location where each time card should be handed in must be marked on the time card and/or in the road book.</p> <p>36.4 The competitor is responsible for his time card. The loss of a time card will incur a minimum penalty of one hour and be reported to the stewards.</p> <p>36.5 The control officials are the only persons allowed to make an entry on a time card except for any areas marked "for competitors' use".</p> <p>36.6 Competitors are responsible for the submitting time cards at controls and for the accuracy of any entries made.</p> <p>36.7 Should a competitor retire from the event he must hand in his time card to an official at the earliest possible moment.</p> <p>36.8 A competitor who retires from a leg but intends to restart must hand in his time card immediately on arrival at the bivouac.</p>
--	--

37. ZONES DE CONTROLE
 37.1 Tous les contrôles et zones de contrôle sont indiqués à l'aide des panneaux FIA standard figurant dans le Diagramme F ci-après :

Diagramme F :

37. CONTROL ZONES
 37.1 All controls and control zones will be marked with the standard FIA signs as shown in diagram F below.

Diagram F:



<p>37.2 Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par deux panneaux avertisseurs à fond jaune. À une distance d'environ 100 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par deux panneaux à fond rouge. La fin de la zone de contrôle, 100 m plus loin environ, est indiquée par deux panneaux finaux à fond beige avec 3 barres noires transversales.</p> <p>37.3 Chaque paire de panneaux de contrôle devrait être placée de part et d'autre de la route ou, s'il s'agit d'un territoire ouvert, de part et d'autre du parcours officiel, les panneaux étant espacés de 15 mètres maximum. Les concurrents doivent passer entre chaque paire de panneaux.</p> <p>37.4 Il est interdit de pénétrer dans ou de sortir d'une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire et de pénétrer à nouveau dans une zone de contrôle. Les pénalisations pour non-respect sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> -1^{ère} infraction : 10 minutes, -2^{ème} infraction : 1 heure, -3^{ème} infraction : exclusion ou pénalisation forfaitaire quand elle est prévue. <p>37.5 Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 1 heure avant l'heure idéale de passage du premier équipage. Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 1 h après l'heure idéale du dernier, augmentée du temps maximal autorisé pour le dernier concurrent.</p> <p>38. CONTROLES HORAIRES</p> <p>38.1 Aux contrôles horaires, les contrôleurs en poste indiquent sur le carton de pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carton de pointage au contrôleur. Ceci ne peut être effectué que si tous les membres de l'équipage ainsi que le véhicule se trouvent à proximité immédiate du contrôle ou dans une file de véhicules de rallye attendant de pointer.</p> <p>38.2 La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.</p> <p>38.3 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente. Un équipage ne peut rester dans la zone de contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage.</p> <p>38.4 L'équipage n'encourt aucune pénalité pour arrivée anticipée si le véhicule entre dans la zone de contrôle durant la minute qui précède la minute idéale de pointage. L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.</p> <p>38.5 Pour les secteurs de liaison, l'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le secteur de liaison à l'heure de départ de ce secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.</p> <p>38.6 Pour les secteurs de liaison, l'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carton de pointage au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. C'est-à-dire qu'un équipage devant passer à un contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18h58'00" et 18h58'59".</p> <p>38.7 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison précédant un secteur sélectif, le contrôleur inscrit sur le carton de pointage l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ prévisionnelle pour le secteur sélectif. Il doit respecter un écart de 5 minutes entre les deux pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.</p> <p>38.8 À un contrôle horaire, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison d'1 minute par</p>	<p>37.2 The beginning of a control area is marked by two warning signs on a yellow background. At a distance of about 100 m, the position of the control post is indicated by two signs on a red background. The end of the control area, approximately 100 m further on, is indicated by two final signs on a beige background with three black transversal stripes.</p> <p>37.3 Each pair of control signs should be placed on opposite sides of the road or in open territory a maximum of 15 metres apart on either side of the official route. Competitors must pass between each pair of signs.</p> <p>37.4 It is forbidden to enter or leave a control area from any direction other than that prescribed in the itinerary or to re-enter a control area. The penalties for non-compliance are:</p> <ul style="list-style-type: none"> -1st infringement: 10 minutes, -2nd infringement: 1 hour, -3rd infringement: exclusion or fixed penalty where this exists. <p>37.5 Control posts must be ready to function 1 hour before the target time for the passage of the first crew. Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate 1 hour after the target time for the last crew, plus the maximum time allowed for the last competitor.</p> <p>38. TIME CONTROLS</p> <p>38.1 At time controls, the controllers will indicate on the time card the check-in time, which corresponds to the exact moment at which one of the crew members submits the time card to the controller. This will only be carried out if all the crew members and the vehicle are within the immediate vicinity of the control, or in a queue of rally vehicles waiting to check in.</p> <p>38.2 The check-in procedure commences the moment the vehicle passes the entry sign for the time control zone.</p> <p>38.3 The crew is forbidden to stop or to drive abnormally slowly between the zone entry sign and the control post. A crew may remain in the control zone only for as long as is necessary to complete the check-in formalities.</p> <p>38.4 The crew does not incur any penalty for early arrival if the vehicle enters the control zone during the minute before the target check-in minute. The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table.</p> <p>38.5 For road sections, the target check-in time is that obtained by adding the time allowed for completing the road section to the starting time for that section. These times are expressed in hours and minutes and are always shown from 00.01 to 24.00.</p> <p>38.6 For road sections, the crew does not incur any penalty for late arrival if the time card is submitted to the controller during the target check-in minute. For example, a crew which is supposed to check in at a control at 18h 58 min. shall be considered on time if the check-in takes place between 18h 58 min. 00 sec. and 18h 58 min. 59 sec.</p> <p>38.7 At the time control at the finish of a road section preceding a selective section the controller will enter on the time card the check-in time of the crew and its provisional starting time for the selective section. There must be a 5-minute gap between the two to allow the crew to prepare for the start.</p> <p>38.8 At a time control, any difference between the target check-in time and the actual check-in time will be penalized at a rate of 1 minute</p>
--	--

<p>minute ou fraction de minute.</p> <p>38.9 Aux contrôles horaires de fin d'étape, ainsi qu'au parc fermé de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.</p> <p>38.10 Le temps maximum pour un secteur peut être modifié par les commissaires sportifs sur proposition du directeur de course. Les concurrents seront informés de cette décision aussitôt que possible. L'exclusion ou la pénalisation forfaitaire pour dépassement du retard maximum autorisé ne peut être prononcée qu'en fin d'étape.</p> <p>39. CONTROLES DES SECTEURS SELECTIFS</p> <p>39.1 Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un départ de secteur sélectif, les deux postes sont compris dans une seule zone de contrôle, dont les panneaux sont disposés comme suit :</p> <p>2 panneaux jaunes avec montre (début de zone) 2 panneaux rouges avec montre (poste de contrôle horaire) après 100 m environ 2 panneaux rouges avec drapeau (départ du secteur sélectif) à une distance de 50 à 200 m 2 panneaux finaux beiges à 3 barres noires transversales 100 m plus loin.</p> <p>39.2 Après pointage au contrôle horaire, l'équipage se rend immédiatement au départ du secteur sélectif. Le contrôleur inscrit l'heure de départ du secteur sélectif puis il donne le départ à l'équipage.</p> <p>39.3 Le compte à rebours sera annoncé 30 secondes – 15 secondes – 10 secondes et les dernières 5 secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ est donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat du véhicule. Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ est pénalisé de 2 minutes.</p> <p>39.4 Un véhicule qui ne peut pas prendre le départ d'un secteur sélectif par ses propres moyens se verra attribuer une pénalisation forfaitaire le cas échéant ou sera exclu.</p> <p>39.5 Si le départ d'un secteur sélectif coïncide avec le début d'une étape, l'heure de départ du secteur sélectif est aussi celle de l'étape.</p> <p>39.6 Le départ d'un secteur sélectif à l'heure indiquée sur le carton de pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.</p> <p>39.7 Tout équipage refusant de partir au départ d'un secteur sélectif à l'heure et au rang qui lui ont été attribués se verra infliger une pénalisation de 60 minutes.</p> <p>39.8 Un faux départ est pénalisé d'1 minute au minimum ou augmenté en temps, pénalisation appliquée par les commissaires sportifs suivant le rapport du contrôleur, cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par les commissaires sportifs et particulièrement en cas de récidive.</p> <p>39.9 Les intervalles de départ pour les secteurs sélectifs doivent respecter les mêmes critères que ceux prévus pour le départ des étapes sauf en cas de pénalisation routière.</p> <p>39.10 L'arrivée des secteurs sélectifs sera jugée lancée, les panneaux, tous doublés, étant disposés comme suit :</p> <p>2 panneaux jaunes avec damier (début de zone) 2 panneaux rouges avec damier (arrivée lancée) après 100 m environ 2 panneaux rouges (montre et STOP) à une distance de 150 à 300 m 2 panneaux finaux beiges à 3 barres transversales environ 100 m plus loin.</p> <p>39.11 Un arrêt entre les panneaux jaunes avertisseurs et les panneaux STOP est interdit. Toute infraction entraînera une pénalité en temps de 15 minutes.</p>	<p>per minute or fraction of minute.</p> <p>38.9 At the time control at the end of a Leg, and at the end-of-Leg parc fermé, crews are authorized to check in ahead of time without incurring a penalty.</p> <p>38.10 The maximum time for a section may be modified by the Stewards upon the proposal of the clerk of the course. Competitors shall be informed of this decision as soon as possible. Exclusion from an event or the application of a fixed penalty for exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a Leg.</p> <p>39. SELECTIVE SECTION CONTROLS</p> <p>39.1 When a time control is followed by a start control for a selective section these two posts will be included in a single control area, the signs of which shall be laid out as follows:</p> <p>2 yellow warning sign with clock (beginning of zone) 2 red signs with clock (Time control post) after approximately 100 m</p> <p>2 red signs with flag (start of the Selective Section) at a distance of 50 to 200 m 2 end of control signs (3 transverse black stripes on a beige background) 100 m further on.</p> <p>39.2 Immediately after checking in at the time control the crew must go to the start of the selective section. The controller will enter the selective section start time and then give the start for that crew.</p> <p>39.3 The countdown will be announced 30 seconds – 15 seconds – 10 seconds and the last 5 seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given, upon which the vehicle must start immediately. A 2-minute penalty shall be imposed on any crew which fails to start within 20 seconds of the starting signal.</p> <p>39.4 A vehicle which cannot start a selective section under its own power will be given a fixed penalty where applicable or excluded.</p> <p>39.5 If the start of a selective section coincides with the start of a leg, the starting time of the selective section will also be that of the leg.</p> <p>39.6 The start of a selective section may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the controller in a case of "force majeure".</p> <p>39.7 Any crew refusing to start a selective section at the time and in the position allocated to it shall be given a penalty of 60 minutes.</p> <p>39.8 A false start shall be penalized by 1 minute at least or an increased time applied by the stewards based on the controller's report. This penalty does not exclude heavier penalties being inflicted by the stewards, especially if the offence is repeated.</p> <p>39.9 The starting intervals for selective sections must respect the same criteria as those laid down for the beginning of legs except in the case where a road penalty has been incurred.</p> <p>39.10 Selective sections will end in a flying finish, the signs, all doubled, being positioned as follows: 2 yellow chequered sign (beginning of zone) 2 red chequered sign (flying finish) after approximately 100 m 2 red signs (clock and STOP) at a distance of 150 to 300 m 2 beige signs with 3 transverse black stripes approximately 100 m further on</p> <p>39.11 Stopping between the yellow warning signs and the STOP signs is forbidden; any infringement will entail a 15-minute time penalty.</p>
---	--

<p>39.12 Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.</p> <p>39.13 Sur la ligne stop, le contrôleur en poste inscrit sur le carton de pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui est également l'heure de départ du secteur de liaison suivant (heure et minute). En cas d'arrivée de plusieurs concurrents dans la même minute, le chef de poste doit différer le départ de ces concurrents à des intervalles d'au moins 1 minute dans leur ordre d'arrivée.</p> <p>39.14 Pour les secteurs sélectifs, les temps d'arrivée sont pris à la seconde la plus proche, sauf pour la super spéciale où ils seront pris au 1/10^e de seconde le plus proche pour départager les ex æquo. Une fois le classement de la super spéciale établi et les positions de départ du secteur sélectif suivant déterminées, les dixièmes de seconde seront supprimés en arrondissant à la seconde inférieure.</p> <p>39.15 Si le concurrent ne peut repartir de la zone par ses propres moyens, il peut être remorqué ou poussé pour être sorti de la zone avec une aide extérieure des officiels et/ou concurrents restant en course uniquement et il n'encourra pas de pénalité (Art. 41.2).</p> <p>39.16 Un concurrent qui ne s'arrête pas au point stop pour y faire inscrire ses temps encourra une pénalité d'1 heure.</p> <p>40. SECTEURS SELECTIFS</p> <p>40.1 Sur les secteurs sélectifs, tous les membres de l'équipage doivent porter les vêtements et l'équipement conformes à l'Annexe L, Chapitre 3 du Code. Des contrôles pourront être effectués par les officiels au départ du secteur sélectif. En cas de non-conformité, le départ sera refusé à l'équipage concerné.</p> <p>40.2 Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse sur le tracé des secteurs sélectifs, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à l'exclusion.</p> <p>41. REMORQUAGE</p> <p>41.1 Un véhicule incapable de se mouvoir par ses propres moyens peut être remorqué ou poussé par un autre concurrent excepté dans la zone de contrôle au départ d'une étape ou au départ d'un secteur sélectif où le départ sera refusé.</p> <p>41.2 Un véhicule remorqué ou poussé à travers un contrôle horaire encourra une pénalité de 30 minutes sauf si le secteur sélectif se termine (Art. 39.15).</p> <p>41.3 Il est interdit de transporter un véhicule par quelque moyen que ce soit (camion, remorque, etc.). Tout véhicule ainsi transporté sera exclu.</p> <p>42. INTERRUPTION D'UN SECTEUR SÉLECTIF</p> <p>42.1 Lorsque le déroulement d'un secteur sélectif est définitivement stoppé ou interrompu pour un ou plusieurs concurrents, le directeur de course peut attribuer à chaque concurrent concerné un temps jugé le plus équitable à l'aide de tous les moyens à sa disposition (par ex. GPS, temps des contrôles de passages, système de suivi, etc.).</p> <p>42.2 Aucun concurrent qui aura de quelque manière que ce soit été responsable de l'interruption du secteur sélectif ne pourra bénéficier de cette réglementation et sera verra attribuer le temps réellement effectué, le cas échéant.</p> <p>43. CONTROLES DE PASSAGE</p> <p>43.1 Afin de vérifier que les équipages respectent l'itinéraire du road book, des contrôles de passage peuvent être implantés aux emplacements mentionnés et numérotés dans le road book.</p> <p>43.2 La zone de contrôle de passage est définie à l'aide des</p>	<p>39.12 Timing will be done on the finish line, which must have print-out equipment and back-up by hand timing.</p> <p>39.13 At the stop line the controller will enter on the time card the time of arrival (hour, minute and seconds), which will also be the starting time of the following road section (hour and minute). If several competitors arrive during the same minute, the marshal in charge of the post must stagger the starting times of these competitors at intervals of at least one minute in the order in which they arrived.</p> <p>39.14 For selective sections the finish times will be recorded to the nearest second, except for the super special stage where they will be taken to the nearest tenth of a second to decide dead heats. Once the super special stage classification has been established and the starting positions for the following selective section have been determined, the tenths of a second will be deleted and the times rounded down to the second immediately below.</p> <p>39.15 If a competitor is unable to leave the zone under his own power he may be pushed or towed out of the zone with external help from officials and/or competitors still in the event only and will incur no penalty (Art. 41.2).</p> <p>39.16 A competitor who does not stop at the stop point to have his times entered will incur a penalty of 1 hour.</p> <p>40. SELECTIVE SECTIONS</p> <p>40.1 During selective sections all members of the crew must wear clothing and equipment conforming to Appendix L, Chapter 3 of the Code. Checks may be made by officials at the start of the selective section. In case of non-compliance the start will be refused to the crew concerned.</p> <p>40.2 Crews are forbidden to drive in the opposite direction to that of the selective section, under pain of penalties which may go as far as exclusion.</p> <p>41. TOWING</p> <p>41.1 A vehicle unable to move under its own means may be towed or pushed by another competitor except in the control zone at the start of a leg or the start of a selective section where the start will be refused.</p> <p>41.2 A vehicle towed or pushed through a time control will incur a penalty of 30 minutes except in the case of selective section finishes (Art. 39.15).</p> <p>41.3 It is forbidden to transport a vehicle by any means (truck, trailer etc.). Any vehicle so transported will be excluded.</p> <p>42. INTERRUPTION OF A SELECTIVE SECTION</p> <p>42.1 When the running of a selective section is definitively stopped or interrupted for one or more competitors the clerk of the course may allocate each competitor affected a time which is judged the fairest using all means at his disposal (e.g. GPS, Passage Control times, tracking system etc.).</p> <p>42.2 No competitor who has in any way been responsible for the interruption of the selective section may benefit from this regulation and will be given their actual time set, if any.</p> <p>43. PASSAGE CONTROLS</p> <p>43.1 In order to check that the crews are respecting the itinerary in the road book passage controls may be set up at locations mentioned and numbered in the road book.</p> <p>43.2 The passage control zone will be defined using the following</p>
--	---

<p>panneaux ci-après :</p> <p>2 panneaux jaunes avec tampon (début de zone) ;</p> <p>2 panneaux rouges avec tampon (au niveau du poste de contrôle de passage) après 100 m environ ;</p> <p>2 panneaux beiges avec 3 barres noires transversales environ 100 m plus loin.</p> <p>43.3 L'emplacement de ces contrôles de passage doit être bien visible et situé de sorte que les véhicules puissent facilement s'y arrêter et en repartir.</p> <p>43.4 L'heure de passage sera notée à la seconde et pourra être utilisée en cas d'interruption du secteur sélectif (Art. 42).</p> <p>43.5 L'heure de fermeture des contrôles de passage doit être mentionnée sur le carton de pointage ou sur l'itinéraire/horaire ou par additif. L'heure de fermeture se fondera sur :</p> <p>la distance parcourue depuis le départ du secteur sélectif concerné,</p> <p>la vitesse moyenne du secteur sélectif par rapport au temps maximum autorisé,</p> <p>l'heure idéale du dernier concurrent majorée de 60 minutes.</p> <p>43.6 Le règlement particulier ou le tableau d'itinéraire / horaire distribué aux vérifications administratives indiquera l'échelle des pénalisations de chaque contrôle de passage inobservé.</p> <p>44. REGROUPEMENTS</p> <p>44.1 Un regroupement est un arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et à la sortie.</p> <p>44.2 Les regroupements servent à réduire les intervalles qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et/ou d'abandons et à maintenir l'horaire du rallye suite à un retard.</p> <p>44.3 Le temps d'arrêt peut varier d'un équipage à l'autre.</p> <p>44.4 À leur arrivée aux regroupements, les équipages doivent remettre leur carton de pointage au contrôleur. Ils reçoivent des instructions concernant leur nouvelle heure de départ. Ils doivent ensuite conduire immédiatement et directement leur véhicule au parc fermé, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée au contrôle horaire de regroupement à moins que le directeur de course n'en juge autrement.</p> <p>45. PARC FERME</p> <p>45.1 Il est interdit d'effectuer dans le parc fermé des travaux autres que ceux expressément autorisés ci-après.</p> <p>45.2 Les voitures sont soumises aux règles du parc fermé :</p> <p>Dès leur entrée dans le parc fermé avant le départ (le cas échéant)</p> <p>Dès leur entrée dans un parc de regroupement</p> <p>Dès leur entrée dans une zone de contrôle</p> <p>Dès qu'elles terminent le rallye jusqu'à ce que les commissaires sportifs autorisent l'ouverture du parc fermé.</p> <p>45.3 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé 15 minutes avant leur heure de départ.</p> <p>45.4 Une voiture qui ne démarre pas peut être poussée par un équipage, des officiels et d'autres équipages toujours en course jusqu'à la fin de la zone de contrôle. Dans ce cas, une pénalité d'une minute sera appliquée. La mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure qui sera apportée et ressortie par un membre de l'équipage sous le contrôle d'un officiel de l'épreuve. Cette batterie ne peut pas être transportée dans le véhicule de compétition (sauf dans la caisse porteuse d'un véhicule T4 toujours dans l'épreuve).</p> <p>45.5 Le remorquage et/ou la poussée par un autre véhicule sont interdits à l'intérieur du parc fermé.</p> <p>45.6 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, cette voiture peut être réparée dans le parc fermé en présence d'un commissaire technique. Les minutes pleines employées pour effectuer</p>	<p>signs:</p> <p>2 yellow signs with stamp (start of zone);</p> <p>2 red signs with stamp (at the location of the passage control post) after approximately 100 metres;</p> <p>2 beige signs with 3 transverse black stripes approximately 100 m further on</p> <p>43.3 The location of passage controls must be clearly visible and situated such that vehicles can easily stop and restart from them.</p> <p>43.4 The time of passage will be noted to the second and may be used in the case of interruption of the selective section (Art. 42).</p> <p>43.5 The closing time for passage controls must be mentioned on the time card or on the itinerary/schedule or by means of a bulletin. The closing time will be based upon:</p> <p>the distance covered since the start of the selective section</p> <p>the average speed of the selective section relative to the maximum allowed time,</p> <p>the ideal time of the last competitor, increased by 60 minutes.</p> <p>43.6 The supplementary regulations or the itinerary/schedule distributed at the administrative checks must indicate the scale of penalties for each passage control not visited.</p> <p>44. REGROUPS</p> <p>44.1 A regroup is a stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions having a time control at the entrance and the exit.</p> <p>44.2 The purpose of regroups is to reduce the intervals which may occur between crews as a result of late arrivals or retirements and to keep the rally on schedule following any delays.</p> <p>44.3 The stopping time may vary from crew to crew.</p> <p>44.4 On their arrival at regroups the crews will hand the controller their time card. They will receive instructions on their re-start time. They must then drive their vehicle immediately and directly to the parc fermé. The starting order shall be that of the arrival at the regrouping time control unless deemed otherwise by the clerk of the course.</p> <p>45. PARC FERME</p> <p>45.1 It is forbidden to carry out any work other than that expressly permitted below in parc fermé.</p> <p>45.2 Cars are subject to parc fermé rules:</p> <p>From the moment they enter the pre-start parc fermé (if any)</p> <p>From the moment they enter a regroup</p> <p>From the moment they enter a control area</p> <p>From the moment they reach the end of the rally until the stewards have authorised the opening of the parc fermé.</p> <p>45.3 Crews may enter parc fermé 15 minutes before their start time.</p> <p>45.4 A car which will not start may be pushed by the crew, officials and other crews still in the event to the end of the control zone. In such case a 1 minute penalty will be applied. Engines may be started by means of an external battery, which may be brought in and taken out by a crew member under the supervision of an official of the event. Such batteries may not be transported in the competing vehicle (except in the load bearing bodywork of T4 vehicles still in the event).</p> <p>45.5 Towing or pushing by another vehicle is prohibited inside the parc fermé.</p> <p>45.6 If the scrutineers consider that the state of a vehicle has become sufficiently defective that safety might be affected, the vehicle may be repaired in the parc fermé in the presence of a scrutineer. The time in whole minutes used for such repairs will be added to the</p>
---	---

Applicable au : 01/01/2012

Application from: 01/01/2012

<p>les réparations seront ajoutées aux pénalités du concurrent pour cette étape. Une fois les travaux achevés, une nouvelle heure de départ sera attribuée. Si l'intervention dure plus de 30 minutes, le concurrent se verra attribuer la pénalisation forfaitaire (s'il y a lieu) ou sera exclu.</p> <p>45.7 Après être entrés dans le parc fermé à la fin d'une étape, les équipages doivent arrêter leur moteur. Ils peuvent bâcher leurs véhicules et doivent ensuite quitter immédiatement le parc fermé. Ils ne pourront y retourner que 15 minutes avant leur heure de nouveau départ.</p> <p>45.8 Par exception au régime du parc fermé et en présence d'un officiel, il est permis à l'équipage dans les parcs fermés de départ, de regroupement ou de fin d'étape :</p> <p>de changer un ou deux pneus crevés ou endommagés, avec les moyens du bord, de faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure agréée par le directeur de course, de vérifier et/ou réduire la pression de ses pneumatiques. Ces interventions doivent être totalement terminées avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraîne une pénalisation d'1 minute par minute de retard.</p> <p>45.9 Avant de quitter le parc fermé, les équipages sont autorisés à placer les bâches de leur véhicule et leur batterie d'appoint à l'extérieur du parc fermé.</p> <p>46. CLASSEMENTS</p> <p>46.1 Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes.</p> <p>46.2 Le classement final est établi par addition des temps réalisés dans les secteurs sélectifs et des pénalisations encourues au cours des secteurs de liaison et autres pénalisations exprimées en temps.</p> <p>46.3 L'équipage qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du classement général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe sont établis de la même façon.</p> <p>46.4 Il y a un classement séparé pour les véhicules T4.</p> <p>46.5 En cas d'ex æquo, le vainqueur sera départagé en tenant compte du plus rapide de l'épreuve super spéciale (le cas échéant). Si ceci ne permet toujours pas de dégager un vainqueur, le dernier secteur sélectif sera pris en compte. Si ceci ne permet toujours pas de dégager un vainqueur, l'épreuve spéciale précédente sera prise en compte et ainsi de suite.</p> <p>46.6 Les classements partiels officiels seront affichés après chaque étape mais ceux-ci ne seront définitifs qu'à la fin de l'épreuve.</p> <p>46.7 Les classements officiels de l'épreuve sont affichés au tableau officiel d'affichage au plus tard 12 heures après l'arrivée du premier véhicule.</p> <p>46.8 Un concurrent qui a définitivement abandonné une épreuve doit immédiatement enlever ou couvrir ses numéros de compétition.</p> <p>47. RECLAMATIONS – APPELS</p> <p>47.1 Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code. Elle doit être faite par écrit et remise au directeur de course accompagnée du montant de la caution, montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée. Ce montant doit figurer au règlement particulier.</p> <p>47.2 Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'un véhicule, le réclamant doit en outre verser un dépôt de garantie fixé par la FIA.</p> <p>47.3 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport du véhicule seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, et à la charge du concurrent visé par la réclamation dans le</p>	<p>competitor's penalties for that leg. Once the work has been completed a new start time will be allocated. Should the work take more than 30 minutes the competitor will be given the fixed penalty (if applicable) or excluded.</p> <p>45.7 After entering parc fermé at the end of a leg crews must stop their engines. They may then cover their vehicles and then immediately leave the parc fermé. Re-entry is not permitted until 15 minutes before their restart time.</p> <p>45.8 By way of exception to the parc fermé rules and in the presence of an official, the crew may, while in the parc fermé at the start, regrouping zone or end of Leg:</p> <p>Change one or two punctured or damaged tyres using the equipment on board; Have a new windscreen fitted with the possibility of having outside help with the agreement of the clerk of the course; Check and/or reduce the pressure of its tyres. These repairs must be completed before the starting time; otherwise a penalty of one minute for every minute's lateness shall be imposed.</p> <p>45.9 Before leaving the parc fermé, the crews are permitted to place their vehicle covers and external battery outside the parc fermé.</p> <p>46. CLASSIFICATIONS</p> <p>46.1 Penalties will be expressed in hours, minutes and seconds.</p> <p>46.2 The final results shall be determined by adding together the times obtained in the selective sections and the penalties incurred during the road sections and other penalties expressed in time.</p> <p>46.3 The crew which achieves the smallest total is proclaimed winner in the general classification, the next one being second, and so on. Classifications by group and class are drawn up in the same way.</p> <p>46.4 There will be a separate classification for T4 vehicles.</p> <p>46.5 In the case of a dead heat the winner will be decided taking into account the fastest on the super special stage (if any). If this still fails to find a winner the last selective section shall be taken into account. Should this still fail to determine a winner the previous stage will be taken into account and so on.</p> <p>46.6 Partial unofficial classifications will be posted after each leg but these will not be final until the end of the event.</p> <p>46.7 The official results of the event shall be posted on the official notice board at the latest 12 hours after the first vehicle finishes.</p> <p>46.8 A competitor who has definitively retired from an event must immediately remove or cover his competition numbers.</p> <p>47. PROTESTS & APPEALS</p> <p>47.1 All protests shall be lodged in accordance with the stipulations of the Code. They must be lodged in writing and handed to the clerk of the course together with the protest fee, which shall not be returned if the protest is judged unfounded. The amount of this fee must be specified in the supplementary regulations.</p> <p>47.2 If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a vehicle, the claimant must pay an additional deposit, which will be fixed by the FIA.</p> <p>47.3 The expenses incurred by the work and by the transport of the vehicle shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if the claim is</p>
---	---

<p>cas contraire.</p> <p>47.4 Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnés par la réclamation (vérification, transport, etc.) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence est à la charge du réclamant. En revanche, s'ils sont inférieurs, la différence lui est restituée.</p> <p>47.5 Les concurrents peuvent faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations du Chapitre XIII du Code. Le montant de la caution d'appel national et de celle de l'appel international doit figurer au règlement particulier.</p> <p>48. VERIFICATIONS TECHNIQUES APRES L'ÉPREUVE</p> <p>48.1 Après la cérémonie d'arrivée, tous les véhicules seront placés dans un parc fermé où ils devront rester jusqu'à ce que les commissaires sportifs en autorisent l'ouverture.</p> <p>48.2 Des vérifications techniques après l'épreuve comportant le démontage des voitures pourront être effectuées à l'appréciation des commissaires sportifs ou suite à une réclamation ou sur recommandation du directeur de course aux commissaires sportifs.</p> <p>MODIFICATION APPLICABLE AU 01.01.2013</p> <p>9.1 [...] Les moteurs à essence suralimentés seront interdits...</p>	<p>founded.</p> <p>47.4 If the claim is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the deposit amount, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned to him.</p> <p>47.5 The competitors may lodge an appeal against decisions given, in conformity with the stipulations of Chapter XIII of the Code. The amount of the national appeal fee and international appeal fee must be mentioned in the supplementary regulations.</p> <p>48. POST-EVENT SCRUTINEERING</p> <p>48.1 After the finish ceremony all vehicles will be placed in a parc fermé where they must remain until the stewards authorise its opening.</p> <p>48.2 Post event scrutineering involving the dismantling of cars may be carried out either at the discretion of the stewards or following a protest, or upon the recommendation of the clerk of the course to the stewards.</p> <p>MODIFICATION APPLICABLE ON 01.01.2013</p> <p>9.1 [...] Supercharged petrol engines will be banned...</p>
--	--

ANNEXE 1 / APPENDIX 1
COMMUNICATION / LOGOS

Dans toutes les épreuves de la Coupe du Monde, le logo ci-dessous indiqué doit être exposé sur le podium de départ et d'arrivée, sur les drapeaux et sur tous les documents officiels.	In all World Cup events, the logo indicated below must be shown on the start and finish podium, on flags and on all official documents.
--	---



Site Web de l'Épreuve L'organisateur doit prévoir l'accès à un site Web consacré à son épreuve. Le nom du site Web de l'organisateur doit comprendre le nom de son épreuve. Toutes les informations publiées sur le site Web doivent être datées.	Event's website The Organiser must make available a website dedicated to their Event. The Organiser's website name will include the name of their Event. All the information posted on the website must be dated.
--	---

Annexe 2 – Conditions spécifiques aux véhicules des Groupes T2 et T4	Appendix 2 - Specific conditions for Groups T2 and T4 Vehicles
<p>Sur les véhicules de ces catégories, les pièces suivantes : Boîte de vitesses, boîte de transfert, essieu avant et essieu arrière ne doivent pas être remplacées et/ou démontées et l'assemblage bloc-moteur / carter inférieur ne doit pas être séparé.</p> <p>Le concurrent doit prévoir des trous d'un diamètre minimal d'1,5 mm permettant le passage de fils de plombage (qui doivent être en place) afin d'empêcher :</p> <p>Le changement de pièces complètes ; Le démontage pour réparer ces pièces (percer les nervures sur les carters, têtes de vis sur les carters principaux et secondaires, etc.) Ces trous doivent être facilement accessibles aux commissaires techniques, de sorte que les pièces puissent être scellées sans difficulté.</p> <p>Si un concurrent présente son véhicule aux vérifications techniques sans avoir déjà percé les trous pour le plombage tel que spécifié dans le présent règlement, il ne sera pas autorisé à participer à cette catégorie. Toutes les protections inférieures doivent être retirées avant les vérifications techniques pour faciliter l'accès.</p> <p>Les pièces, qui ne peuvent être changées et/ou réparées, sont les suivantes :</p> <p>Essieux avant et arrière complets (carters, nez de pont, carter banjo, toutes pièces mécaniques internes, etc.) à l'exception des arbres d'essieu et joints de cardan ; Boîtes de vitesses complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc.) ; Boîtes de transfert complètes (carters principaux et secondaires, toutes pièces mécaniques internes, etc.) ; Bloc-moteur complet avec bielles et carter inférieur moteur; culasse nue, turbo(s) si équipé(s).</p> <p>Seules les pièces suivantes peuvent être séparées (à condition que cela puisse se faire sans ôter les plombages) afin d'effectuer des réparations :</p> <p>Culasse [pour le(s) joint(s) de culasse et les soupapes] et bloc-moteur, carter d'embrayage (pour l'embrayage complet). Afin de ne pas être pénalisé pour les pertes éventuelles de plombages, le concurrent peut demander aux commissaires techniques d'ajouter des plombages aux endroits qu'il juge vulnérables.</p> <p>L'absence, notifiée ou non, d'une marque d'identification concernant les pièces plombées entraîne l'exclusion du véhicule de la catégorie T2 ; toutefois, si les Commissaires Sportifs en décident ainsi, le concurrent peut continuer à courir en Groupe T1.</p> <p>Pour la catégorie T4, une pénalité de 50 heures sera appliquée. Les nouvelles pièces remplacées seront à nouveau scellées.</p>	<p>On the vehicles in these categories, the following parts:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gearbox,- transfer box,- Front axle and- Rear axle, <p>Must not be replaced and/or dismantled, and the engine block/lower casing assembly must not be separated.</p> <p>The competitor must provide holes with a minimum diameter of 1.5 mm allowing the passage of the sealing wires (which must be in place), to prevent:</p> <ol style="list-style-type: none">1. The changing of complete parts;2. Dismounting for repairing these parts (piercing the lugs on housings, heads of screws on the main and subsidiary housings, etc.). <p>These holes must be easily accessible for the Scrutineers so that they can seal the parts without difficulty.</p> <p>Should a competitor present his vehicle for scrutineering without having already pierced the holes for sealing as specified in the present regulations, he will not be allowed to take part in this category. All underbody protections must be removed before scrutineering to facilitate access.</p> <p>The parts that cannot be changed and/or repaired are:</p> <ul style="list-style-type: none">- complete front and rear axles (housings, axle nose, banjo, all internal mechanical parts, etc.) with the exception of the axle shafts and cardan joints;- Complete gearboxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);- Complete transfer boxes (main and subsidiary housings, all internal mechanical parts, etc.);- Engine block complete with rods and lower engine housing;- Bare cylinder head.- turbo(s) if so equipped. <p>Only the following may be separated (on condition that this can be done without removing the seals) in order to carry out repairs:</p> <ul style="list-style-type: none">- Cylinder head and block [for cylinder head gasket(s) and valves]- Block and clutch housing (for complete clutch). <p>In order not to be penalised for the possible loss of seals, the competitor may request the Scrutineers to add seals in those spots which he deems vulnerable.</p> <p>The absence, whether notified or not, of an identification mark concerning the sealed parts will result in the exclusion of the vehicle from the T2 category; however, if the Stewards so decide, the competitor may continue to race in Group T1.</p> <p>For the T4 category, a fixed penalty of 50 hours will be applied. The new parts which have been replaced will be sealed again.</p>

Annexe 3 (sauf pour les Bajas) : Sécurité – Equipages	Appendix 3 (except for Bajas): Safety – Crews
Equipement médical et équipement de survie	Medical and survival equipment
A - EQUIPEMENT MEDICAL	A - MEDICAL EQUIPMENT
Chaque équipage doit avoir une petite trousse de secours comprenant:	Every crew must have a small first-aid medical kit comprising:
<ul style="list-style-type: none">• un collyre (Piroftal ou équivalent)• un antalgique (aspirine, Novalgine ou équivalent)• deux anti-diarrhéiques (Imodium + Bimixin ou équivalents)• des pansements gras, des compresses stériles, deux bandages, des sparadraps• 5 épingles à nourrice• un désinfectant cutané (Bétadine ou équivalent)• une crème de protection solaire pour la peau et les lèvres• des comprimés à la vitamine C à mâcher• des comprimés de sel (Enervit ou Nergisport ou équivalent)	<ul style="list-style-type: none">• eye lotion (Piroftal or similar)• an antalgic (aspirin, Novalgina, or similar)• two antidiarrhoeic (Imodium + Bimixin or similar)• unguent, disinfecting compresses, two bandages, plasters• 5 safety pins• a skin disinfectant (Betadine or similar)• a sun protective cream for skin and lips• chewing tablets of vitamins C• salt tablets (Enervit or Nergisport or similar)
B - EQUIPEMENT DE SURVIE	B - SURVIVAL EQUIPMENT
Chaque équipe doit obligatoirement avoir à bord de son véhicule l'équipement ci-après :	Every team must compulsorily carry on the vehicles the following equipment:
<ul style="list-style-type: none">• un briquet• un miroir de détresse• une lampe de poche• une réserve de 5 litres d'eau par personne• un compas de réserve• une couverture de survie en aluminium (2m x 1m) comme protection isotherme à même de refléter le soleil• 2 rations de survie• 1 torche à éclats• 3 feux à main rouges, de type fumigène• 1 corde de remorquage (10 m)• une balise obligatoire fournie par l'organisation, après paiement de la location à la société fournissant le service. Une caution sera demandée.	<ul style="list-style-type: none">• a lighter• an emergency mirror• a pocket lamp• a reserve of 5 liters of water per person• one reserve compass• one aluminium survival blanket (2mx1m) as isothermal covering apt to sun-signal• 2 survival portions• 1 flashing torch• 3 red smoke hand type rockets• 1 towing belt(10 m)• compulsory balise provided by the Organisation, after paying the rental to the company giving the service. A deposit will be requested
Les équipements de survie et de sécurité devront être accessibles afin d'être, le cas échéant, contrôlés par les commissaires techniques lors de chaque départ d'étape.	The safety and survival equipments will have to be accessible in order to be possibly checked by the Scrutineers at each leg' start.
Toute équipe qui ne présenterait pas au départ tout l'équipement de survie requis (trousse de secours, réserve d'eau et équipement de sécurité) se verra refuser le départ par le Directeur de Course jusqu'à ce qu'elle soit en conformité et se verra infliger une pénalité pouvant aller jusqu'à l'exclusion en cas de récidive, sur décision des Commissaires Sportifs.	Any team which doesn't bring to the start all this survival equipment (first aid bag, water reserve and safety equipment) will be refused to start by the Clerk of the Course until it will be conformable and will be subject to a penalty up to the exclusion in case of repeated offence, upon decision of the Stewards of the Meeting.
L'allumage de la balise sans raisons de sécurité pourra conduire jusqu'à l'exclusion de la compétition ainsi qu'à une sanction pécuniaire infligée au pilote en cas d'intervention de l'organisation.	Lighting the balise on with no safety reasons will lead up to the exclusion from the competition, as well as to pecuniary penalty inflicted to the driver in case of Organisation intervention.